ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (siedma komora)

z 22. decembra 2010 *

Vo veci C-12/10,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Finanzgericht Düsseldorf (Nemecko) z 28. decembra 2009 a doručený Súdnemu dvoru 8. januára 2010, ktorý súvisí s konaním:

Lecson Elektromobile GmbH

proti

Hauptzollamt Dortmund,

SÚDNY DVOR (siedma komora),

v zložení: predseda siedmej komory D. Šváby, sudcovia E. Juhász a J. Malenovský (spravodajca),

* Jazyk konania: nemčina.

generálny advokát: N. Jääskinen,
tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

— Európska komisia, v zastúpení: L. Bouyon a B.-R. Killmann, splnomocnení zástupcovia,

so zreteľom na rozhodnutie prijaté po vypočutí generálneho advokáta, že vec bude prejednaná bez jeho návrhov,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu položiek 8703 a 8713 kombinovanej nomenklatúry Spoločného colného sadzobníka (ďalej len „KN“) nachádzajúcej sa v prílohe I nariadenia Rady (EHS) č. 2658/87 z 23. júla 1987 o colnej a štatistickej nomenklatúre a o Spoločnom colnom sadzobníku (Ú. v. ES L 256, s. 1; Mim. vyd. 02/002, s. 382), zmenenej a doplnenej nariadením Komisie (ES) č. 1810/2004 zo 7. septembra 2004 (Ú. v. EÚ L 327, s. 1).

2 Tento návrh bol predložený v rámci sporu medzi spoločnosťou Lecson Elektromobile GmbH (ďalej len „Lecson“) a Hauptzollamt Dortmund (hlavný colný úrad

v Dortmunde, ďalej len „Hauptzollamt“) vo veci colného zaradenia vozidiel s troma alebo štyrmi kolesami určených na osobnú prepravu a poháňaných elektrickým motorom s batériou, ktoré dosiahnu maximálnu rýchlosť 6 až 15 km/h, tzv. „elektromobilov“.

Právny rámec

3 KN zavedená nariadením č. 2658/87 je založená na harmonizovanom systéme opisu a číselného označovania tovaru vypracovanom Radou pre colnú spoluprácu, teraz Svetovou colnou organizáciou, a zavedenom medzinárodným dohovorom o harmonizovanom systéme opisu a označovania tovaru, ako aj doplňujúcim protokolom, prijatým 14. júna 1983 v Bruseli, schváleným v mene Spoločenstva rozhodnutím Rady 87/369/EHS zo 7. apríla 1987 (Ú. v. ES L 198, s. 1; Mim. vyd. 02/002, s. 288). KN preberá položky a podpoložky zložené zo šiestich čísel z harmonizovaného systému, pričom iba siedme a ôsme číslo tvoria vlastné triedenie podľa tejto nomenklatúry.

4 Prvá časť KN obsahuje súhrn úvodných ustanovení. V tejto časti v oddiele I venovanom všeobecným pravidlám pododdiel A, nazvaný „Všeobecné pravidlá pre interpretáciu [KN]“, stanovuje:

„Zatrieďovanie výrobkov do [KN] sa riadi nasledujúcimi zásadami:

1. Názvy tried, kapitol a podkapitol majú len orientačný charakter; na právne účely sa zatriedenie určuje podľa znenia položiek a príslušných poznámok k triedam a kapitolám, a ak tieto položky alebo poznámky nevyžadujú inak, podľa nasledujúcich ustanovení.

…“

5 Druhá časť KN obsahuje triedu XVII nazvanú „Vozidlá, lietadlá, plavidlá a pridružené dopravné zariadenia“, ktorá obsahuje kapitolu 87 nazvanú „Vozidlá iné ako koľajové, ich časti a súčasti a príslušenstvo“, ktorá obsahuje okrem iného tieto položky:

„8703 Osobné automobily a ostatné motorové vozidlá konštruované hlavne na prepravu osôb (iné ako vozidlá položky 8702), vrátane osobných dodávkových a pretekárskych automobilov:

8703 10 — Vozidlá zvlášť konštruované na jazdu na snehu; špeciálne vozidlá na prepravu osôb na golfových ihriskách a podobné vozidlá

8703 10 11 — Vozidlá špeciálne určené na jazdu po snehu, so vznetovým piestovým spaľovacím motorom (dieselovým motorom alebo s motorom so žiarovou hlavou) alebo so zážihovým piestovým motorom

8703 10 18 — Ostatné

…

8713 Vozíky pre telesne postihnuté osoby, tiež motorizované alebo s iným mechanickým pohonom:

8713 10 00 — Bez mechanického pohonu

8713 90 00 — Ostatné“

6 Podľa článku 9 ods. 1 písm. a) druhej zarážky a článku 10 nariadenia č. 2658/87, Európska komisia prijme vysvetlivky týkajúce sa KN, ktoré sa uverejnia v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

7 Dňa 4. januára 2005 bol do vysvetliviek ku KN s cieľom jej jednotného uplatňovania vložený tento text (Ú. v. EÚ C 1, s. 3):

„8713 Vozíky pre telesne postihnuté osoby, tiež s motorom alebo s iným mechanickým pohonným zariadením

8713 90 00 ostatné

Motorizované vozidlá skonštruované špeciálne pre telesne postihnuté osoby sa odlišujú od vozidiel položky 8703 hlavne tým, že majú:

— maximálnu rýchlosť 10 km/hod.; t.j. tempo rýchlej chôdze;

— maximálnu šírku 80 cm;

— 2 sady kolies dotýkajúce sa zeme;

— špeciálne znaky zmierňujúce postihnutie (napríklad opierka na stabilizáciu nôh).

Tieto vozidlá môžu mať:

— prídavnú sadu kolies (zabraňujúcich prevráteniu);

— kormidlo a iné ľahko manipulovateľné druhy ovládania (napríklad pákový ovládač); tieto druhy ovládania sú zvyčajne pripojené na jedno z operadiel rúk a nikdy sa nevyskytujú vo forme samostatného [a nastaviteľného – *neoficiálny preklad*] stĺpika riadenia.

Do tejto podpoložky patria vozidlá na elektrický pohon podobné invalidným vozíkom, ktoré sú určené iba na prepravu osôb so zdravotným postihnutím. Môžu vyzerať nasledovne:



Avšak vozidielka na motorový pohon (mobilné vozidlá podobné skútrom) vybavené samostatným, nastaviteľným stĺpikom riadenia sú z tejto podpoložky vylúčené. Sú klasifikované v položke 8703 a môžu vyzerať nasledovne:“



Spor vo veci samej a prejudiciálna otázka

8 Spoločnosť Lecson v období od júla do októbra 2005 podala sedem colných vyhlásení týkajúcich sa rozličných elektromobilov vyrobených v Číne a na Taiwane. V týchto colných vyhláseniach bol tovar opísaný ako „invalidné vozíky a ďalšie vozidlá pre telesne postihnuté osoby, elektromobily" a zaradený pod kódom KN 8713 90 00. Tovar bol prepustený do režimu voľného obehu v súlade so žiadosťami, bez zaplatenia cla a s uplatnením nižšej sadzby dovoznej dane z obratu.

9 Po daňovej kontrole spoločnosti Lecson, ktorá sa uskutočnila v roku 2008, Hauptzollamt zaradil tovar do podpoložky KN 8703 10 18 ako „Ostatné" a rozhodnutím z 2. júla 2008 vyrubil tejto spoločnosti clo a daň z obratu v súvislosti s predmetným tovarom.

10 Spoločnosť Lecson podala opravný prostriedok proti tomuto rozhodnutiu, ktorý bol zamietnutý rozhodnutím Hauptzollamtu zo 14. mája 2009. Spoločnosť preto podala žalobu proti jeho rozhodnutiu na Finanzgericht Düsseldorf.

11 Opravný prostriedok a žaloba sa odvolávajú na rozhodnutia vydané colným senátom odvolacieho súdu v Amsterdame z 8. apríla 2008, podľa ktorých treba elektromobily zaradiť do podpoložky KN 8713 90 00. Hauptzollamt naopak zastával názor, že elektromobily nie sú konštruované výlučne pre prepravu telesne postihnutých osôb, a preto patria do podpoložky KN 8703 10 18.

12 Podľa rozhodnutia vnútroštátneho súdu sú elektromobily vozidlá s troma alebo štyrmi kolesami a sú určené na osobnú prepravu. Tieto vozidlá v závislosti od typu dosahujú maximálnu rýchlosť od 6 do 15 km/h. Majú dĺžku od 100 do 152 cm a šírku 47 až 67 cm. Vyrábajú sa vždy s platformou, na ktorú si vodič môže položiť nohy. Niektoré

môžu mať malý prídavný hriadeľ zabraňujúci prevráteniu. Sú ovládané nastaviteľným stĺpikom riadenia, na ktorý sa pripája kormidlo, iné ovládacie prvky pre riadenie a brzdenie a veľmi často aj kovový košík.

13 Finanzgericht Düsseldorf vychádza zo zásady, že významné skutočnosti svedčia v prospech zaradenia dotknutých elektromobilov do podpoložky KN 8703 10 18. Tiež však má pochybnosti v súvislosti s protichodným stanoviskom odvolacieho súdu v Amsterdame v rozhodnutiach uvedených v bode 11 tohto rozsudku.

14 Na účely jednotného uplatňovania práva Únie však Finanzgericht Düsseldorf rozhodol prerušiť konanie a predložiť Súdnemu dvoru túto prejudiciálnu otázku:

„Patria elektromobily, ktoré sú podrobnejšie opísané vo [vnútroštátnom] uznesení, do položky 8713 alebo do položky 8703 [KN] podľa nariadenia (ES) č. 1810/2004…?“

O prejudiciálnej otázke

15 Na úvod treba pripomenúť, že keď je Súdnemu dvoru podaný návrh na začatie prejudiciálneho konania v oblasti colného zaradenia, jeho funkcia spočíva prevažne v tom, aby vnútroštátnemu súdu objasnil kritériá, ktorých uplatnenie umožňuje vnútroštátnemu súdu správne zaradiť predmetné tovary do KN, než aby sám vykonal toto

zaradenie, o to viac, že nedisponuje nevyhnutne všetkými podkladmi nevyhnutnými v tejto súvislosti. Vnútroštátny súd sa zdá v každom prípade viac príslušný pre vykonanie zaradenia (rozsudky zo 7. novembra 2002, Lohmann a Medi Bayreuth, C-260/00 až C-263/00, Zb. s. I-10045, bod 26, ako aj zo 16. februára 2006, Proxxon, C-500/04, Zb. s. I-1545, bod 23). Súdny dvor však v duchu spolupráce medzi vnútroštátnymi súdmi a Súdnym dvorom s cieľom dať užitočnú odpoveď môže vnútroštátnemu súdu poskytnúť všetky informácie, ktoré považuje za nevyhnutné (pozri najmä rozsudok z 1. júla 2008, MOTOE, C-49/07, Zb. s. I-4863, bod 30).

16 Okrem toho treba tiež pripomenúť, že podľa ustálenej judikatúry je potrebné v záujme zabezpečenia právnej istoty a jednoduchej kontroly hľadať rozhodujúce kritérium na colné zaradenie tovaru všeobecne v jeho objektívnych znakoch a vlastnostiach, ktoré vyplývajú zo znenia položky KN a poznámok k triedam alebo kapitolám (pozri najmä rozsudky zo 16. septembra 2004, DFDS, C-396/02, Zb. s. I-8439, bod 27; z 15. septembra 2005, Intermodal Transports, C-495/03, Zb. s. I-8151, bod 47, a z 15. februára 2007, RUMA, C-183/06, Zb. s. I-1559, bod 27).

17 Vysvetlivky ku KN vypracované Komisiou významným spôsobom prispievajú k výkladu rozsahu rozličných colných položiek, ale nie sú právne záväzné (rozsudky z 26. októbra 2006, Turbon International, C-250/05, Zb. s. I-10531, bod 16, a z 20. mája 2010, Data I/O, C-370/08, Zb. s. I-4401, bod 30).

18 V prejednávanej veci z názvov položiek KN 8703 a 8713 vyplýva, že rozdiel medzi nimi spočíva v tom, že prvá položka sa vzťahuje na prepravu osôb vo všeobecnosti, zatiaľ čo druhá sa vzťahuje osobitne na prepravu telesne postihnutých osôb.

19 Okrem toho z vysvetlivky ku KN týkajúcej sa položky 8713 jasne vyplýva, že rozhodujúcim kritériom zaradenia do tejto položky je špeciálne prispôsobenie vozidla na pomoc telesne postihnutým osobám. Do tejto položky tak patria vozidlá na elektrický pohon podobné „invalidným vozíkom“ („Elektrorollstühle“) špecificky určené na

prepravu osôb so zdravotným postihnutím, ktoré sa vyznačujú okrem iného tým, že majú maximálnu rýchlosť 10 km/h (zodpovedajúcu tempu rýchlej chôdze), špeciálne znaky zmierňujúce postihnutie (napríklad opierku na stabilizáciu nôh), kormidlo a iné druhy ovládania (napríklad pákový ovládač), ktoré sa ľahko ovládajú a zvyčajne sú pripojené na jedno z operadiel rúk.

20 V tej istej vysvetlivke sa v poslednom odseku špecifikuje, že vozidlá na motorový pohon vybavené samostatným, nastaviteľným stĺpikom riadenia sú z tejto položky vylúčené a patria do položky KN 8703.

21 Elektromobily, o ktorých zaradení má rozhodnúť vnútroštátny súd, sú pritom všetky vybavené samostatným, nastaviteľným stĺpikom riadenia, na ktorý sa pripája kormidlo a iné ovládacie prvky pre riadenie a brzdenie, prípadne aj kovový košík.

22 Okrem toho tieto elektromobily majú aj platformu, na ktorú si vodič môže položiť nohy, ale táto platforma neslúži na stabilizáciu nôh. Systém zabraňujúci prevráteniu, ktorým sú elektromobily vybavené, zvyšuje pohodlie pri používaní, ale nemá nijakú špecifickú funkciu uľahčujúcu ich používanie pre telesne postihnutých vodičov.

23 Z informácií poskytnutých vnútroštátnym súdom napokon vyplýva, že elektromobily, ktorých sa týka konanie vo veci samej môžu dosiahnuť aj rýchlosť vyššiu než 10 km/h a môžu ísť až rýchlosťou do 15 km/h.

24 Vzhľadom na všetky tieto charakteristické znaky tak dotknuté elektromobily treba považovať za prostriedky na prepravu osôb patriace do položky KN 8703 a nie za vozidlá na prepravu telesne postihnutých osôb v zmysle položky KN 8713.

25 Na záver treba dodať, že skutočnosť, že tieto elektromobily môžu prípadne používať aj telesne postihnuté osoby alebo ich možno na tento účel upraviť, nemá sama osebe nijaký vplyv na colné zaradenie takýchto vozidiel vzhľadom na to, že slúžia aj na výkon iných činností osobám, ktoré nie sú nijako telesne postihnuté, ale ktoré sa z rôznych dôvodov chcú premiestňovať na krátke vzdialenosti inak ako peši, ako uvádza vnútroštátny súd, buď hráčom golfu, alebo nakupujúcim.

26 Vzhľadom na predchádzajúce úvahy treba na položenú otázku odpovedať tak, že položka KN 8703 sa má vykladať v tom zmysle, že sa vzťahuje na vozidlá, ako sú vozidlá, o ktoré ide vo veci samej, s troma alebo štyrmi kolesami určené na prepravu osôb, ktoré nie sú nevyhnutne telesne postihnutými osobami, poháňané elektrickým motorom s batériou, ktoré dosiahnu maximálnu rýchlosť 6 až 15 km/h a sú vybavené samostatným a nastaviteľným stĺpikom riadenia, teda tzv. „elektromobily“.

O trovách

27 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (siedma komora) rozhodol takto:

Položka 8703 kombinovanej nomenklatúry nachádzajúcej sa v prílohe I nariadenia Rady (EHS) č. 2658/87 z 23. júla 1987 o colnej a štatistickej nomenklatúre a o Spoločnom colnom sadzobníku, zmenenej a doplnenej nariadením Komisie (ES) č. 1810/2004 zo 7. septembra 2004, sa má vykladať v tom zmysle, že sa vzťahuje na vozidlá, ako sú vozidlá o ktoré ide vo veci samej, s troma alebo štyrmi kolesami určené na prepravu osôb, ktoré nie sú nevyhnutne telesne postihnutými osobami, poháňané elektrickým motorom s batériou, ktoré dosiahnu maximálnu rýchlosť 6 až 15 km/h a sú vybavené samostatným a nastaviteľným stĺpikom riadenia, teda tzv. „elektromobily“.

Podpisy