

Sprawa C-486/06
BVBA Van Landeghem

przeciwko

Belgische Staat

(wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez
hof van beroep te Antwerpen)

Wspólna Taryfa Celna – Nomenklatura Scalona – Klasyfikacja taryfowa – Pozycje
8703 i 8704 – Pojazd mechaniczny typu „pickup”

Streszczenie wyroku

Wspólna Taryfa Celna – Pozycje taryfowe – Pojazd mechaniczny typu „pickup”

Takie pickupy, składające się, po pierwsze, z zamkniętej kabiny przeznaczonej na przestrzeń pasażerską, w której za siedzeniem lub kanapą kierowcy znajdują się składane lub wyjmowane siedzenia z pasami bezpieczeństwa o trzech punktach mocowania, a po drugie, z przestrzeni ładunkowej nie wyższej niż 50 cm, otwieranej jedynie z tyłu i nieposiadającej żadnego wyposażenia służącego do przytwierdzenia ładunku, mające bardzo luksusowe wnętrza wyposażone w liczne opcje (w szczególności regulowane elektrycznie skórzane siedzenia, sterowane elektrycznie lusterka i szyby oraz sprzęt stereo z odtwarzaczem CD) i wyposażone w system hamulcowy ABS, silnik benzynowy o pojemności od 4 do 8 litrów z automatyczną skrzynią biegów o bardzo wysokim zużyciu paliwa, napęd na cztery koła oraz luksusowe (sportowe) felgi należy klasyfikować, na podstawie ich ogólnego wyglądu i ogółu cech, w pozycji 8703 Nomenklatury Scalonej zawartej w załączniku I do rozporządzenia nr 2658/87 w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej, zmienionego rozporządzeniami nr 3115/94, nr 3009/95 i nr 1734/96.

(por. pkt 43; sentencja)

WYROK TRYBUNAŁU (ósma izba)

z dnia 6 grudnia 2007 r. (*)

Wspólna Taryfa Celna – Nomenklatura Scalona – Klasyfikacja taryfowa – Pozycje
8703 i 8704 – Pojazd mechaniczny typu „pickup”

W sprawie C-486/06

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 234 WE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez hof van beroep te Antwerpen (Belgia)

postanowieniem z dnia 21 listopada 2006 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 27 listopada 2006 r., w postępowaniu:

BVBA Van Landeghem

przeciwko

Belgische Staat,

TRYBUNAŁ (ósma izba),

w składzie: R. Silva de Lapuerta, pełniąca obowiązki prezesa ósmej izby, E. Juhász i T. von Danwitz (sprawozdawca), sędziowie,

rzecznik generalny: D. Ruiz-Jarabo Colomer,

sekretarz: R. Grass,

uwzględniając procedurę pisemną,

rozważywszy uwagi przedstawione:

- w imieniu BVBA Van Landeghem przez E. Geversa, advocaat,
- w imieniu rządu belgijskiego przez A. Hubert, działającą w charakterze pełnomocnika,
- w imieniu Komisji Wspólnot Europejskich przez J. Hottiaux, działającą w charakterze pełnomocnika, wspieraną przez F. Tuytschaevera, advocaat,

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

wydaje następujący

Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni 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 (Dz.U. L 256, str. 1), ze zmianami wprowadzonymi przez załączniki do rozporządzeń Komisji (WE) nr 3115/94 z dnia 20 grudnia 1994 r. (Dz.U. L 345, str. 1), (WE) nr 3009/95 z dnia 22 grudnia 1995 r. (Dz.U. L 319, str. 1) i (WE) nr 1734/96 z dnia 9 września 1996 r. (Dz.U. L 238, str. 1, zwanej dalej „CN”).
- 2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu między BVBA Van Landeghem (zwaną dalej „Van Landeghem”) a Belgische Staat w przedmiocie klasyfikacji taryfowej pewnego rodzaju pojazdów mechanicznych typu „pickup”.

Ramy prawne

Prawo międzynarodowe

- 3 Międzynarodowa konwencja w sprawie zharmonizowanego systemu oznaczania i kodowania towarów (zwanego dalej „HS”) sporządzona w Brukseli w dniu 14 czerwca 1983 r. oraz protokół zmian do tej konwencji z dnia 24 czerwca 1986 r. (zwana dalej „konwencją w sprawie HS”) zostały zatwierdzone w imieniu Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej decyzją Rady 87/369/EWG z dnia 7 kwietnia 1987 r. (Dz.U. L 198, str. 1).
- 4 Zgodnie z art. 3 ust. 1 konwencji w sprawie HS każda z umawiających się stron zobowiązuje się do tego, że jej nomenklatury celne i statystyczne będą zgodne z HS, że będzie stosowała wszystkie pozycje i podpozycje HS bez dodatków lub modyfikacji wraz z ich odpowiednimi kodami cyfrowymi oraz że będzie przestrzegała kolejności cyfrowych tego systemu. Przepis ten stanowi też, że każda z umawiających się stron zobowiązuje się również do stosowania ogólnych reguł interpretacji HS, a także wszystkich uwag dotyczących sekcji, działów i podpozycji HS oraz do tego, że nie będzie modyfikowała ich zakresu.
- 5 Przekształcona w Światową Organizację Celną (zwaną dalej „WCO”) Rada Współpracy Celnej, powołana na podstawie międzynarodowej konwencji w sprawie jej ustanowienia sporządzonej w Brukseli w dniu 15 grudnia 1950 r., zatwierdza na warunkach określonych w art. 8 konwencji w sprawie HS noty wyjaśniające i opinie klasyfikacyjne do HS przygotowane przez Komitet HS, o którym mowa w art. 6 tej konwencji. Zgodnie z art. 7 ust. 1 konwencji HS zadaniem tego komitetu jest w szczególności przedstawianie propozycji zmian do konwencji, przygotowywanie not wyjaśniających, opinii klasyfikacyjnych i innych informacji w celu interpretacji HS.
- 6 Na 28 sesji, która odbyła się w 2001 r., Komitet HS przyjął zmiany do not wyjaśniających, w szczególności do not dotyczących pozycji HS 8703 i 8704.
- 7 Nota wyjaśniająca dotycząca pozycji HS 8703 stanowi:

„Klasyfikacja pewnych pojazdów mechanicznych objętych niniejszą pozycją jest wyznaczona przez pewne cechy, które wskazują, że pojazdy te są głównie przeznaczone raczej do przewozu osób, niż do transportu towarów (pozycja 8704). Cechy te są szczególnie pomocne przy określaniu klasyfikacji pojazdów mechanicznych, których masa brutto wynosi 5 ton i które posiadają pojedynczą zamkniętą przestrzeń wewnątrz dla kierowcy, i zawierają inną przestrzeń dla pasażerów, którą można wykorzystać do transportu zarówno osób, jak i towarów. Do tej kategorii pojazdów mechanicznych włączone są te powszechnie znane jako pojazdy »wielozadaniowe« (np. pojazdy typu van, SUV-y [Sports Utility Vehicles], niektóre pojazdy typu pickup). Przejawem cech projektowych zwykle stosowanych do pojazdów, które objęte są tą pozycją, są następujące cechy:

- a) obecność stałych siedzeń z wyposażeniem zabezpieczającym (np. z pasami bezpieczeństwa lub punktami kotwiącymi oraz z wyposażeniem do zainstalowania pasów bezpieczeństwa) dla każdej osoby lub obecność stałych punktów kotwiących i wyposażenie do zainstalowania siedzeń i wyposażenia zabezpieczającego w tylnej przestrzeni dla kierowcy, i przestrzeni siedzeń pasażerów; takie siedzenia mogą być zamocowane na stałe, składane lub składające się ze zdejmowanych punktów kotwiących [składane lub wyjmowane z punktów mocowania];
- b) obecność tylnych okien wzdłuż dwubocznych paneli;
- c) obecność przesuwnych, wahadłowych lub podnoszonych drzwi (jednych lub więcej) z oknami na bocznych panelach lub z tyłu;

- d) brak stałego panelu lub przegrody pomiędzy przestrzenią dla kierowcy i przednich siedzeń pasażerów a przestrzenią tylną, która może być używana do przewozu zarówno osób, jak i towarów;
- e) wyposażenie całego wnętrza pojazdu w sposób kojarzony z częścią pojazdu przeznaczoną dla pasażerów (np. dywaniki, wentylacja, oświetlenie, popielniczki)”.

8 Nota wyjaśniająca odnosząca się do pozycji HS 8704 brzmi następująco:

„Klasyfikacja pewnych pojazdów mechanicznych do niniejszej pozycji zależy od pewnych cech, które wskazują na to, że pojazdy są przeznaczone głównie do transportu towarów, a nie do transportu osób (pozycja 8703). Cechy te są szczególnie pomocne przy określaniu klasyfikacji pojazdów mechanicznych, których masa brutto nie przekracza 5 ton i które posiadają oddzielną część tylną lub otwartą naczepę [platformę], normalnie wykorzystywaną do transportu towarów, ale mogącą posiadać tylne siedzenia-ławki, które nie mają pasów bezpieczeństwa, punktów mocowania ani wyposażenia kojarzonego z częścią pojazdu przeznaczoną dla pasażerów, i które są składane płasko na boki w celu umożliwienia pełnego wykorzystania naczepy do transportu towarów. Do tej kategorii pojazdów mechanicznych należą tzw. pojazdy »wielozadaniowe« (np. pojazdy w typie vana, pojazdy typu pickup oraz niektóre SUV-y [Sports Utility Vehicles]). O tym, że dany pojazd kwalifikuje się do tej pozycji, świadczą następujące cechy:

- a) siedzenia-ławki bez wyposażenia zabezpieczającego (np. pasów bezpieczeństwa lub punktów do zamocowania pasów bezpieczeństwa i potrzebnego do tego wyposażenia) ani bez wyposażenia kojarzonego z częścią pojazdu przeznaczoną dla pasażerów. Siedzenia te są zwykle składane tak, aby możliwe było pełne wykorzystanie tylnej części pojazdu (vany) lub naczepy [platformy] (pojazdy typu pickup) do transportu towarów;
- b) oddzielna kabina dla kierowcy i pasażerów oraz oddzielna otwarta naczepa z panelami bocznymi i nakładaną klapą (pojazdy typu pickup);
- c) brak okien na bokach pojazdu; obecność przesuwanych, wahadłowych lub podnoszonych drzwi bez okien na bokach pojazdu lub z tyłu, przeznaczonych do załadunku i rozładunku towarów (vany);
- d) zamontowany na stałe panel lub przegroda pomiędzy częścią dla kierowcy i pasażerów siedzących z przodu a częścią tylną;
- e) brak wyposażenia części załadunkowej pojazdu w sposób kojarzony z częścią pojazdu przeznaczoną dla pasażerów (np. dywaniki, wentylacja, oświetlenie, popielniczki).”

9 Na 23 sesji Komitetu HS w 1999 r. przyjął on poprawki do opinii klasyfikacyjnych, w szczególności do pozycji HS 8703 i 8704.

10 O pojazdach typu „pickup” mowa jest w opiniach klasyfikacyjnych dotyczących podpozycji HS 8703.23, 8704.21 i 8704.31, przyjętych przez ten komitet na wspomnianej sesji. Rodzaj pojazdu, o którym mowa w drugiej opinii dotyczącej podpozycji 8704.31, różni się od pojazdu z pierwszej opinii, przytoczonej poniżej, jedynie rodzajem napędu (napęd na dwa lub cztery koła) i wagą, więc nie ma potrzeby przytaczania tej drugiej opinii.

- „8703.23 2. Pojazd silnikowy z napędem na dwa koła, wyposażony w silnik tłokowy wewnętrznego spalania o zapłonie iskrowym, o pojemności skokowej 1 800 cm³. Ma dwoje drzwi, a w części przeznaczonej dla pasażerów (tzw. double cab) ma dwa przednie siedzenia i tylną nieskładaną trzyosobową kanapę. Ma starannie wykończone wnętrze (np. tapicerowane siedzenia, dekoracyjne panele ścienne). Tylna część, która jest otwarta i przeznaczona do transportu towarów, jest oddzielona od części przeznaczony dla pasażerów i ma opuszczaną tylną klapę. Całkowita ładowność (osoby, w tym kierowca, i towary) wynosi 495 kg, z czego ok. 145 z przeznaczeniem na towary. Maksymalna dopuszczalna waga pojazdu wynosi 1 566 kg.
- 8704.21 1. Pojazd silnikowy z napędem na cztery koła, wyposażony w silnik tłokowy wewnętrznego spalania o zapłonie samoczynnym, o pojemności skokowej 2 779 cm³, składający się z podwójnej kabiny (double cab) i oddzielnej platformy ładunkowej, zamontowanej na osobnym podwoziu. Całkowita ładowność (osoby, w tym kierowca, i towary) wynosi 625 kg, z czego ok. 350 z przeznaczeniem na towary. Pojazd ma czworo drzwi i nieskładaną trzyosobową kanapę za dwoma przednimi siedzeniami. Ma starannie wykończone wnętrze, np. z tapicerowanymi siedzeniami z zagłówkami i dekoracyjnymi panelami ściennymi. Platforma ładunkowa posiada opuszczaną tylną klapę i jest kryta pokrowcem rozpiętym na metalowej ramie. Na platformie ładunkowej zamontowany jest zdejmowany plastikowy panel, na którym zamontowana jest ławka.
- 8704.31 1. Pojazd silnikowy z napędem na dwa koła, wyposażony w silnik tłokowy wewnętrznego spalania o zapłonie iskrowym, o pojemności skokowej 2 254 cm³. Ma czworo drzwi, a w części przeznaczony dla pasażerów (double cab) ma dwa przednie siedzenia i tylną nieskładaną trzyosobową kanapę. Górna część pojazdu składa się z dwóch oddzielnych części karoserii - jednej dla kierowcy i pasażerów, a drugiej na towary. Platforma ładunkowa jest otwarta i ma tylną opuszczaną klapę dla ułatwienia załadunku lub rozładunku. Całkowita ładowność (osoby, w tym kierowca, i towary) wynosi 1 140 kg. Maksymalna dopuszczalna waga pojazdu wynosi 2 450 kg”. [tłumaczenie nieoficjalne]

Uregulowania wspólnotowe

- 11 CN opiera się na HS i przejęła pozycję i sześciocyfrowe podpozycje HS. Wersja CN, mająca zastosowanie w chwili, gdy miały miejsce okoliczności faktyczne sporu przed sądem krajowym, znajduje się w załączniku I do rozporządzenia nr 2658/87, zmienionym załącznikami do rozporządzeń nr 3115/94, 3009/95 i 1734/96. W wersjach wynikających z tych rozporządzeń brzmienie ogólnych zasad i pozycji taryfowych CN, o których mowa w pytaniu prejudycjalnym, a także na które strony powołują się przed Trybunałem, nie różni się dla celów udzielenia odpowiedzi na to pytanie.
- 12 W wersji przyjętej w rozporządzeniu nr 1734/96 część pierwsza CN, sekcja I A, zatytułowana „Ogólne reguły interpretacji Nomenklatury Scalonej” stanowi:

„Klasyfikacja towarów w Nomenklaturze Scalonej podlega następującym regułom:

[...]

3. Jeżeli stosując regułę 2 b) lub z innego powodu towary pozornie mogą być klasyfikowane do dwu lub więcej pozycji, klasyfikacji dokonać należy w sposób następujący:

[...]

- c) jeżeli nie można przeprowadzić klasyfikacji według zasad określonych w regule 3 a) lub b), należy stosować pozycję, która w kolejności numerycznej jest ostatnia z pozycji możliwych do zastosowania”.

Część druga NC zawiera sekcję XVII zatytułowaną „Pojazdy, statki powietrzne, jednostki pływające oraz współdziałające urządzenie transportowe”, a w niej dział 87 zatytułowany „Pojazdy nieszynowe oraz ich części i akcesoria”. Dla niniejszego sporu istotne są następujące pozycje:

8703	Pojazdy samochodowe i pozostałe pojazdy mechaniczne przeznaczone zasadniczo do przewozu osób (inne niż te objęte pozycją 8702), włącznie z samochodami osobowo-towarowymi (kombi) oraz samochodami wyścigowymi
8704	Pojazdy mechaniczne do transportu towarów.

- 14 Przedmowa do wydania „not wyjaśniających do Nomenklatury Scalonej Wspólnot Europejskich” stanowi, że „[noty wyjaśniające do CN] [...] nie zastępują [not wyjaśniających do HS] [...], ale powinny być uważane za ich dopełnienie i używane w połączeniu z nimi”. Noty wyjaśniające do CN ogłoszone przez Komisję Wspólnot Europejskich dotyczące klasyfikacji w podpozycji 8703 21 10-8703 24 90 w czasie, gdy miały miejsce okoliczności faktyczne sporu przed sądem krajowym, w zakresie istotnym dla niniejszej sprawy (Dz.U. 1994, C 342, str. 1, zwane dalej „notami wyjaśniającymi do CN 1994”), stanowiły:

„Pod warunkiem, że są one przeznaczone głównie do przewozu osób, niniejsze podpozycje obejmują również samochody wielofunkcyjne, tj. pojazdy mogące służyć zarówno do przewozu osób, jak i towarów. Pojazdy te różnią się od samochodów do przewozu towarów, często mających te same wymiary, w następujący sposób:

1. obecnością, za siedzeniem lub kanapą kierowcy, przymocowanych składanych lub wyjmowanych siedzeń lub miejsca przeznaczonego specjalnie do ich umieszczenia tam, oraz bocznych szyb

i

2. ogólnie obecnością tylnych lub bocznych drzwi lub klapy oraz wykończeniem wnętrza takim samym lub podobnym, jak w pojazdach przeznaczonych do przewozu ludzi”. [tłumaczenie nieoficjalne]

- 15 Noty wyjaśniające do NC 1994 zostały uchylone i nie ma ich już w wydaniu not wyjaśniających do Nomenklatury Scalonej Wspólnot Europejskich ogłoszonym przez Komisję w dniu 28 lutego 2006 r. (Dz.U. C 50, str. 1, zwanych dalej „notami wyjaśniającymi do CN 2006”). Te noty wyjaśniające, w odniesieniu do podpozycji 8703 21 10-8703 24 90 zawierają odesłanie do noty wyjaśniającej do HS dotyczącej

pozycji 8703, o której mowa w pkt 7 niniejszego wyroku, i stanowią, że opisane w niej pojazdy należą do tych podpozycji.

- 16 W dniu 31 marca 2007 r. Komisja ogłosiła nowe noty wyjaśniające (Dz.U. C 74, str. 1, zwane dalej „notami wyjaśniającymi do CN 2007”), które w odniesieniu do pozycji 8703 stanowią:

„1. Typu pickup:

Ten typ pojazdu posiada zazwyczaj więcej niż jeden rząd siedzeń i tworzą go dwie oddzielne przestrzenie, mianowicie zamknięta kabina do przewozu osób i otwarta lub zakryta powierzchnia do transportu towarów.

Jednakże takie pojazdy mają być klasyfikowane do pozycji 8704, jeżeli maksymalna wewnętrzna długość podłogi powierzchni do transportu towarów jest większa niż 50% długości rozstawu osi pojazdu lub, jeżeli posiadają one więcej niż dwie osie”.

Postępowanie przed sądem krajowym i pytanie prejudycjalne

- 17 Działając w charakterze agenta celnego Van Landeghem złożyła w okresie od dnia 10 kwietnia 1995 r. do dnia 4 grudnia 1997 r. w urzędzie celnym w Antwerpii 75 zgłoszeń wprowadzenia na rynek IM4 na przywóz 96 pojazdów dla pewnego włoskiego przedsiębiorstwa.
- 18 Wskutek następczej kontroli belgijskie organy celne uznały, że omawiane 96 pojazdów niewłaściwie zgłoszono pod pozycją taryfową CN 8703, w stosunku do której cło wynosi jedynie 10%, zamiast pod pozycją 8704, dla której cło wynosi 22%. Zdaniem organów celnych pojazdy te należało zgłosić pod pozycją taryfową CN 8704 jako pojazdy do transportu towarów, gdyż miały one przestrzeń ładunkową oddzieloną od przestrzeni przeznaczonej dla pasażerów. Van Landeghem wystawiono nakaz zapłaty uzupełniającej należności celnej w wysokości 8 374 994 BEF.
- 19 Van Landeghem zakwestionowała ten nakaz podnosząc, że sporne pojazdy należy klasyfikować w pozycji taryfowej CN 8703 ze względu na ich cechy techniczne oraz luksusowe wykończenie.
- 20 Wyrokiem z dnia 11 stycznia 2002 r. rechtbank van eerste aanleg te Antwerpen oddalił wniosek Van Landeghem orzekając, że pomimo cech i właściwości odpowiadających pojazdom typu „pickup” oraz faktu, że przeznaczona dla pasażerów przestrzeń jest bardzo luksusowo wykończona, przestrzeń ładunkowa pojazdów jest decydująca pod względem funkcjonalnym. Tak więc pojazdy przeznaczone są w związku z tym do przewozu towarów i należy je zatem zgłaszać pod pozycją CN 8704.
- 21 Po tym, jak do hof van beroep te Antwerpen wniesiono odwołanie od tego wyroku, postanowił on zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy pojazdy typu „pickup” – tzn. samochody składające się po pierwsze z zamkniętej kabiny pełniącej funkcję kabiny pasażerskiej, przy czym za siedzeniem kierowcy znajdują się składane lub wyjmowane siedzenia z pasami bezpieczeństwa z trzema punktami mocowania, a po drugie z przestrzeni ładunkowej oddzielonej od kabiny pasażerskiej, nie wyższej niż 50 cm, otwieranej jedynie z tyłu i nieposiadającej żadnego wyposażenia służącego do przytwierdzenia ładunku – posiadające luksusowe wyposażenie wnętrza, obejmujące wszystkie dostępne opcje (włącznie z elektryczną

regulacją siedzeń, skórzaną tapicerką, elektrycznym sterowaniem lusterkami oraz szybami, sprzętem stereo z odtwarzaczem CD), system hamulcowy ABS, silnik benzynowy o pojemności od 4 do 8 litrów z automatyczną skrzynią biegów o wysokim zużyciu paliwa, napęd na cztery koła oraz luksusowe (sportowe) felgi, które zostały zgłoszone do wprowadzenia na rynek i do swobodnego obrotu we Wspólnocie w okresie od dnia 10 kwietnia 1995 r. do dnia 4 grudnia 1997 r. należy klasyfikować jako pojazdy samochodowe i pozostałe pojazdy mechaniczne przeznaczone zasadniczo do przewozu osób (inne niż te objęte pozycją 8702), włącznie z samochodami osobowo-towarowymi (kombi) oraz samochodami wyścigowymi w pozycji 8703 ówczesnie obowiązującej [CN] (pierwotnie ustanowionej przez rozporządzenie Rady [EWG] nr 2658/87 [...]), czy też jako pojazdy samochodowe do transportu towarowego w pozycji 8704 ówczesnie obowiązującej [CN], czy też może w innej pozycji aniżeli pozycje 8703 i 8704 ówczesnie obowiązującej [CN]?”

W przedmiocie pytania prejudycjalnego

- 22 Sąd krajowy pyta, czy takie pickupy, jak te opisane w pytaniu prejudycjalnym, należy klasyfikować jako pojazdy przeznaczone do przewozu osób w pozycji CN 8703, czy też jako pojazdy przeznaczone do przewozu towarów w pozycji CN 8704.
- 23 Należy przede wszystkim przypomnieć utrwalone orzecznictwo Trybunału, zgodnie z którym w interesie pewności prawa i ułatwienia kontroli decydującego kryterium dla klasyfikacji taryfowej towarów należy poszukiwać zasadniczo w ich obiektywnych cechach i właściwościach, takich jak określone w pozycjach CN oraz uwagach do sekcji lub działów (zob. wyroki z dnia 27 kwietnia 2006 r. w sprawie C-15/05 Kawasaki Motors Europe, Zb.Orz. str. I-3657, pkt 38 oraz z dnia 18 lipca 2007 r. w sprawie C-310/06 FTS International, Zb.Orz. str. I-6749, pkt 27).
- 24 Następnie, przeznaczenie towaru może stanowić obiektywne kryterium klasyfikacji, jeżeli jest ono właściwe temu towarowi, co należy ocenić według obiektywnych cech i właściwości tego towaru (zob. wyroki z dnia 11 stycznia 2007 r. w sprawie C-400/05 B.A.S. Trucks, Zb.Orz. str. I-311, pkt 29; z dnia 15 lutego 2007 r. w sprawie C-183/06 RUMA, Zb.Orz. str. I-1559, pkt 36 i z dnia 18 lipca 2007 r. w sprawie C-142/06 Olicom, Zb.Orz. str. I-6675, pkt 18).
- 25 Należy wreszcie przypomnieć, że zgodnie z orzecznictwem Trybunału noty wyjaśniające opracowane w odniesieniu do CN przez Komisję, a w odniesieniu do HS przez WCO, w znaczący sposób przyczyniają się do interpretacji poszczególnych pozycji, jednakże nie są prawnie wiążące (zob. ww. wyrok w sprawie B.A.S. Trucks, pkt 28). Ponadto nawet jeżeli opinie WCO dotyczące klasyfikacji towaru w ramach HS nie mają mocy wiążącej, to stanowią dla klasyfikacji tego towaru w CN wskazówki, które przyczyniają się w istotny sposób do interpretacji zakresu poszczególnych pozycji CN (zob. ww. wyrok w sprawie Kawasaki Motors Europe, pkt 36).
- 26 Van Landeghem opowiada się za klasyfikacją będących przedmiotem sporu przed sądem krajowym pojazdów w pozycji CN 8703, natomiast rząd belgijski i Komisja są za klasyfikacją w pozycji 8704. W tym względzie ci ostatni uczestnicy opierają się w szczególności na notach wyjaśniających do HS, a rząd belgijski ponadto na opiniach klasyfikacyjnych do HS.
- 27 Zgodnie z brzmieniem pozycji 8703, tj. „Pojazdy samochodowe i pozostałe pojazdy mechaniczne przeznaczone zasadniczo do przewozu osób” główne przeznaczenie tych pojazdów jest decydujące dla klasyfikacji. Z użytego wyrazu „przeznaczony”

wynika, a znajduje to poparcie w orzecznictwie przywołanym w pkt 24 niniejszego wyroku, że główne przeznaczenie pojazdu jest decydujące, jeżeli jest ono jemu właściwe. Przeznaczenie to określa ogólny wygląd spornych w postępowaniu przed sądem krajowym pojazdów i ogół cech tych pojazdów, nadający im ich zasadnicze przeznaczenie (zob. podobnie ww. wyrok w sprawie B.A.S. Trucks, pkt 40).

- 28 W niniejszym przypadku będące przedmiotem sporu w postępowaniu przed sądem krajowym samochody posiadają, zgodnie z tym, co stwierdza sąd krajowy, następujące obiektywne cechy i właściwości, a mianowicie składają się po pierwsze z zamkniętej kabiny przeznaczonej na przestrzeń pasażerską, w której za siedzeniem lub kanapą kierowcy znajdują się składane lub wyjmowane siedzenia z pasami bezpieczeństwa o trzech punktach mocowania, a po drugie z przestrzeni ładunkowej nie wyższej niż 50 cm, otwieranej jedynie z tyłu i nieposiadającej żadnego wyposażenia służącego do przytwierdzenia ładunku. Pojazdy te mają bardzo luksusowe wnętrza wyposażone w liczne opcje (w szczególności regulowane elektrycznie skórzane siedzenia, sterowane elektrycznie lusterka i szyby oraz sprzęt stereo z odtwarzaczem CD) i wyposażone są w system hamulcowy ABS, silnik benzynowy o pojemności od 4 do 8 litrów z automatyczną skrzynią biegów o bardzo wysokim zużyciu paliwa, napęd na cztery koła oraz luksusowe (sportowe) felgi.
- 29 Ze względu na te cechy i właściwości należy zbadać, czy pojazdy te, na podstawie swojego ogólnego wyglądu i ogółu cech, są zasadniczo przeznaczone do przewozu osób czy towarów.
- 30 Jeśli chodzi o argument rządu belgijskiego, iż zgodnie z opinią klasyfikacyjną do HS dotyczącą podpozycji 8704.21 i 8704.31 takie pickupy, jakie w nich opisano klasyfikuje się w pozycji 8704, należy zauważyć, że okoliczność ta nie dostarcza decydujących wskazówek do klasyfikacji pojazdów będących przedmiotem sporu w postępowaniu przed sądem krajowym, ponieważ bezsporny jest fakt, że pickupy można klasyfikować albo w pozycji CN 8703, albo w pozycji CN 8704, w zależności od ich własnych cech, co zresztą potwierdza opinia klasyfikacyjna do HS dotycząca podpozycji 8703.23, zaliczająca pickupy do pozycji 8703.
- 31 Komisja utrzymuje, że konstrukcja będących przedmiotem sporu w postępowaniu przed sądem krajowym pojazdów, tj. istnienie kabiny i tylnej otwartej platformy stanowi wskazanie do klasyfikacji w pozycji CN 8704. W tym względzie Komisja wskazuje, że w części opisowej noty wyjaśniającej do HS dotyczącej pozycji 8703 mowa jest o pojazdach składających się z pojedynczej wewnętrznej przestrzeni zamkniętej, podczas gdy o pojazdach o cechach konstrukcyjnych odpowiadających cechom pojazdów będących przedmiotem sporu w postępowaniu przed sądem krajowym mowa jest w części opisowej noty wyjaśniającej do HS dotyczącej pozycji 8704.
- 32 Jednak aspekt ten ma jedynie pomniejsze znaczenie. Po pierwsze, należy przypomnieć, że zgodnie z brzmieniem not wyjaśniających rola części opisowej polega jedynie na zidentyfikowaniu pojazdów, co do klasyfikacji których nie ma pewności. Natomiast cechy projektowe pojazdów istotne z punktu widzenia klasyfikacji wymienione są w lit. a)-e) not wyjaśniających do HS, dotyczących pozycji 8703 i 8704. Ponadto typowa budowa pickupa polega właśnie na istnieniu zamkniętej kabiny i tylnej otwartej platformy. Znajduje to zresztą potwierdzenie w notach wyjaśniających do CN 2007 dotyczących pozycji 8703, które pomimo użycia w wersji francuskiej wyrażenia „Du type camionnette” dotyczą pick-upów, co jasno wynika z treści tych not i brzmienia innych wersji językowych [tj. „Vom Typ Pick-up”, „Of the pick-up type”, „De tipo camionetta (pick-up)”, „del tipo pick-up”]. W notach wyjaśniających pick-up jest opisany jako pojazd posiadający zamkniętą kabinę do przewozu osób i otwarty lub kryty

przedział do przewozu towarów, i nie przeszkadza to w klasyfikacji tego pojazdu w tej pozycji.

- 33 Komisja podnosi ponadto, że opisowi pojazdów będących przedmiotem sporu w postępowaniu przed sądem krajowym odpowiada większa liczba cech projektowych wymienionych w nocie wyjaśniającej do HS dotyczącej pozycji 8704, niż w nocie wyjaśniającej do HS dotyczącej pozycji 8703.
- 34 W tym względzie należy przede wszystkim przypomnieć, że zgodnie z wyraźnym brzmieniem tych not wyjaśniających użyte w nich kryteria klasyfikacji nie są wyczerpujące. Następnie, kryteria te dotyczą niejednorodnych typów pojazdów („pojazdy typu van, SUV-y [Sports Utility Vehicles], niektóre pojazdy typu pickup”). Tak więc należy zbadać, czy kryteria klasyfikacji użyte w notach wyjaśniających do HS są istotne i znaczące w odniesieniu do klasyfikacji danego typu samochodu. Ponadto wyliczenia cech pojazdów w notach wyjaśniających do HS dotyczących pozycji 8703 i 8704 nie należy rozszerzać w taki sposób, że zwykle dodanie cech odpowiadających danym pojazdom byłoby samo w sobie decydujące dla ich klasyfikacji. Jak zostało przypomniane w pkt 27 niniejszego wyroku, należy raczej dokonać oceny ogólnego wyglądu pojazdów będących przedmiotem sporu w postępowaniu przed sądem krajowym i ogółu cech tych pojazdów, mając w szczególności na uwadze relatywną wagę stosowanych do ich klasyfikacji kryteriów.
- 35 Wbrew temu co uważa Komisja, silnika o dużej pojemności o bardzo wysokim spożyciu paliwa nie można uznać za kryterium implikujące klasyfikację wyposażonego weń pojazdu w pozycji CN 8704. W tym względzie należy podkreślić, że zużycia paliwa nie należy oceniać pod kątem wartości bezwzględnej, lecz w odniesieniu do ładowności towarowej. Ogólnie rzecz biorąc stosunek zużycia paliwa do ładowności jest relatywnie niski w pojazdach do przewozu towarów, podczas gdy stosunek ten dla samochodów osobowych jest znacznie wyższy.
- 36 Jeśli chodzi o argument Komisji, że pickup mający przedział przeznaczony do przewozu towarów, którego długość podłogi jest większa niż 50% długości rozstawu osi pojazdu należy klasyfikować w pozycji CN 8704, należy zauważyć, że noty wyjaśniające do CN 2007 zawierają takie stwierdzenie. Jednakże cecha ta nie może stanowić decydującego kryterium klasyfikacji takiego pojazdu. Takiej interpretacji sprzeciwia się fakt, że noty wyjaśniające do CN nie zastępują not do HS, lecz należy je traktować jako ich uzupełnienie, jak stanowi przedmowa do wydania not wyjaśniających do CN. Ponadto noty wyjaśniające do CN 2006 dotyczące podpozycji 8703 21 10-8703 24 90 wyraźnie zawierają odwołanie do noty wyjaśniającej do HS dotyczącej pozycji 8703, tak że zgodnie z tymi notami podnoszonego przez Komisję kryterium nie można uznać za jedyne kryterium klasyfikacji.
- 37 Natomiast obecność siedzeń z pasami bezpieczeństwa o trzech punktach mocowania, znajdujących się za siedzeniem lub kanapą kierowcy jest cechą typową dla pojazdów przeznaczonych zasadniczo do przewozu osób. Znajduje to potwierdzenie w notach wyjaśniających do CN 1994, a ponadto w notach wyjaśniających do HS. W notach tych, dotyczących pozycji 8703, wyraźnie mowa jest o tego rodzaju siedzeniach jako o cechach projektowych, które mają zwykle dane pojazdy mające być klasyfikowane w tej pozycji.
- 38 Ponadto wykończenie wnętrza pojazdów będących przedmiotem sporu w postępowaniu przed sądem krajowym przemawia za ich klasyfikacją w pozycji CN 8703. Zarówno w notach wyjaśniających do CN, istniejących w czasie, gdy miały miejsce okoliczności faktyczne sporu w postępowaniu przed sądem krajowym, jak i w notach wyjaśniających

do HS mowa jest wyraźnie o takim wykończeniu wnętrza, jak to, które posiadają kabiny samochodów osobowych, jako o cesze projektowej pojazdów stosowanej do ich klasyfikacji w tej pozycji. Tym bardziej dotyczy to pojazdów będących przedmiotem sporu w postępowaniu przed sądem krajowym, które zgodnie z opisem w pytaniu prejudycjalnym, mają „bardzo luksusowe wnętrza”.

- 39 Podobnie, brak wyposażenia służącego do przytwierdzania towarów przy przewozie wskazuje na to, że takie pojazdy, jak te będące przedmiotem sporu w postępowaniu przed sądem krajowym, nie są zasadniczo przeznaczone do przewozu towarów, lecz raczej do przewozu osób. Taki sam wniosek nasuwa się z racji istnienia silnika benzynowego, automatycznej skrzyni biegów, układu hamulcowego ABS i napędu na cztery koła. Widać, że takie cechy są typowe dla samochodów osobowych, a nie dla samochodów przeznaczonych do przewozu towarów.
- 40 Wreszcie, obecność luksusowych (sportowych) felg stanowi cechę ewidentnie wykazującą, że pojazdy będące przedmiotem sporu w postępowaniu przed sądem krajowym są zasadniczo przeznaczone do przewozu osób. Wprawdzie i towary i osoby równie dobrze można wozić z luksusowymi (sportowymi) felgami, jak i ze zwykłymi, lecz ze względu na brak znaczenia z punktu widzenia funkcjonalności luksusowe (sportowe) felgi rzadko są montowane w pojazdach przeznaczonych do przewozu towarów, natomiast typowe jest ich stosowanie w samochodach osobowych. Tak więc wyposażenie w takie felgi wskazuje na to, że takie pojazdy, jakie są przedmiotem sporu w postępowaniu przed sądem krajowym, należy klasyfikować w pozycji CN 8703. W tym względzie należy zauważyć, że cechy, które, tak jak w tym przypadku obecność luksusowych (sportowych) felg, pojawiają się prawie wyłącznie bądź w pojazdach przeznaczonych do przewozu towarów, bądź w samochodach osobowych, mają szczególne znaczenie przy dokonywaniu klasyfikacji danych pojazdów w CN.
- 41 Wprawdzie noty wyjaśniające do HS, jak również opinie klasyfikacyjne do HS, nie były jeszcze przyjęte w czasie, gdy dokonano przywozu pojazdów będących przedmiotem sporu w postępowaniu przed sądem krajowym, lecz w niniejszym przypadku nie należy orzekać w kwestii, czy w związku z tą okolicznością dokumentów tych nie można brać pod uwagę dla celów klasyfikacji. Kwestia ta nie jest decydująca dla rozstrzygnięcia sporu przed sądem krajowym. Nawet gdyby odwoływać się bowiem do tych dokumentów, na które powołują się rząd belgijski i Komisja w celu uzasadnienia klasyfikacji tych pojazdów w pozycji 8704, powyższa analiza wykazała, że pojazdy będące przedmiotem sporu w postępowaniu przed sądem krajowym należy klasyfikować w pozycji 8703.
- 42 A więc z analizy cech pojazdów opisanych przez sąd krajowy wynika, że główne przeznaczenie pojazdów będących przedmiotem sporu w postępowaniu przed sądem krajowym jest, sądząc po ich ogólnym wyglądzie i ogóle cech, przewóz osób, a pojazdy te należy klasyfikować w pozycji CN 8703. Wbrew temu, co uważa Komisja, nie można rozważać klasyfikacji tych pojazdów w pozycji CN 8704, tak że zastosowanie ogólnej zasady 3 c) ustanowionej w części pierwszej CN, sekcja I A, jest wykluczone ze względu na samą jej treść.
- 43 Zatem na zadane pytanie należy odpowiedzieć w ten sposób, iż takie pickupy, jakie są przedmiotem sporu w postępowaniu przed sądem krajowym, składające się po pierwsze z zamkniętej kabiny przeznaczonej na przestrzeń pasażerską, w której za siedzeniem lub kanapą kierowcy znajdują się składane lub wyjmowane siedzenia z pasami bezpieczeństwa o trzech punktach mocowania, a po drugie z przestrzeni ładunkowej nie wyższej niż 50 cm, otwieranej jedynie z tyłu i nieposiadającej żadnego

wyposażenia służącego do przytwierdzania ładunku, mające bardzo luksusowe wnętrze wyposażone w liczne opcje (w szczególności regulowane elektrycznie skórzane siedzenia, sterowane elektrycznie lusterka i szyby oraz sprzęt stereo z odtwarzaczem CD) i wyposażone w system hamulcowy ABS, silnik benzynowy o pojemności od 4 do 8 litrów z automatyczną skrzynią biegów o bardzo wysokim zużyciu paliwa, napęd na cztery koła oraz luksusowe (sportowe) felgi należy klasyfikować, na podstawie ich ogólnego wyglądu i ogółu cech, w pozycji CN 8703.

W przedmiocie kosztów

- 44 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 (ósma izba) orzeka, co następuje:

Takie pickupy, jakie są przedmiotem sporu w postępowaniu przed sądem krajowym, składające się po pierwsze z zamkniętej kabiny przeznaczonej na przestrzeń pasażerską, w której za siedzeniem lub kanapą kierowcy znajdują się składane lub wyjmowane siedzenia z pasami bezpieczeństwa o trzech punktach mocowania, a po drugie z przestrzeni ładunkowej nie wyższej niż 50 cm, otwieranej jedynie z tyłu i nieposiadającej żadnego wyposażenia służącego do przytwierdzania ładunku, mające bardzo luksusowe wnętrze wyposażone w liczne opcje (w szczególności regulowane elektrycznie skórzane siedzenia, sterowane elektrycznie lusterka i szyby oraz sprzęt stereo z odtwarzaczem CD) i wyposażone w system hamulcowy ABS, silnik benzynowy o pojemności od 4 do 8 litrów z automatyczną skrzynią biegów o bardzo wysokim zużyciu paliwa, napęd na cztery koła oraz luksusowe (sportowe) felgi należy klasyfikować, na podstawie ich ogólnego wyglądu i ogółu cech, w pozycji 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, ze zmianami wprowadzonymi przez załączniki do rozporządzeń Komisji (WE) nr 3115/94 z dnia 20 grudnia 1994 r., (WE) nr 3009/95 z dnia 22 grudnia 1995 r. i (WE) nr 1734/96 z dnia 9 września 1996 r.

Podpisy