EUROOPA KOHTU OTSUS (seitsmes koda)

22. detsember 2010 *

Kohtuasjas C-12/10,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Finanzgericht Düsseldorfi (Saksamaa) 28. detsembri 2009. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 8. jaanuaril 2010, menetluses

Lecson Elektromobile GmbH

versus

Hauptzollamt Dortmund,

EUROOPA KOHUS (seitsmes koda),

koosseisus: koja esimees D. Šváby, kohtunikud E. Juhász ja J. Malenovský (ettekandja),

* Kohtumenetluse keel: saksa.

kohtujurist: N. Jääskinen,
kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades kirjalikke märkusi, mille esitasid:

– Euroopa Komisjon, esindajad: L. Bouyon ja B.-R. Killmann,

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

on teinud järgmise

otsuse

1 Eelotsusetaotlus puudutab nõukogu 23. juuli 1987. aasta määruse (EMÜ) nr 2658/87 tariifi- ja statistikanomenklatuuri ning ühise tollitariifistiku kohta (EÜT L 256, lk 1; ELT eriväljaanne 02/02, lk 382) I lisas sisalduva koondnomenklatuuri (edaspidi „KN"), mida on muudetud komisjoni 7. septembri 2004. aasta määrusega (EÜ) nr 1810/2004 (EÜT L 327, lk 1), rubriikide 8703 ja 8713 tõlgendamist.

2 See taotlus on esitatud Lecson Elektromobile GmbH (edaspidi „Lecson") ja Hauptzollamt Dortmundi (Dortmundi kesktolliasutus, edaspidi „Hauptzollamt") vahelises

kohtuvaidluses, mis käsitleb ühele inimesele ette nähtud kolme- või neljarattalise akuga töötava mootoriga sõiduki, mille suurim valmistajakiirus on 6–15 km/h, ehk nn elektrisõidukite tariifset klassifitseerimist.

Õiguslik raamistik

3 Määrusega nr 2658/87 kehtestatud kombineeritud nomenklatuur tugineb kaupade kirjeldamise ja kodeerimise harmoneeritud süsteemile, mille töötas välja Tollikoostöö Nõukogu, nüüd Maailma Tolliorganisatsioon, ning mis kehtestati 14. juunil 1983 Brüsselis sõlmitud rahvusvahelise kaupade kirjeldamise ja kodeerimise harmoneeritud süsteemi konventsiooniga ja selle muutmisprotokolliga, mis kiideti ühenduse nimel heaks nõukogu 7. aprilli 1987. aasta otsusega 87/369/EMÜ (EÜT L 198, lk 1; ELT eriväljaanne 02/02, lk 288). KN-iga on üle võetud harmoniseeritud süsteemi rubriigid ja kuuekohalised alamrubriigid; ainult seitsmes ja kaheksas number tähistavad KN-i enda alljaotisi.

4 KN-i esimeses osas on esitatud eelsätted. Selle osa I jao, mis sisaldab üldreegleid, A-osa „Kaupade [KN-i] klassifitseerimise üldreeglid" sätestab:

Kaupade [KN-i] klassifitseerimine toimub järgmiste põhimõtete kohaselt.

„1. Jaotiste, kaubagruppide ja alamgruppide nimetused on antud suunaval eesmärgil; ametlik klassifitseerimine peab toimuma lähtuvalt rubriikide kirjeldustest ja vastavate jaotiste ja gruppide märkustest ning alljärgnevatest sätetest tingimusel, et need rubriigid või märkused ei näe ette muud.

[…]”

5 KN-i teises osas asub XVII jaotis pealkirjaga „Sõidukid, õhusõidukid, veesõidukid ja muud transpordivahendid”, mis sisaldab gruppi 87 pealkirjaga „Sõidukid, v.a raudtee- ja trammiteeveerem, ning nende osad ja tarvikud”, mis hõlmab eelkõige järgmiseid tariifirubriike:

„8703 Sõiduautod ja muud mootorsõidukid peamiselt reisijateveoks (v.a rubriigis 8702 nimetatud), k.a universaalid ja võidusõiduautod:

8703 10 – mootorsõidukid lumel sõitmiseks; golfiautod jms sõidukid:

8703 10 11 – – mootorsõidukid lumel sõitmiseks, survesüütega sisepõlemis-kolbmootoriga (diisel- või pooldiiselmootoriga) või sädesüütega sisepõlemis-kolbmootoriga:

8703 10 18 – – muud

[…]

8713 Puudega inimestele mõeldud sõidukid, ka mootoriga või muu mehaanilise jõuallikaga:

8713 10 00 – mehaanilise jõuallikata

8713 90 00 – muud”.

6 Määruse nr 2658/87 artikli 9 lõike 1 punkti a teise taande ning artikli 10 kohaselt töötab Euroopa Komisjon välja KN-i selgitavad märkused, mis avaldatakse *Euroopa Liidu Teatajas*.

7 KN-i ühetaolise kohaldamise eesmärgil lisati 4. jaanuaril 2005 nende hulka järgmine tekst (ELT C 1, lk 3):

„8713 Puudega inimestele mõeldud sõidukid, ka mootoriga või muu mehaanilise jõuallikaga

8713 90 00 muud

Puudega inimeste tarbeks spetsiaalselt kavandatud mootorsõidukid on eristatavad rubriigi 8703 sõidukitest peamiselt seetõttu, et neil on

– suurim kiirus 10 km/h, st kiire jalgsikäigu kiirus;

– suurim laius 80 cm;

– 2 paari maapinda puudutavaid rattaid;

– erivahendid puuete leevendamiseks (näiteks jalatoed jalgade toetamiseks).

Sellistel sõidukitel võib olla:

– lisapaar rattaid (ümbermineku vältimiseks);

– rooliseade ja muud juhtimisseadised (näiteks juhtkang), mida on kerge käsitseda; sellised juhtimisseadised on tavaliselt kinnitatud ühele käetoele; mitte kunagi ei ole need eraldiasetseva reguleeritava roolisamba kujuga.

Alamrubriik hõlmab ratastooli tüüpi elektriajamiga sõidukeid, mis on ette nähtud üksnes puudega inimeste transpordiks. Need võivad olla järgmise välimusega:



Siiski jäetakse sellest alamrubriigist välja eraldiasetseva reguleeritava roolisambaga varustatud mootorajamiga motorollerid. Need klassifitseeritakse rubriiki 8703 ja võivad olla järgmise välimusega:”



Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimus

8 Lecson esitas ajavahemikus juuli–oktoober 2005 erinevate Hiinas ja Taiwanis valmistatud sõidukite kohta seitse tollideklaratsiooni. Tollideklaratsioonides kirjeldati neid kaupu kui „puudega inimestele mõeldud sõidukid, elektrisõidukid" ja klassifitseeriti need KN-i koodi nr 8713 90 00 alla. Toll lubas vastavalt taotlusele kaubad vabasse ringlusse tollimaksu määramata ja kohaldas kaubale vähendatud määraga impordil tasutavat käibemaksu.

9 Hauptzollamt klassifitseeris pärast 2008. aastal Lecsonis läbiviidud kontrolli nimetatud kaubad KN-i koodi nr 8703 10 18 alla kui „muud mootorsõidukid" ja määras 2. juuli 2008. aasta otsusega sellele äriühingule maksude ümberarvutuse vastavalt selliste kaupadega seotud tollimaksudele ja käibemaksule.

10 Lecson esitas nimetatud otsuse peale vaide, mille Hauptzollamt jättis 14. mai 2009. aasta otsusega rahuldamata. Seejärel esitas see äriühing nimetatud otsuse peale kaebuse Finanzgericht Düsseldorfile.

11 Lecson tugineb nii vaides kui kaebuses Amsterdami apellatsioonikohtu tollikolleegiumi 8. aprilli 2008. aasta otsustele, mille kohaselt tuleb elektrisõidukid klassifitseerida rubriiki 8713 90 00. Hauptzollamt leidis seevastu, et elektrisõidukid ei ole spetsiaalselt kavandatud puudega inimeste tarbeks ja kuuluvad seetõttu KN-i alamrubriiki 8703 10 18.

12 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu sõnul on nimetatud elektrisõidukid kolme- või neljarattalised mootorsõidukid, mis on ette nähtud ühele inimesele. Nende sõidukite suurim valmistajakiirus on olenevalt tüübist 6–15 km/h. Sõidukite pikkus jääb vahemikku 100–152 cm ja laius vahemikku 47–67 cm. Neid valmistatakse alati varustatuina

platvormiga, millele juht võib toetada jalgu. Osadel mudelitel on ümberpaiskumise vältimiseks paigaldatud väike täiendav telg. Sõidukid käivitatakse reguleeritavast roolisambast, millel asuvad seadised juhtimiseks ja peatamiseks ning sageli ka traatkorv.

13 Finanzgericht Düsseldorfi lähtekohaks on, et olulised näitajad räägivad kõnealuste elektrisõidukite KN-i koodi nr 8703 10 18 alla klassifitseerimise kasuks. Tal on ka kahtlusi käesoleva kohtuotsuse punktis 11 mainitud Amsterdami apellatsioonikohtu otsustes võetud vastupidise seisukoha osas.

14 Selleks, et tagada liidu õiguse ühetaoline kohaldamine, otsustas Finanzgericht Düsseldorf menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:

„Kas [eelotsusetaotluses] kirjeldatud elektrisõidukid tuleb klassifitseerida […] määrusega (EÜ) nr 1810/2004 […] muudetud [KN-i] rubriiki 8713 või rubriiki 8703?"

Eelotsuse küsimus

15 Kõigepealt tuleb meenutada, et kui Euroopa Kohus on saanud eelotsusetaotluse tariifse klassifitseerimise küsimuses, on tema ülesanne kõnealuste toodete ise klassifitseerimise asemel pigem siseriiklikule kohtule nende kriteeriumide selgitamine, mille kohaldamine võimaldab viimasel need tooted õigesti KN-i klassifitseerida, seda enam,

et Euroopa Kohtul ei pruugi olla kogu vajalikku asjakohast teavet. Seega on eelotsusetaotluse esitanud kohus klassifitseerimise tegemiseks igal juhul paremas olukorras (7. novembri 2002. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-260/00–C-263/00: Lohmann ja Medi Bayreuth, EKL 2002, lk I-10045, punkt 26, ja 16. veebruari 2006. aasta otsus kohtuasjas C-500/04: Proxxon, EKL 2006, lk I-1545, punkt 23). Selleks et anda liikmesriigi kohtule tarvilik vastus, võib Euroopa Kohus anda liikmesriikide kohtutega koostöö tegemise vaimus siiski kogu teabe, mida ta peab vajalikuks (vt eelkõige 1. juuli 2008. aasta otsus kohtuasjas C-49/07: MOTOE, EKL 2008, lk I-4863, punkt 30).

16 Veel tuleb meenutada, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt on õiguskindluse ja lihtsa järelkontrolli tagamiseks vaja, et kaupade tariifse klassifitseerimise otsustavaks kriteeriumiks oleksid üldjuhul kauba objektiivsed tunnused ja omadused, nagu on kindlaks määratud KN-i rubriigi sõnastuses ning jaotise või grupi kohta toodud märkustes (vt eelkõige 16. septembri 2004. aasta kohtuotsus C-396/02: DFDS, EKL 2004, lk I-8439, punkt 27; 15. septembri 2005. aasta otsus kohtuasjas C-495/03: Intermodal Transports, EKL 2005, lk I-8151, punkt 47, ja 15. veebruari 2007. aasta otsus kohtuasjas C-183/06: RUMA, EKL 2007, lk I-1559, punkt 27).

17 Komisjoni väljatöötatud KN-i selgitavad märkused aitavad oluliselt kaasa erinevate tariifirubriikide ulatuse tõlgendamisele, kuid need pole õiguslikult siduvad (26. oktoobri 2006. aasta otsus kohtuasjas C-250/05: Turbon International, EKL 2006, lk I-10531, punkt 16, ja 20. mai 2010. aasta otsus kohtuasjas C-370/08: Data I/O, EKL 2010, lk I-4401, punkt 30).

18 Antud juhtumi puhul nähtub KN-i rubriikide 8703 ja 8713 pealkirjadest, et nendevaheline erinevus tuleneb asjaolust, et esimene neist hõlmab transpordivahendeid, mis on mõeldud kasutamiseks inimestele laiemalt, samas kui teist kohaldatakse spetsiaalselt puudega inimestele mõeldud transpordivahenditele.

19 Lisaks tuleneb KN-i rubriigi 8713 selgitavatest märkustest otseselt, et nimetatud rubriiki klassifitseerimise oluline kriteerium on see, et sõidukil on spetsiaalsed erivahendid puude leevendamiseks. Seega kuuluvad sellesse rubriiki „ratastooli tüüpi" elektriajamiga sõidukid („Elektrorollstühle"), mis on ette nähtud üksnes puudega inimeste

transpordiks ja mille iseloomulikeks tunnusteks on suurim valmistajakiirus 10 km/h (selle vasteks võib olla kiire jalgsikäigu kiirus), spetsiaalsed erivahendid puude leevendamiseks (nt jalatoed jalgade toetamiseks), rooliseade ja muud juhtimisseadised (näiteks juhtkang), mida on kerge käsitseda ja mis on seetõttu tavaliselt kinnitatud ühele käetoele.

20 Sama selgitav märkus täpsustab viimases lõigus, et eraldiasetseva reguleeritava roolisambaga varustatud mootorajamiga motorollerid jäetakse sellest KN-i rubriigist välja ja klassifitseeritakse rubriiki 8703.

21 Kõigil elektrisõidukitel, mille klassifitseerimise üle peab eelotsusetaotluse esitanud kohus otsustama, on siiski eraldiasetsev reguleeritav roolisammas, millel asuvad rooliseade ja muud juhtimis- ja pidurdamisseadised, samuti teatud juhtudel traatkorv.

22 Lisaks on nimetatud elektrisõidukid varustatud platvormiga, millele juht saab asetada oma jalad, kuid see ei ole tugi, mis võimaldab jalgu toetada. Kasutamismugavuse huvides on elektrisõidukid varustatud ka ümbermineku vältimise seadmega, kuid neil ei ole ühtki spetsiaalset seadet, mis hõlbustaksid puudega inimestel sõidukite kasutamist.

23 Lõpuks, nagu nähtub eelotsusetaotluse esitanud kohtu märkustest, võib kõnealuste elektrisõidukite suurim valmistajakiirus olla 10–15 km/h.

24 Võttes arvesse kõiki eespool nimetatud tunnuseid tuleks kõnealuseid elektrisõidukeid käsitleda transpordivahenditena, mis kuuluvad KN-i rubriiki 8703, ja mitte puudega inimestele mõeldud sõidukitena KN-i rubriigi 8713 mõttes.

25 Lõpetuseks tuleb lisada, et pelk asjaolu, et neid elektrisõidukeid võivad vajaduse korral kasutada puudega inimesed või et neid saab kohandada viimastele kasutamiseks, ei mõjuta nimetatud sõidukite tariifset klassifitseerimist, kuna neid võivad paljudel erinevatel tegevusaladel kasutada ka muud isikud, kellel ei ole ühtki puuet, kuid kes ühel või teisel põhjusel ei soovi lühikesi vahemaid jalgsi läbida, nendeks isikuteks võivad eelotsusetaotluse esitanud kohtu sõnul olla nt golfimängijad või isikud, kes teevad sisseoste.

26 Kõiki eelnevaid kaalutlusi arvesse võttes tuleks esitatud küsimusele vastata, et KN-i rubriiki 8703 tuleb tõlgendada nii, et see hõlmab ühele inimesele, kes ei pruugi tingimata olla puudega isik, ette nähtud kolme- või neljarattalisi akuga töötava mootoriga elektrilisi sõidukeid, mille suurim valmistajakiirus on 6–15 km/h ja millel on eraldiasetsev reguleeritav roolisammas, ehk sellised nn elektrisõidukid, mida käsitletakse põhikohtuasjas.

Kohtukulud

27 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus poolelioleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse siseriiklik kohus. Euroopa Kohtule märkuste esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (seitsmes koda) otsustab:

Nõukogu 23. juuli 1987. aasta määruse (EMÜ) nr 2658/87 tariifi- ja statistikanomenklatuuri ning ühise tollitariifistiku kohta I lisas sisalduva koondnomenklatuuri, mida on muudetud komisjoni 7. septembri 2004. aasta määrusega (EÜ) nr 1810/2004, rubriiki 8703 tuleb tõlgendada nii, see hõlmab ühele inimesele, kes ei pruugi tingimata olla puudega isik, ette nähtud kolme- või neljarattalisi akuga töötava mootoriga elektrilisi sõidukeid, mille suurim valmistajakiirus on 6–15 km/h ja millel on eraldiasetsev reguleeritav roolisammas ehk sellised nn elektrisõidukid, mida käsitletakse põhikohtuasjas.

Allkirjad