WYROK TRYBUNAŁU (siódma izba)

z dnia 22 grudnia 2010 r.*

W sprawie C-12/10

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Finanzgericht Düsseldorf (Niemcy) postanowieniem z dnia 28 grudnia 2009 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 8 stycznia 2010 r. w postępowaniu:

Lecson Elektromobile GmbH

przeciwko

Hauptzollamt Dortmund,

TRYBUNAŁ (siódma izba),

w składzie: D. Šváby, prezes izby, E. Juhász i J. Malenovský (sprawozdawca), sędziowie,

* Język postępowania: niemiecki.

rzecznik generalny: N. Jääskinen,
sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając procedurę pisemną,

rozważywszy uwagi przedstawione:

— w imieniu Komisji Europejskiej przez L. Bouyon oraz B.R. Killmanna, działających w charakterze pełnomocników,

podjąwszy, po wysłuchaniu rzecznika generalnego, decyzję o rozstrzygnięciu sprawy bez opinii,

wydaje następujący

Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni pozycji 8703 i 8713 Nomenklatury Scalonej Wspólnej Taryfy Celnej (zwanej dalej „CN"), zawartej w załączniku I do rozporządzenia Rady (EWG) nr 2658/87 z dnia 23 lipca 1987 r. w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej (Dz.U. L 256, s. 1), zmienionym rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1810/2004 z dnia 7 września 2004 r. (Dz.U. L 327, s. 1).

2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy Lecson Elektromobile GmbH (zwaną dalej „Lecson") a Hauptzollamt Dortmund (głównym urzędem celnym

w Dortmundzie, zwanym dalej „Hauptzollamt") w przedmiocie klasyfikacji taryfowej trzy- lub czterokołowych pojazdów przeznaczonych do przewozu jednej osoby, o akumulatorowym napędzie elektrycznym, osiągających prędkość maksymalną od 6 do 15 km/h, zwanych „wózkami elektrycznymi".

Ramy prawne

3 Nomenklatura Scalona ustanowiona rozporządzeniem nr 2658/87 jest oparta na Zharmonizowanym Systemie Oznaczania i Kodowania Towarów opracowanym przez Radę Współpracy Celnej, obecnie Światową Organizację Celną, i wprowadzonym w życie międzynarodową konwencją w sprawie zharmonizowanego systemu oznaczania i kodowania oraz protokołem zmian do tej konwencji zawartą w Brukseli w dniu 14 czerwca 1983 r., zatwierdzoną w imieniu Wspólnoty Europejskiej decyzją Rady 87/369/EWG z dnia 7 kwietnia 1987 r. (Dz.U. L 198, s. 1). Nomenklatura Scalona przejęła z tego zharmonizowanego systemu pozycje i sześciocyfrowe podpozycje, a jedynie siódma i ósma cyfra wprowadza charakterystyczne dla niej dodatkowe podpodziały.

4 Pierwsza część CN zawiera zbiór przepisów wstępnych. Zawarty w niej w sekcji I, poświęconej ogólnym regułom pkt A, zatytułowany „Ogólne reguły interpretacji [CN]", stanowi:

„Klasyfikacja towarów w [CN] podlega następującym regułom:

1. Tytuły sekcji, działów i poddziałów mają znaczenie wyłącznie orientacyjne; dla celów prawnych klasyfikację towarów należy ustalać zgodnie z brzmieniem pozycji i uwag do sekcji lub działów oraz, o ile nie są one sprzeczne z treścią powyższych pozycji i uwag, zgodnie z następującymi regułami.

[…]”.

5 Druga część CN zawiera sekcję XVII, zatytułowaną „Pojazdy, statki powietrzne, jednostki pływające oraz współdziałające urządzenia transportowe”, która obejmuje dział 87, o tytule „Pojazdy nieszynowe oraz ich części i akcesoria”, w którym znajdują się między innymi następujące pozycje taryfowe:

„8703 Pojazdy samochodowe i pozostałe pojazdy mechaniczne przeznaczone zasadniczo do przewozu osób (inne niż objęte pozycją 8702), włącznie z samochodami osobowo-towarowymi (kombi) oraz samochodami wyścigowymi:

8703 10 – Pojazdy przeznaczone do poruszania się po śniegu; samochodziki golfowe, podobne pojazdy:

8703 10 11 – – Pojazdy przeznaczone do poruszania się po śniegu, wyposażone w silniki tłokowe wewnętrznego spalania o zapłonie samoczynnym (wysokoprężne i średnioprężne) lub iskrowym

8703 10 18 – – Pozostałe

[…]

8713 Wózki dla osób niepełnosprawnych, nawet z silnikiem lub napędzane mechanicznie w inny sposób:

8713 10 00 – Bez mechanicznego napędu

8713 90 00 – Pozostałe".

6 Na mocy art. 9 ust. 1 lit. a) tiret drugie oraz art. 10 rozporządzenia nr 2658/87 Komisja Europejska przyjmuje noty wyjaśniające do CN, publikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

7 W dniu 4 stycznia 2005 r. tekst o następującym brzmieniu został umieszczony w notach wyjaśniających do CN w celu jej jednolitego stosowania (Dz.U. C 1, s. 3):

„8713 Wózki dla osób niepełnosprawnych, nawet z silnikiem lub napędzane mechanicznie w inny sposób

8713 90 00 Pozostałe

Pojazdy z silnikiem specjalnie przeznaczone dla osób niepełnosprawnych są możliwe do odróżnienia od pojazdów objętych pozycją 8703 głównie ze względu na następujące cechy:

— maksymalna prędkość 10 km na godzinę, tj. tempo szybkiego marszu;

— maksymalna szerokość 80 cm;

— dwa zestawy kół dotykających podłoża;

— specjalne elementy zmniejszające uciążliwość niepełnosprawności (na przykład podparcie stóp w celu stabilizacji nóg).

Takie pojazdy mogą również posiadać:

— dodatkowy zestaw kół (przeciwwywrotnych);

— sterowanie i inne regulatory (na przykład drążek sterowy), które są łatwe do manipulowania; takie regulatory są zwykle montowane na jednym z podłokietników; nie występują one nigdy jako oddzielna, nastawna kolumna kierownicy.

Niniejsza podpozycja obejmuje pojazdy z napędem elektrycznym podobne do wózków inwalidzkich, które są przeznaczone wyłącznie do transportu osób niepełnosprawnych. Mogą one posiadać następujący wygląd:



Jednakże napędzane silnikiem skutery (mobility scooter), wyposażone w oddzielną, nastawną kolumnę kierownicy, są wyłączone z tej podpozycji. Mogą mieć one następujący wygląd i są klasyfikowane w pozycji 8703:



”.

Postępowanie przed sądem krajowym i pytanie prejudycjalne

8 W okresie pomiędzy lipcem a październikiem 2005 r. Lecson dokonała siedmiu zgłoszeń celnych dotyczących różnych wózków elektrycznych wyprodukowanych w Chinach i Tajwanie. Zgłoszenia celne opisują towary jako „wózki dla osób niepełnosprawnych i inne pojazdy dla osób niepełnosprawnych, wózki elektryczne" sklasyfikowane w ramach kodu 8713 90 00 CN. Towary te zostały dopuszczone do swobodnego obrotu zgodnie z treścią zgłoszeń, bez pobrania należności celnych i po uiszczeniu podatku obrotowego wedle obniżonej stawki.

9 W wyniku kontroli skarbowej przeprowadzonej w 2008 r. w spółce Lecson, Hauptzollamt zaklasyfikował towary w ramach kodu 8703 10 18 CN jako „pozostałe pojazdy mechaniczne", stosując wobec tej spółki, mocą decyzji z dnia 2 lipca 2008 r., korekty należności celnych i podatku obrotowego w odniesieniu do tych towarów.

10 Lecson wniosła odwołanie od tej decyzji, które zostało oddalone decyzją Hauptzollamt z dnia 14 maja 2009 r. Spółka ta wniosła zatem skargę od tej decyzji do Finanzgericht Düsseldorf (sądu finansowego w Düsseldorfie).

11 Zarówno odwołanie, jak i skarga odnoszą się do orzeczeń izby celnej sądu apelacyjnego w Amsterdamie z dnia 8 kwietnia 2008 r., zgodnie z którym wózki elektryczne należy klasyfikować pod pozycją 8713 90 00 CN. Hauptzollamt, przeciwnie, uznał, że wózki elektryczne nie są przeznaczone specjalnie do przewozu osób niepełnosprawnych i należą w konsekwencji do podpozycji 8703 10 18 CN.

12 Zgodnie z treścią postanowienia odsyłającego wspomniane wyżej wózki elektryczne są trzy- lub czterokołowymi pojazdami samochodowymi przeznaczonymi do przewozu jednej osoby. Pojazdy te osiągają, w zależności od typu, prędkość maksymalną od 6 do 15 km/h. Mierzą od 100 do 152 cm długości i od 47 do 67 cm szerokości. Ich

konstrukcja przewiduje standardowe wyposażenie w platformę, na której kierowca może umieścić stopy. Niektóre z tych pojazdów posiadają ponadto małą dodatkową oś, służącą jako system przeciwwywrotny. Pojazdy są uruchamiane za pomocą nastawnej kolumny kierownicy, na której zainstalowane są sterowanie i inne regulatory umożliwiające prowadzenie i hamowanie, a także często metalowy kosz.

13 Finanzgericht Düsseldorf wychodzi z założenia, że istotne elementy omawianych wózków elektrycznych przemawiają za ich klasyfikacją w ramach kodu 8703 10 18 CN. Sąd ten ma jednocześnie wątpliwości co do odmiennego stanowiska przyjętego w orzeczeniach sądu apelacyjnego w Amsterdamie przytoczonych w pkt 11 niniejszego wyroku.

14 Niemniej jednak w celu zapewnienia jednolitego stosowania prawa Unii Finanzgericht Düsseldorf postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy opisane bliżej w postanowieniu [odsyłającym] wózki elektryczne należy zaklasyfikować do pozycji 8713, czy do pozycji 8703 [CN], w brzmieniu zmienionym rozporządzeniem (WE) nr 1810/2004 […]?".

W przedmiocie pytania prejudycjalnego

15 Tytułem wstępu należy przypomnieć, iż zadanie Trybunału związane ze skierowanym do niego pytaniem prejudycjalnym w zakresie klasyfikacji taryfowej polega przede wszystkim na wyjaśnieniu sądowi krajowemu kryteriów, których zastosowanie pozwoli mu na prawidłową klasyfikację spornych towarów w ramach CN, a nie

na dokonaniu tej klasyfikacji we własnym zakresie, tym bardziej że Trybunałowi nie zawsze są znane wszystkie niezbędne w tym celu dane. Sąd krajowy wydaje się w każdym razie znajdować się w lepszej sytuacji, by dokonać tej klasyfikacji (wyroki: z dnia 7 listopada 2002 r. w sprawach połączonych od C-260/00 do C-263/00 Lohmann i Medi Bayreuth, Rec. s. I-10045, pkt 26; z dnia 16 lutego 2006 r. w sprawie C-500/04 Proxxon, Zb.Orz. s. I-1545, pkt 23). Jednakże w celu udzielenia sądowi krajowemu użytecznej odpowiedzi Trybunał może, w duchu współpracy z sądami krajowymi, dostarczyć temu sądowi wszelkich wskazówek, które uzna za niezbędne (zob. w szczególności wyrok z dnia 1 lipca 2008 r. w sprawie C-49/07 MOTOE, Zb.Orz. s. I-4863, pkt 30).

16 Należy także przypomnieć, iż zgodnie z utrwalonym orzecznictwem, w celu zagwarantowania pewności prawa i ułatwienia kontroli, decydującego kryterium dla klasyfikacji taryfowej towarów należy poszukiwać zasadniczo w ich obiektywnych cechach i właściwościach, takich jak określone w brzmieniu pozycji Nomenklatury Scalonej oraz w uwagach do sekcji lub działów (zob. w szczególności wyroki: z dnia 16 września 2004 r. w sprawie C-396/02 DFDS, Zb.Orz. s. I-8439, pkt 27; z dnia 15 września 2005 r. w sprawie C-495/03 Intermodal Transports, Zb.Orz. s. I-8151, pkt 47; z dnia 15 lutego 2007 r. w sprawie C-183/06 RUMA, Zb.Orz. s. I-1559, pkt 27).

17 Wreszcie opracowane przez Komisję noty wyjaśniające do CN przyczyniają się w istotny sposób do interpretacji zakresu poszczególnych pozycji taryfowych, nie są jednakże prawnie wiążące (wyroki: z dnia 26 października 2006 r. w sprawie C-250/05 Turbon International, Zb.Orz. s. I-10531, pkt 16; z dnia 20 maja 2010 r. w sprawie C-370/08 Data I/O, Zb.Orz. s. I-4401, pkt 30).

18 W niniejszej sprawie z samych tytułów pozycji 8703 i 8713 CN wynika, że różnica pomiędzy nimi spoczywa w fakcie, że pierwsza pozycja obejmuje swym zakresem ogólnie środki transportu osób, podczas gdy druga dotyczy w szczególności środków transportu osób niepełnosprawnych.

19 Poza tym z not wyjaśniających do pozycji 8713 wynika jasno, że kryterium decydującym o klasyfikacji towaru do tej pozycji jest specjalne dostosowanie pojazdu do potrzeb osób niepełnosprawnych. W pozycji tej mieszczą się również pojazdy o napędzie elektrycznym, podobne do „elektrycznych wózków dla osób niepełnosprawnych

(»Elektrorollstühle«)", przeznaczone konkretnie do przewozu osób niepełnosprawnych, charakteryzujące się między innymi maksymalną prędkością wynoszącą 10 km/h (która może odpowiadać szybkiemu marszowi), specjalnym dostosowaniem do potrzeb osób niepełnosprawnych (np. podparciem stóp w celu stabilizacji nóg), sterowaniem i innymi regulatorami (na przykład drążkiem sterowym), które są łatwo dostępne i dają łatwość manipulowania, zwykle montowanymi na jednym z podłokietników.

20 W ostatnim akapicie tej noty wyjaśniającej sprecyzowano, że nie należą natomiast do tej pozycji pojazdy z silnikiem wyposażone w oddzielną i nastawną kolumnę kierownicy, będące sklasyfikowane w pozycji 8703 CN.

21 Wózki elektryczne, o klasyfikacji których ma orzec sąd krajowy, posiadają wszystkie oddzielną i nastawną kolumnę kierownicy, na której zainstalowane są sterowanie i inne regulatory umożliwiające prowadzenie i hamowanie, a także w zależności od przypadku – metalowy kosz.

22 Poza tym opisane wyżej wózki elektryczne są wyposażone w platformę, na której kierowca może umieścić stopy, aczkolwiek nie stanowi ona wsparcia pozwalającego na stabilizację nóg. System przeciwwywrotny, w który są wyposażone wymienione wózki elektryczne, podnosi komfort ich użytkowania, jednakże nie ma żadnej szczególnej funkcji ułatwiającej ich użytkowanie niepełnosprawnym kierowcom.

23 Wreszcie, jak wynika ze wskazówek dostarczonych przez sąd krajowy, wózki elektryczne, których dotyczy spór w postępowaniu przed sądem krajowym, mogą osiągać prędkość większą niż 10 km/h i poruszać się z prędkością do 15 km/h.

24 W konsekwencji, mając na względzie ogół ich cech charakterystycznych, omawiane wózki elektryczne winny być traktowane jako środki przewozu osób należące do pozycji 8703 CN, a nie jako pojazdy dla osób niepełnosprawnych w rozumieniu pozycji 8713 CN.

25 Wreszcie należy dodać, że sama okoliczność, iż wspomniane wózki elektryczne mogą być użytkowane w niektórych przypadkach przez osoby niepełnosprawne lub nawet mogą zostać dostosowane do ich potrzeb, nie ma znaczenia dla klasyfikacji taryfowej tych pojazdów, z uwagi na fakt, iż służą one do wykonywania różnych innych czynności przez osoby niebędące w ogóle niepełnosprawnymi, ale z takich lub innych względów preferujące przemieszczanie się na niewielkich odległościach w sposób inny niż pieszo, tak jak wskazani przez sąd krajowy dla przykładu gracze w golfa lub osoby przemieszczające się w celu zrobienia zakupów.

26 W świetle powyższych rozważań należy na pytanie skierowane do Trybunału odpowiedzieć, że pozycję 8703 CN należy interpretować w ten sposób, że trzy- lub czterokołowe pojazdy przeznaczone do przewozu jednej osoby, niekoniecznie niepełnosprawnej, o akumulatorowym nabędzie elektrycznym, osiągające prędkość maksymalną od 6 do 15 km/h, wyposażone w oddzielną i nastawną kolumnę kierownicy, zwane „wózkami elektrycznymi", takie jak będące przedmiotem sporu w postępowaniu przed sądem krajowym, wchodzą w jej zakres.

W przedmiocie kosztów

27 Dla stron postępowania przed sądem krajowym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny; dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed tym sądem; do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż poniesione przez strony postępowania przed sądem krajowym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (siódma izba) orzeka, co następuje:

Pozycję 8703 Nomenklatury Scalonej zawartej w załączniku I do rozporządzenia Rady (EWG) nr 2658/87 z dnia 23 lipca 1987 r. w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej, zmienionym rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1810/2004 z dnia 7 września 2004 r., należy interpretować w ten sposób, że trzy- lub czterokołowe pojazdy przeznaczone do przewozu jednej osoby, niekoniecznie niepełnosprawnej, o akumulatorowym napędzie elektrycznym, osiągające prędkość maksymalną od 6 do 15 km/h, wyposażone w oddzielną i nastawną kolumnę kierownicy, zwane „wózkami elektrycznymi", takie jak będące przedmiotem sporu w postępowaniu przed sądem krajowym, wchodzą w jej zakres.

Podpisy