РЕШЕНИЕ НА СЪДА (седми състав)

22 декември 2010 година *

По дело C-12/10,

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Finanzgericht Düsseldorf (Германия) с акт от 28 декември 2009 г., постъпил в Съда на 8 януари 2010 г., в рамките на производство по дело

Lecson Elektromobile GmbH

срещу

Hauptzollamt Dortmund,

СЪДЪТ (седми състав),

състоящ се от: г-н D. Šváby, председател на състав, г-н E. Juhász и г-н J. Malenovský (докладчик), съдии,

* Език на производството: немски.

генерален адвокат г-н N. Jääskinen,
секретар: г-н A. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

— за Европейската комисия, от г-жа L. Bouyon и г-н B.-R. Killmann, в качеството на представители,

предвид решението, взето след изслушване на генералния адвокат, делото да бъде разгледано без представяне на заключение,

постанови настоящото

Решение

1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на позиции 8703 и 8713 от Комбинираната номенклатура на Общата митническа тарифа (наричана по-нататък „КН“), която се съдържа в приложение I към Регламент (ЕИО) № 2658/87 на Съвета от 23 юли 1987 година относно тарифната и статистическа номенклатура и Общата митническа тарифа (ОВ L 256, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 2, том 4, стр. 3), изменена с Регламент (ЕО) № 1810/2004 на Комисията от 7 септември 2004 година (ОВ L 327, стр. 1).

2 Запитването е отправено в рамките на спор между Lecson Elektromobile GmbH (наричано по-нататък „Lecson“) и Hauptzollamt Dortmund (главна митническа

служба на Дортмунд, наричана по-нататък „Hauptzollamt“) във връзка с тарифното класиране на три- или четириколесни превозни средства, предназначени за транспорт на едно лице, които се привеждат в движение с електрически двигател, захранван с батерия, и достигат максимална скорост 6—15 km/h, наричани „електромобили“.

Правна уредба

3 Комбинираната номенклатура, въведена с Регламент № 2658/87, се основава на Хармонизираната система за описание и кодиране на стоките, изработена от Съвета за митническо сътрудничество, понастоящем Световна митническа организация, и установена в Международната конвенция относно Хармонизираната система за описание и кодиране на стоките и протокола за изменение към нея, сключена на 14 юни 1983 г. в Брюксел и одобрена от името на Европейската общност с Решение 87/369/ЕИО на Съвета от 7 април 1987 година (ОВ L 198, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 2, том 3, стр. 199). Тя възприема шестцифрените позиции и подпозиции от хармонизираната система, като само седмата и осмата цифра са подразделения, присъщи за самата КН.

4 Част първа от КН съдържа съвкупност от уводни разпоредби. В тази част в раздел I, посветен на общите разпоредби, дял A, озаглавен „Общи правила за тълкуване на [КН]“, гласи:

„Класирането на стоките в [КН] се подчинява на следните принципи:

1. Текстът на заглавията на разделите, на главите или на подглавите има само индикативна стойност, като класирането се определя законно съгласно термините на позициите и на забележките към разделите или към главите и съгласно следващите правила, когато те не противоречат на посочените по-горе термини на позициите и на забележките към разделите или към главите.

[…]“

5 Част втора от КН съдържа раздел XVII, озаглавен „Транспортни съоръжения“, който включва глава 87, чието заглавие е „Автомобилни превозни средства, трактори, мотоциклети и велосипеди и други сухопътни превозни средства, техните части и принадлежности“ и включва по-специално следните тарифни позиции:

„8703 Пътнически автомобили и други автомобилни превозни средства, предназначени за транспорт на хора (различни от тези от № 8702), включително товаропътническите и състезателните автомобили:

8703 10 – Превозни средства, специално предназначени за придвижване върху сняг; специални превозни средства за транспорт на хора върху игрищата за голф и подобни превозни средства:

8703 10 11 – – Превозни средства, специално предназначени за придвижване върху сняг, с бутален двигател, със запалване чрез компресия (дизелов двигател или дизелов двигател с термостартер) или с бутален двигател с искрово запалване:

8703 10 18– – Други

[…]

8713 Инвалидни колички и други превозни средства за инвалиди, дори с двигател или с друг вид придвижващо устройство:

8713 10 00 – Без придвижващо устройство

8713 90 00 – Други“.

6 По силата на член 9, параграф 1, буква а), второ тире и член 10 от Регламент № 2658/87 Европейската комисия приема обяснителни бележки към КН, които се публикуват в *Официален вестник на Европейския съюз*.

7 На 4 януари 2005 г. в обяснителните бележки към КН е включен следният текст с оглед на нейното единно прилагане (ОВ C 1, стр. 3):

„8713 Инвалидни колички и други превозни средства за инвалиди, дори с двигател или с друг вид придвижващо устройство

8713 90 00 Други

Превозните средства с двигател, специално предназначени за инвалиди, се различават от превозните средства от позиция 8703 главно защото имат:

— максимална скорост от 10 km/h, приблизително равняваща се на скоростта на бърз ход,

— максимална широчина 80 cm,

— два комплекта колела, които са в контакт със земята,

— специални приспособления за улесняване на инвалидите (например подложки за краката).

Тези превозни средства могат да имат:

— допълнителен комплект колелата (против преобръщане),

— лесни за боравене приспособления за определяне на посоката и други елементи за контрол (например команден лост), които обикновено са фиксирани към едно от облегалата за лактите и никога не са представени като отделна и регулируема кормилна колона.

Към тази подпозиция принадлежат превозните средства с електрически двигател, подобни на инвалидни колички, които са предназначени само за транспорт на инвалиди. Те може да са представени по следния начин:



От настоящата подпозиция, обаче, се изключват превозните средства с двигател, които са оборудвани с отделна и регулируема кормилна колона. Те могат да бъдат представени по следния начин и се класират в позиция 8703:“ [неофициален превод]



“

Спорът по главното производство и преюдициалният въпрос

8 Между юли и октомври 2005 г. Lecson подава седем митнически декларации относно различни електромобили, произведени в Китай и Тайван. Тези митнически декларации описват стоките като „инвалидни колички и други превозни средства за инвалиди, електромобили“ и ги класират под код 8713 90 00 от КН. Стоките са пуснати в свободно обращение съгласно исканията без налагането на мита и чрез плащането на данък върху оборота при внос, наложен с намалена ставка.

9 След осъществяване през 2008 г. на данъчен контрол на Lecson Hauptzollamt класира стоките под код 8703 10 18 от КН като „други автомобилни превозни средства“ и с решение от 2 юли 2008 г. налага на това дружество свързаните с такива стоки мита и данък върху оборота.

10 Lecson подава жалба по административен ред срещу посоченото решение, която е отхвърлена с решение на Hauptzollamt от 14 май 2009 г. Тогава дружеството подава жалба по съдебен ред срещу това решение за отхвърляне пред Finanzgericht Düsseldorf.

11 И двете жалби — по административен и по съдебен ред — се позовават на решенията, постановени на 8 април 2008 г. от отделението за митнически спорове на Апелативен съд, Амстердам, според които електромобилите следва да се класират под код 8713 90 00 на КН. Напротив, Hauptzollamt приема, че електромобилите не са специално предназначени за транспорт на инвалиди и следователно спадат към подпозиция 8703 10 18 от КН.

12 Според текста на акта за преюдициално запитване посочените електромобили са три- или четириколесни автомобилни превозни средства, предназначени за транспорт на едно лице. В зависимост от вида тези превозни средства достигат максимална скорост 6—15 km/h. Те са с размери 100—152 cm дължина и 47—67 cm широчина. Те са произведени по такъв начин, че винаги имат платформа,

върху която водачът може да постави краката си. Освен това някои от тези превозни средства имат малка допълнителна ос, предназначена да служи за система против преобръщане. Превозните средства се задвижват с регулируема кормилна колона, на която са закрепени приспособлението за определяне на посоката, контролните елементи за управление и за спиране, а често — и метална кошница.

13 Finanzgericht Düsseldorf тръгва от принципа, че важни елементи са в полза на класирането на разглежданите електромобили под код 8703 10 18 на КН. Той има съмнения и относно обратната позиция, възприета от Апелативен съд, Амстердам, в неговите решения, посочени в точка 11 от настоящото решение.

14 За да осигури обаче единно прилагане на правото на Съюза, Finanzgericht Düsseldorf решава да спре производството и да постави на Съда следния преюдициален въпрос:

„Към позиция 8713 или към позиция 8703 от [КН], изменена с Регламент (ЕО) № 1810/2004 […], спадат електромобилите, описани по-точно в определението [за преюдициално запитване]?“.

По преюдициалния въпрос

15 В самото начало следва да се припомни, че когато Съдът е сезиран с преюдициално запитване в областта на тарифното класиране, неговата задача е по-скоро да изясни на националната юрисдикция критериите, чието прилагане ще даде възможност на последната да класира правилно въпросните продукти в КН,

отколкото самият той да направи това класиране, още повече когато не разполага непременно с цялата необходима за това информация. Така във всеки случай националната юрисдикция може по-добре да стори това (Решение от 7 ноември 2002 г. по дело Lohmann и Medi Bayreuth, C-260/00—C-263/00, Recueil, стр. I-10045, точка 26, както и Решение от 16 февруари 2006 г. по дело Proxxon, C-500/04, Recueil, стр. I-1545, точка 23). Същевременно, за да е полезен със своя отговор, в дух на сътрудничество с националните юрисдикции Съдът може да ѝ предостави всички указания, които счита за необходими (вж. по специално Решение от 1 юли 2008 г. по дело MOTOE, C-49/07, Сборник, стр. I-4863, точка 30).

16 Следва да се припомни също, че според постоянната съдебна практика, за да се гарантира правната сигурност и улесняването на проверките, решаващият критерий за тарифното класиране на стоките по правило трябва да се търси в техните обективни характеристики и свойства, определени в текста на позицията от КН и на бележките към разделите или главите (вж. по-специално Решение от 16 септември 2004 г. по дело DFDS, C-396/02, Recueil, стр. I-8439, точка 27, Решение от 15 септември 2005 г. по дело Intermodal Transports, C-495/03, Recueil, стр. I-8151, точка 47 и Решение от 15 февруари 2007 г. по дело RUMA, C-183/06, Сборник, стр. I-1559, точка 27).

17 Накрая обяснителните бележки към КН, изработени от Комисията, съществено допринасят за тълкуването на обхвата на различните тарифни позиции, без обаче да имат задължителна правна сила (Решение от 26 октомври 2006 г. по дело Turbon International, C-250/05, Recueil, стр. I-10531, точка 16 и Решение от 20 май 2010 г. по дело Data I/O, C-370/08, Сборник, стр. I-4401, точка 30).

18 В конкретния случай от самото заглавие на позиции 8703 и 8713 от КН е видно, че разликата между тях се дължи на факта, че първата позиция обхваща общо средствата за транспорт на хора, докато втората се прилага специално за средствата за транспорт на лица с увреждания.

19 Освен това от обяснителната бележка към КН относно позиция 8713 е ясно, че определящият критерий за класирането в посочената позиция е критерият за специалните приспособления на превозното средство за улесняване на лицата с увреждания. Така към тази позиция се числят „превозните

средства с електрически двигател, подобни на електрически инвалидни колички“ („Elektrorollstühle“), които специално са предназначени за транспорт на лица с увреждания и имат характеристики, като по-конкретно максимална скорост от 10 km/h (която може да съответства на скоростта на бърз ход), специални приспособления за улесняване на инвалидите (например подложки за краката), лесни за достигане и боравене приспособления за определяне на посоката и други елементи за контрол (например команден лост), които следователно обикновено са фиксирани към едно от облегалата за лактите.

20 Същата тази обяснителна бележка уточнява в последната си алинея, че, обратно, от посочената позиция се изключват превозните средства с двигател, които са оборудвани с отделна и регулируема кормилна колона, и се класират в позиция 8703 от КН.

21 Всички електромобили обаче, за чието класиране запитващата юрисдикция трябва да се произнесе, имат отделна и регулируема кормилна колона, на която са закрепени приспособлението за определяне на посоката, контролните елементи за управление и за спиране, както и евентуално метална кошница.

22 Освен това посочените електромобили са снабдени с платформа, върху която водачът може да постави краката си, но тя не представлява поставка, която позволява да се укрепят краката. Системата против преобръщане, с която са снабдени тези електромобили, също допринася за удобното използване, но не включва никаква специфична функция, предназначена да улесни използването им от водачите инвалиди.

23 Накрая, както е видно от предоставените от запитващата юрисдикция данни, разглежданите в главното производство електромобили могат да достигнат скорост над 10 km/h, която може да стигне до 15 km/h.

24 Следователно с оглед на всички тези характеристики въпросните електромобили трябва да се разглеждат като средства за транспорт на хора, които средства спадат към позиция 8703 от КН, а не като превозни средства за инвалиди по смисъла на позиция 8713 от същата.

25 Накрая следва да се допълни, че само обстоятелството, че тези електромобили могат да бъдат използвани при необходимост от лица с увреждания или дори че могат да бъдат приспособени за използване от последните, е без значение за тарифното класиране на тези превозни средства, тъй като те са подходящи за упражняването на редица други дейности от лица, които не страдат от никакво увреждане, но които поради една или друга причина предпочитат да се придвижват на малки разстояния по друг начин освен ходейки, подобно — както посочва запитващата юрисдикция — на играчите на голф или на лицата, които пазаруват.

26 С оглед на гореизложените съображения на поставения въпрос следва да се отговори, че позиция 8703 от КН трябва да се тълкува в смисъл, че обхваща три- или четириколесни превозни средства, предназначени за транспорт на едно лице, което не е непременно лице с увреждане, които превозни средства се привеждат в движение с електрически двигател, захранван с батерия, достигат максимална скорост 6—15 km/h и са оборудвани с отделна и регулируема кормилна колона, наричани „електромобили“ като разглежданите в главното производство.

По съдебните разноски

27 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (седми състав) реши:

Позиция 8703 от Комбинираната номенклатура, която се съдържа в приложение I към Регламент (ЕИО) № 2658/87 на Съвета от 23 юли 1987 година относно тарифната и статистическа номенклатура и Общата митническа тарифа, изменена с Регламент (ЕО) № 1810/2004 на Комисията от 7 септември 2004 година, трябва да се тълкува в смисъл, че обхваща три- или четириколесни превозни средства, предназначени за транспорт на едно лице, което не е непременно лице с увреждане, които превозни средства се привеждат в движение с електрически двигател, захранван с батерия, достигат максимална скорост 6—15 km/h и са оборудвани с отделна и регулируема кормилна колона, наричани „електромобили“ като разглежданите в главното производство.

Подписи