A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (hetedik tanács)

2010. december 22.*

A C-12/10. sz. ügyben,

a EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Finanzgericht Düsseldorf (Németország) a Bírósághoz 2010. január 8-án érkezett, 2009. december 28-i határozatával terjesztett elő az előtte

a **Lecson Elektromobile GmbH**

és

a **Hauptzollamt Dortmund**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (hetedik tanács),

tagjai: D. Šváby tanácselnök, Juhász E. és J. Malenovský (előadó) bírák,

* Az eljárás nyelve: német.

főtanácsnok: N. Jääskinen,
hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– az Európai Bizottság képviseletében L. Bouyon és B.-R. Killmann, meghatalmazotti minőségben,

tekintettel a főtanácsnok meghallgatását követően hozott határozatra, miszerint az ügy elbírálására a főtanácsnok indítványa nélkül kerül sor,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a 2004. szeptember 7-i 1810/2004/EK bizottsági rendelettel (HL L 327., 1. o.) módosított, a vám- és statisztikai nómenklatúráról, valamint a Közös Vámtarifáról szóló, 1987. július 23-i 2658/87/EGK tanácsi rendelet (HL L 256., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 2. fejezet, 2. kötet, 382. o.) I. mellékletében található, a Közös Vámtarifa Kombinált Nómenklatúrája (a továbbiakban: KN) 8703 vámtarifaszámának és 8713 vámtarifaszámának az értelmezésére vonatkozik.

2 Ezt a kérelmet a Lecson Elektromobile GmbH (a továbbiakban: Lecson) és a Hauptzollamt Dortmund (dortmundi fővámhivatal; a továbbiakban: Hauptzollamt)

között a három- vagy négykerekű, egy személy szállítására alkalmas, akkumulátorral működő villamos motorral hajtott, 6–15 km/h-ás végsebességet elérő járművek, az úgynevezett „elektromobilok” tarifális besorolása tárgyában folyamatban lévő eljárás keretében terjesztették elő.

Jogi háttér

3 A 2658/87 rendelettel bevezetett KN azon harmonizált áruleíró és kódrendszeren alapul, amelyet a Vámegyüttműködési Tanács, jelenleg a Vámigazgatások Világszervezete dolgozott ki, és a harmonizált áruleíró és kódrendszerről szóló, 1983. július 14-én Brüsszelben aláírt és az Európai Közösség nevében az 1987. április 7-i 87/369/EGK tanácsi határozattal (HL L 198., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 2. fejezet, 2. kötet, 288. o.) jóváhagyott nemzetközi egyezmény, valamint annak módosító jegyzőkönyve hozott létre. A KN átveszi a Harmonizált Rendszer vámtarifaszámait és hatjegyű alszámait, csak a hetedik és nyolcadik számjegy képez saját albontást.

4 A KN első része bevezető rendelkezéseket tartalmaz. Ebben a részben az általános rendelkezéseket tartalmazó I. szakasznak „A [KN] értelmezésére vonatkozó általános szabályok” című A. pontja a következőképpen rendelkezik:

„Az áruknak a [KN-ba] történő besorolására a következő elvek az irányadók.

1. Az áruosztályok, árucsoportok és árualcsoportok címe csak a hivatkozások megkönnyítésére szolgál; jogi szempontból az áruk besorolását a vámtarifaszámokban szereplő árumegnevezések és az azokhoz kapcsolódó, az áruosztályokhoz, illetve az árucsoportokhoz tartozó megjegyzések alapján, valamint – ha az adott vámtarifaszám vagy megjegyzés eltérően nem rendelkezik – a következő rendelkezések alapján kell meghatározni.

[…]”

5 A KN második része tartalmaz egy, a „Járművek, légi járművek, vízi járművek és szállítás céljára szolgáló felszerelések” című XVII. áruosztályt, amely magában foglalja a „Járművek és ezek alkatrészei, a vasúti vagy villamosvasúti sínhez kötött járművek kivételével” című 87. árucsoportot, amelybe többek között a következő vámtarifaszámok tartoznak:

„8703 Gépkocsi és más gépjármű, elsősorban személyszállításra tervezett (a 8702 vtsz. alá tartozó kivételével), beleértve a kombi típusú gépkocsit és a versenyautót is:

8703 10 – Havon való közlekedésre tervezett járművek; golfkocsik és hasonló járművek:

8703 10 11 – – Havon való közlekedésre tervezett járművek, kompressziós gyújtású, belső égésű (dízel vagy féldízel) vagy szikragyújtású, belső égésű dugattyús motorral működő:

8703 10 18 – – Más

[…]

8713 Rokkantkocsi fogyatékos személy részére motoros vagy mechanikus meghajtással vagy a nélkül:

8713 10 00 – Nem mechanikus meghajtású

8713 90 00 – Más”.

6 A 2658/87 rendelet 9. cikke (1) bekezdése a) pontjának második francia bekezdése és 10. cikke alapján az Európai Bizottság elfogadja a KN magyarázó megjegyzéseit, amelyeket közzétesznek az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

7 2005. január 4-én a KN magyarázó megjegyzései annak egységes alkalmazása céljából a következő szöveggel egészültek ki (HL C 1., 3. o.):

„8713 Rokkantkocsi fogyatékos személy részére, motoros vagy mechanikus meghajtással vagy a nélkül:

8713 90 00 Más

A speciálisan a fogyatékos személyek részére készült motoros járművek főként abban különböznek a 8703 vámtarifaszám alá sorolt járművektől, hogy az alábbi tulajdonságokkal rendelkeznek:

– maximális sebességük 10 km/h, vagyis egy gyors gyalogos tempó;

– maximális szélességük 80 cm;

– 2 kerékkészlet éri a talajt;

– speciális felszerelésekkel rendelkeznek a fogyatékosság enyhítésére [helyesen: rokkant személyeket segítő speciális felszerelés] (pl. a lábakat stabilizáló lábtartók).

Ezek a járművek rendelkezhetnek:

– kiegészítő kerékkészlettel (bukásgátló);

– kormányzó- és egyéb vezérlőelemekkel (például joystick) amelyek könnyen kezelhetők; e vezérlők általában valamelyik karfára vannak szerelve; sohasem készülnek külön, állítható kormányoszlopként.

Ebbe az alszámba beletartoznak az elektromos meghajtású, [helyesen: villamos] tolókocsihoz hasonló járművek, amelyeket kizárólag fogyatékos személyek szállítására használnak. Ezek az alábbiak szerint nézhetnek ki:



Ugyanakkor a motoros meghajtású robogók (mozgást segítő robogók), amelyek külön, állítható kormányoszloppal rendelkeznek, nem tartoznak ezen alszámok alá. Ezek az alábbiak szerint nézhetnek ki, és a 8703 vtsz. alá vannak besorolva:



„

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés

8 Lecson 2005 júliusa és októbere között hét, Kínában és Taiwanon gyártott különböző elektromobilokra vonatkozó vámáru-nyilatkozatot nyújtott be. E vámáru-nyilatkozatok az árukat „rokkantkocsik és egyéb járművek rokkant személyek részére, elektromobilok"-ként határozták meg, és azokat a 8713 90 00 KN-kód alá sorolták be. Az árukat a kérelmeknek megfelelően, vám kivetése nélkül és a behozatalra kivetett kedvezményes adómértékű forgalmi adó kifizetésével szabad forgalomba bocsátották.

9 A Lecsonnál 2008-ban végzett adóellenőrzést követően a Hauptzollamt az árukat „egyéb járművekként" a 8703 10 18 KN-kód alá sorolta be, és 2008. július 2-i határozatával e társaságot a vámnak és az ilyen árukat érintő, behozatalra kivetett forgalmi adónak megfelelő összeg utólagos megfizetésére kötelezte.

10 A Lecson az említett határozattal szemben panaszt nyújtott be, amelyet a Hauptzollamt a 2009. május 14-i határozatával elutasított. E társaság ezért ezen elutasító határozattal szemben keresetet nyújtott be a Finanzgericht Düsseldorfhoz.

11 Mind a panasz, mind a kereset az amszterdami fellebviteli bíróság vámügyekkel foglalkozó tanácsának 2008. április 8-án hozott határozataira utal, amelyek szerint az elektromobilokat a 8713 90 00 KN-kód alá kell besorolni. A Hauptzollamt ezzel szemben úgy vélte, hogy az elketromobilokat nem kimondottan rokkant személyek szállítására tervezték, következésképpen a 8703 10 18 KN-kód alá tartoznak.

12 Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat szövege szerint az említett elektromobilok olyan három vagy négykerekű járművek, amelyek egy személy szállítására alkalmasak. E járművek végsebessége típustól függően eléri a 6–15 km/h-t. 100–152 cm hosszúak és 47–67 cm szélesek. Azokat úgy gyártották, hogy mindig rendelkezzenek egy olyan

platformmal, amelyre a vezető a lábát felhelyezheti. E járművek közül továbbá néhányat elláttak egy kis kiegészítő tengellyel, amely a bukásgátló rendszert szolgálja. A járműveket egy állítható kormányoszlop segítségével irányítják, amelyre kormányt, vezetést és fékezést segítő vezérlőelemeket, valamint sok esetben egy fémkosarat rögzítettek.

13 A Finanzgericht Düsseldorf abból indul ki, hogy jelentős tényezők szólnak a szóban forgó elektromobilok 8703 10 18 KN-kód alá történő besorolása mellett. Kétségét fejezi ki az amszterdami fellebviteli bíróság által a jelen ítélet 11. pontjában említett határozatokban elfogadott ellentétes állásponttal kapcsolatban is.

14 Azonban az uniós jog egységes alkalmazásának biztosítása céljából a Finanzgericht Düsseldorf úgy döntött, hogy az eljárást felfüggeszti, és a következő kérdést terjeszti a Bíróság elé előzetes döntéshozatalra:

„A […] 1810/2004/EK […] rendelettel módosított [KN] 8713 vámtarifaszáma vagy 8703 vámtarifaszáma alá tartoznak-e az [előzetes döntéshozatalra utaló] végzésben részletesen ismertetett elektromobilok?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről

15 Mindenekelőtt emlékeztetni kell arra, hogy ha a Bíróság elé tarifális besorolással kapcsolatban terjesztenek előzetes döntéshozatal iránti kérelmet, a Bíróság feladata inkább az, hogy megvilágítsa a nemzeti bíróság számára azokat a szempontokat, amelyek alapján lehetővé válik az utóbbi számára, hogy a szóban forgó árukat helyesen sorolja be a KN alá, mintsem hogy a Bíróság maga végezze el ezt a besorolást, annál is inkább, mivel nem áll feltétlenül rendelkezésére az ehhez szükséges valamennyi

adat. Úgy tűnik tehát, hogy a nemzeti bíróság mindenképpen kedvezőbb helyzetben van ennek elvégzéséhez (a C-260/00–C-263/00. sz., Lohmann és Medi Bayreuth egyesített ügyekben 2002. november 7-én hozott ítélet [EBHT 2002., I-10045. o.] 26. pontja, valamint a C-500/04. sz. Proxxon-ügyben 2006. február 16-án hozott ítélet [EBHT 2006., I-1545. o.] 23. pontja). Ugyanakkor a célból, hogy hasznos választ adhasson ez utóbbi kérdésére, a Bíróság a nemzeti bíróságokkal való együttműködés szellemében megadhat számára minden, általa szükségesnek ítélt iránymutatást (lásd különösen a C-49/07. sz. MOTOE-ügyben 2008. július 1-jén hozott ítélet [EBHT 2008., I-4863. o.] 30. pontját).

16 Továbbá emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a jogbiztonság biztosítása és az ellenőrzések megkönnyítése érdekében az áruk tarifális besorolásának meghatározó szempontját általában azok objektív, a KN-vámtarifaszám és az áruosztályok, illetve árucsoportok megjegyzéseinek szövegében meghatározott jellemzőiben és tulajdonságaiban kell keresni (lásd többek között C-369/02. sz. DFDS-ügyben 2004. szeptember 16-án hozott ítélet [EBHT 2004., I-8439. o.] 27. pontját; a C-495/03. sz., Intermodal Transports ügyben 2005. szeptember 15-én hozott ítélet [EBHT 2005., I-8151. o.] 47. pontját és a C-183/06. sz. RUMA-ügyben 2007. február 15-én hozott ítélet [EBHT 2007., I-1559. o.] 27. pontját).

17 Végül a Bizottság által a KN vonatkozásában kidolgozott magyarázó megjegyzések fontos eligazítást nyújtanak az egyes vámtarifaszámok tartalmának értelmezése során, mindazonáltal nem rendelkeznek kötelező hatállyal (a C-250/05. sz., Turbon International ügyben 2006. október 26-án hozott ítélet [EBHT 2006., I-10531. o.] 16. pontja és a C-370/08. sz., Data I/O ügyben 2010. május 20-án hozott ítélet [EBHT 2010., I-4401. o.] 30. pontja).

18 A jelen ügyben magából a KN 8703 és 8713 vámtarifaszámai címéből kitűnik, hogy az azok közötti különbség abban áll, hogy az első az általában személyszállításra, míg a második kimondottan a rokkant személyeknek szánt szállítóeszközöket foglalja magában.

19 Ezenkívül a KN 8713 vámtarifaszámára vonatkozó magyarázó megjegyzéséből kitűnik, hogy az említett vámtarifa alá történő besorolás meghatározó kritériuma a rokkant személyeket segítő, járműre szerelt speciális felszerelés. Így a vámtarifaszám alá tartoznak az elektromos meghajtású, „villamos tolókocsihoz" hasonló járművek

(Elektrorollstühle), amelyeket kimondottan fogyatékos személyek szállítására terveztek, és a következő tulajdonságokkal rendelkeznek: végsebességük 10 km/h (vagyis egy gyors gyalogos tempó), fogyatékos személyeket segítő speciális felszereléssel (például a lábakat stabilizáló lábtartók), illetve olyan kormányzó- és egyéb vezérlőelemekkel (joystick) vannak ellátva, amelyek könnyen elérhetők és kezelhetők, így általában valamelyik karfára vannak szerelve.

20 Ugyanezen magyarázó megjegyzés az utolsó bekezdésében meghatározza, hogy ezzel szemben a motoros meghajtású robogók (mozgást segítő robogók), amelyek külön, állítható kormányoszloppal rendelkeznek, nem a 8713 vámtarifaszám, hanem a 8703 vámtarifaszám alá tartoznak.

21 Márpedig azon elektromobilok, amelyek besorolásáról a kérdést előterjesztő bíróságnak döntenie kell, mindegyike rendelkezik külön állítható kormányoszloppal, amelyre a kormányt, valamint a vezetést és a fékezést segítő vezérlőelemeket rögzítették, és adott esetben egy fémkosarat is.

22 Ezenkívül az említett elektromobilokat olyan platformmal látták el, amelyre a vezető a lábát felhelyezheti, azonban ez nem minősül a lábak stabilizálását lehetővé tévő támasznak. Az ezen elektromobilokra felszerelt bukásgátló rendszer szintén a kényelmes használathoz járul hozzá, azonban nincs semmiféle, a rokkant vezetők számára az elektromobilok használatát megkönnyítő különleges funkciója.

23 Végül, amint a kérdést előterjesztő bíróság által adott információkból kitűnik, az alapügyben szóban forgó elektromobilok elérhetnek egy 10km/h fölötti – akár 15km/h-t is elérő – végsebességet.

24 Következésképpen, e jellemzők összességére tekintettel a szóban forgó elektromobilokat a 8703 KN-kód alá tartozó, személyszállításra használt szállítóeszközöknek, és nem a KN 8713 vámtarifaszáma értelmében vett, rokkant személyeknek szánt járműveknek kell tekinteni.

25 Végül hozzá kell tenni, hogy csupán annak a körülménynek, hogy ezen elektromobilokat adott esetben rokkant személyek használhatják, vagy az ez utóbbi személyek általi használatra átalakíthatók, nincs hatása e járművek tarifális besorolására, mivel azok alkalmasak több más tevékenység olyan személyek általi elvégzésére, akik nem élnek fogyatékossággal, azonban bármely oknál fogva kis távolságokat nem gyalog kívánnak megtenni, mint – ahogy a kérdést előterjesztő bíróság is megjegyezte – a golfjátékosok vagy a bevásárlást végző személyek.

26 A fenti megállapítások fényében az előterjesztett kérdésre azt a választ kell adni, hogy a KN 8703 vámtarifaszámát úgy kell értelmezni, hogy az alá a három- vagy négykerekű, egy, – nem feltétlenül rokkant – személy szállítására alkalmas, akkumulátorral működő villamos motorral hajtott, 6–15 km/h-ás végsebességet elérő és külön állítható kormányoszloppal ellátott olyan járművek, úgynevezett „elektromobilok” tartoznak, mint amelyekről az alapügyben szó van.

A költségekről

27 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (hetedik tanács) a következőképpen határozott:

A 2004. szeptember 7-i 1810/2004/EK bizottsági rendelettel módosított, a vám- és statisztikai nómenklatúráról, valamint a Közös Vámtarifáról szóló, 1987. július 23-i 2658/87/EGK tanácsi rendelet I. mellékletében található Kombinált Nómenklatúra 8703 vámtarifaszámát úgy kell értelmezni, hogy az alá a három- vagy négykerekű, egy, – nem feltétlenül rokkant – személy szállítására alkalmas, akkumulátorral működő villamos motorral hajtott, 6–15 km/h-ás végsebességet elérő és külön állítható kormányoszloppal ellátott olyan járművek, úgynevezett „elektromobilok" tartoznak, mint amelyekről az alapügyben szó van.

Aláírások