



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (осми състав)

22 септември 2016 година *

„Преюдициално запитване — Преценка на валидността — Регламент (ЕО) № 1051/2009 —
Обща митническа тарифа — Тарифно класиране — Комбинирана номенклатура —
Позиция 8701 — Трактори — Подпозиции от 8701 90 11 до 8701 90 39 —
Селскостопански трактори и горски трактори, колесни (с изключение на
зеленчуково-градинарските трактори), нови — Леки четириколесни превозни средства с
повишена проходимост, предназначени да бъдат използвани като трактори“

По дело C-91/15

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от *Gerechtshof Amsterdam* (Апелативен съд Амстердам, Нидерландия), с акт от 12 февруари 2015 г., постъпил в Съда на 25 февруари 2015 г., в рамките на производство по дело

Kawasaki Motors Europe NV

срещу

Inspecteur van de Belastingdienst/Douane,

СЪДЪТ (осми състав),

състоящ се от: D. Šváby (докладчик), председател на състава, J. Malenovský и M. Safjan, съдии,

генерален адвокат: M. Szpunar,

секретар: A. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

- за *Kawasaki Motors Europe NV*, от J. A. H. Hollebeek, M. van der Knaap и E. van Doornik, advocaten,
- за нидерландското правителство, от M. Bulterman и B. Koopman, в качеството на представители,
- за Европейската комисия, от J.-F. Brakeland и A. Caeiros, в качеството на представители,

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

* Език на производството: нидерландски.

постанови настоящото

Решение

- 1 Преюдициалното запитване се отнася до валидността на Регламент (ЕО) № 1051/2009 на Комисията от 3 ноември 2009 година относно класирането на определени стоки в Комбинираната номенклатура (ОВ L 290, 2009 г., стр. 56).
- 2 Запитването е отправено в рамките на спор между Kawasaki Motors Europe NV (наричано по-нататък „КМЕ“) и Inspecteur van de Belastingdienst/Douane (инспектор от данъчната и митническата служба, Нидерландия) (наричан по-нататък „Inspecteur“) по повод три обвързващи тарифни информации, издадени от последния за леки четириколесни превозни средства с повишена проходимост, предназначени да бъдат използвани като трактори.

Правна уредба

Правото на Съюза

Регламент № 2658/87

- 3 Съгласно член 9, параграф 1, буква а), първо тире и член 10 от Регламент (ЕИО) № 2658/87 на Съвета от 23 юли 1987 година относно тарифната и статистическа номенклатура и Общата митническа тарифа (ОВ L 256, 1987 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 2, том 4, стр. 3), изменен с Регламент (ЕО) № 254/2000 на Съвета от 31 януари 2000 г. (ОВ L 28, 2000 г., стр. 16) (наричан по-нататък „Регламент № 2658/87“), Комисията, подпомагана от Комитета за митническия кодекс, приема мерки за прилагане на Комбинираната номенклатура, намираща се в приложение I към Регламент № 2658/87 по отношение на класификацията на стоките. Въз основа на първата от тези разпоредби е приет Регламент № 1051/2009.
- 4 В първа част, раздел I, дял А от Комбинираната номенклатура, изменена с Регламент (ЕС) № 948/2009 на Комисията от 30 септември 2009 г. (ОВ L 287, 2009 г., стр. 1, наричана по-нататък „КН“), се съдържат общи правила за тълкуване на посочената номенклатура (наричани по-нататък „общите правила“). Този раздел предвижда следното:

„Класирането на стоките в Комбинираната номенклатура 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.

[...]

3. Когато стоките биха могли да се класират в две или повече позиции чрез прилагане на правило 2 б) или поради други причини, класирането се извършва по следния начин:
 - а) Позицията, която най-специфично описва стоката, трябва да има предимство пред позициите с по-общо значение. [...]

[...]

6. Класирането на стоките в подпозициите на една и съща позиция е нормативно определено съгласно термините на тези подпозиции и забележките към подпозициите, както и, *mutatis mutandis*, съгласно горните правила при условие че могат да се сравняват само подпозиции на еднакво ниво. Освен при разпоредби, предвиждащи обратното, за прилагането на това правило, се вземат предвид и забележките към разделите и главите“.
- 5 Във втора част от КН, озаглавена „Таблица със ставките на митата“, глава 87 се отнася до „Автомобилни превозни средства, трактори, мотоциклети и велосипеди и други сухопътни превозни средства, техните части и принадлежности“. Съгласно забележка 2 от посочената глава по смисъла на тази глава „под наименованието „трактори“ се разбират моторните превозни средства, предназначени главно за теглене или бутане на други машини, превозни средства или товари дори ако те имат някои допълнителни приспособления: за инструменти, за сеене, за наторяване и други, позволяващи транспорта едновременно с основната им употреба“.
- 6 Позиция 8701, която е включена в тази глава, гласи следното:

„8701	Трактори (с изключение на карите влекачи от № 8709)
8701 10 00	– Зеленчуково-градинарски трактори
8701 20	– Пътни влекачи за полуремаркета
[...]	
8701 30 00	– Верижни трактори
8701 90	– Други: – – Селскостопански трактори и горски трактори, колесни (с изключение на зеленчуково-градинарските трактори) – – – Нови, с мощност на двигателя:
8701 90 11	– – – – Непревишаваща 18 kW
8701 90 20	– – – – Превिшаваща 18 kW, но непревишаваща 37 kW
8701 90 25	– – – – Превишаваща 37 kW, но непревишаваща 59 kW
8701 90 31	– – – – Превишаваща 59 kW, но непревишаваща 75 kW
8701 90 35	– – – – Превишаваща 75 kW, но непревишаваща 90 kW
8701 90 39	– – – – Превишаваща 90 kW
8701 90 50	– – – Употребявани
8701 90 90	– – Други“

- 7 Ставката на вносните мита, приложима към тарифната подпозиция 8701 90 90, е 7 %, докато машините по подпозиции от 8701 90 11 до 8701 90 50 са освободени от мита.

Регламент № 1051/2009

- 8 Регламент № 1051/2009 влиза в сила на 26 ноември 2009 г. Този регламент класира две машини съгласно данните, посочени в приложението към него.
- 9 Тези машини, и двете описани като „ново четириколесно превозно средство (т.нар. „превозно средство с повишена проходимост“) с бутален двигател с вътрешно горене с искрово запалване, с мощност приблизително 15 kW и сухо тегло приблизително 310 kg.“, са класирани съответно в подпозиции от 8701 90 11 и 8701 90 90 от КН.

- 10 Според уточненията при описанието им тези две превозни средства имат следните общи характеристики:
- единична седалка с дължина приблизително 600 mm, само за шофьора,
 - кормилна система от автомобилен тип, работеща на принципа на Акерман, управлявана с кормило от мотоциклетен тип,
 - спирачки на предните и на задните колела,
 - автоматичен съединител и скорост за заден ход,
 - двигател, специално проектиран за труднопроходим терен и способен да осигурява достатъчна мощност при ниски предавателни числа,
 - силово карданно предаване до задните колела,
 - гуми с дълбока шарка на протектора, за целите на повишената проходимост,
 - отвор с присъединителна арматура за монтиране на различни приспособления за прикачване, и
 - теглителна сила от около 1 170 kg (за прикачни устройства без спирачки).
- 11 За разлика от това, първото превозно средство има „постоянно монтирана лебедка, подходяща за теглене на трупи“. Посочено е, че „превозното средство е конструирано главно за извършване на работи в горското стопанство“.
- 12 Съгласно изложените в посоченото приложение основания така направеното класиране се определя от общи правила 1 и 6, забележка 2 към глава 87 от втора част от КН и от текста на позиция 8701 и подпозиция 8701 90, както и осемцифрените подпозиции, които отговарят на съответното място в класирането на всяко превозно средство.
- 13 Следните констатации се съдържат в основанията и за двете превозни средства:
- „Тъй като превозното средство е оборудвано с отвор с присъединителна арматура за монтиране на различни приспособления за прикачване и с карданно предаване до колелата, неговото използване по предназначение е да извършва работи върху труднопроходим терен и да тегли или бута други превозни средства, устройства или товари (забележка 2 към глава 87)“.
 - „Класиране в позиция 8703 се изключва, тъй като превозното средство отговаря на определението от забележка 2 към глава 87 и може да бута или тегли поне два пъти своето собствено сухо тегло (при прикачни устройства без спирачки) (вж. също Обяснителните бележки за подпозиции 8701 90 11 до 8701 90 90)“.
- 14 Следното разграничение обаче е посочено в предпоследната алинея от основанията за класирането на всяко от превозните средства:
- Що се отнася до първото превозно средство, класирано в подпозиция 8701 90 11 от КН се посочва, че „[л]ебедката придава на превозното средство характерните особености на трактор за горското стопанство (вж. също Обяснителните бележки за подпозиции 8701 90 11 до 8701 90 50)“.

— Напротив, що се отнася до второто превозно средство, класирано в подпозиция 8701 90 90 от КН е посочено, че „[к]ласиране като селскостопански трактор или трактор за горското стопанство се изключва, тъй като превозното средство няма нито вал за отвеждане на мощност, нито хидравлично подемно устройство, нито лебедка (вж. също Обяснителните бележки за подпозиции 8701 90 11 до 8701 90 50)“.

15 Що се отнася до релевантните подпозиции, към 3 ноември 2009 г. — датата на приемане на Регламент № 1051/2009, Обяснителните бележки към Комбинираната номенклатура на Европейските общности (ОВ С 133, 2008 г., стр. 1) гласят следното:

— По отношение на всички подпозиции от 8701 90 11 до 8701 90 90:

„Тези позиции включват т.нар. „превозни средства за всякакви терени (ATV)“, предназначени да бъдат използвани като трактори, които имат следните характеристики:

- само една единична седалка за шофьора,
 - стандартен теглич,
 - управление посредством кормило от мотоциклетен тип с две ръкохватки, върху които са вградени органите за управление,
 - управлението се осъществява със завиване на двете предни колела и се базира на принципа на автомобилната кормилна уредба (принципът на Акерман),
 - спирачки на всички колела,
 - автоматичен съединител и задна скорост,
 - специално проектиран двигател за труден терен и способен, при ниска предавка, да осигурява достатъчна мощност за теглене на прикаченото оборудване,
 - мощността се предава на колелата чрез валове, а не с верига,
 - гумите, монтирани на всички превозни средства, имат дълбок грайфер, подходящ за труден терен,
 - капацитет за теглене на ремарке без спирачки, равен или превишаващ два пъти собственото ѝ тегло на превозното средство. Ако отговарят на всички изброени по-горе характеристики и са в съответствие с Обяснителните бележки към подпозиции 8701 90 11 до 8701 90 50, превозните средства следва да се класират като селскостопански или горски трактори. В противен случай попадат в подпозиция 8701 90 90. Ако не отговарят на всички изброени по-горе характеристики, така наречените „превозни средства за всякакви терени (ATV)“ следва да се класират в позиция 8703. Тези подпозиции също изключват така наречените „Quads“ (позиция 8703 или подпозиция 9503 00 10 (вж. Обяснителните бележки към тази подпозиция)“.
- Що се отнася до позиции от 8701 90 11 до 8701 90 50 — Селскостопански трактори и горски трактори, колесни (с изключение на зеленчуково-градинарските трактори):

„Към тези подпозиции принадлежат селскостопанските или горските трактори с три или повече колела, когато конструкцията и оборудването им определят ясно употребата им за селскостопански, градинарски или лесовъдни цели. Тези превозни средства имат ограничена максимална скорост (обикновено не повече от 25 km/h, по път). Селскостопанските трактори

обикновено са снабдени с хидравлично устройство, позволяващо да се повдигат или да се свалят селскостопанските машини (брани, плугове и други), с механизъм за отнемане на мощност, позволяващ да се използва мощността на двигателя, за да се задвижват другите машини и инструменти и със скачващо устройство за ремаркета. Те могат също да бъдат снабдени с хидравлично устройство, предназначено да задейства подемно-транспортни механизми (товарни устройства за сено, товарни устройства за оборски тор и други), при условие че те могат да се считат като принадлежности. Към тези подпозиции принадлежат също селскостопанските трактори със специална конструкция, такива като тракторите с повдигнато шаси, използвани в лозята и разсадниците, както и тракторите за наклон и тракторите, носещи инструменти. Взаимозаменяемите селскостопански механизми, представени със селскостопанския трактор, винаги трябва да следват собствения си режим (позиции 8432, 8433 и т.н.), дори ако са закрепени върху трактора. Горските трактори се характеризират, между другото, с наличието на фиксирана лебедка, позволяваща товаренето и разтоварването на дърветата. Съгласно забележка 2 на настоящата глава, тракторите от настоящите подпозиции могат също да имат някои допълнителни приспособления, позволяващи, във връзка с основното им приложение, транспортирането на селскостопански или горски машини, на инструменти, на торове, на семена и т.н. От настоящите подпозиции са изключени по-специално косачките за тревни площи (наричани самоходни тревни косачки или също градински трактори), снабдени със фиксиран режещ орган и само с един механизъм за отнемане на мощност, който служи единствено за задвижване на режещия орган. (вж. Обяснителната бележка за позиция 8433).

— Що се отнася до подпозиция 8701 90 90, озаглавена „Други“:

„Между тракторите, които принадлежат към тази подпозиция, могат да се посочат:

- 1) тракторите за комунално строителство;
- 2) едноосните влекачи за прикачните автомобилни превозни средства“.

Спорът в главното производство и преюдициалният въпрос

16 Спорът в главното производство се отнася до тарифното класиране на три модела превозни средства с повишена проходимост (KVF-360 4x4, KVF-650 4x4 и KVF-750 4x4), марка „Kawasaki“. Моделите имат следните характеристики:

- бутален двигател с искрово запалване, с въздушно охлаждане за първото превозно средство, с течено охлаждане за другите две, с мощност на двигателя, съответно 15,7 kW, 30,9 kW и 37,1 kW,
- една единична седалка и дизайн за използване само от едно лице,
- нетно тегло, съответно 274,5 kg, 273 kg и 275 kg,
- кормилна система от автомобилен тип, работеща на принципа на Акерман, управлявана с кормило от мотоциклетен тип,
- спирачки на предните и на задните колела,
- автоматичен съединител и задна скорост,
- двигател, специално проектиран за труднопроходим терен и способен да осигурява достатъчна мощност при ниски предавателни числа,
- задвижване чрез задна ос и четирите гуми,

- гуми с дълбока шарка на протектора, за целите на повишената проходимост,
 - теглич за теглене на ремаркета,
 - теглителна сила за прикачени устройства без спирачки, съответно 620 kg, 567 kg и 567 kg, и теглителна сила за прикачени устройства със спирачки, съответно 1 028 kg, 1 096 kg и 1 098 kg,
 - карданен вал,
 - автоматичен предавателен механизъм (скоростна кутия с безстепенна трансмисия), и
 - нямат вал за отвеждане на мощност, хидравлично подемно устройство и лебедка.
- 17 На 28 април 2010 г. КМЕ подава заявление за издаване на обвързваща тарифна информация за тези три модела превозни средства с повишена проходимост, като иска класирането им съответно в подпозиции 8701 90 11, 8701 90 20 и 8701 90 25 от КН за селскостопански и горски трактори, разграничението по отношение на предложеното класиране е в зависимост от мощността на двигателя на всеки от моделите.
- 18 На 11 май 2010 г. е издадена обвързващата тарифна информация, съгласно която моделите са класирани в подпозиция 8701 90 90.
- 19 След отхвърляне на жалбата по административен ред КМЕ обжалва решенията с обвързващата тарифна информация и *Gerechtshof Amsterdam* (Апелативен съд Амстердам) е сезиран с жалбата като въззивна инстанция.
- 20 Този съд посочва, че спорът е започнал през 1992 г., когато компетентната администрация решава да класира сходни или идентични на разглежданите в настоящия спор превозни средства в подпозиция 8703 21 10 от КН като превозни средства, предназначени за транспорт на хора. Органът, който тогава е бил компетентен да се произнася по спорове във връзка с тарифното класиране, обаче е приел, че това класиране е погрешно и превозните средства следва да бъдат класирани в подпозиция 8701 90 11, съответстваща на селскостопански трактори и горски трактори, колесни, нови, с мощност на двигателя непревишаваща 18 kW. В съответствие с това решение е издадена обвързващата тарифна информация.
- 21 След изтичане на срока на валидност на тази информация КМЕ подава нови заявления за издаване на обвързваща тарифна информация за превозни средства от същия тип, сред които превозни средства с повишена проходимост, модел KVF 650 4x4, който е един от разглежданите в настоящото главно производство три модела. В издадената по заявленията обвързваща тарифна информация *Inspecteur* отново класира посочените превозни средства в подпозиция 8703 21 10 по КН за „Пътнически автомобили и други [моторни] превозни средства, предназначени основно за транспорт на хора, нови, с работен обем, непревишаващ 1 000 cm³“. Класирането е извършено с позоваване на Регламент (ЕО) № 2518/98 на Комисията от 23 ноември 1998 година относно класирането на определени стоки в Комбинираната номенклатура (ОВ L 315, 1998 г., стр. 3; Специално издание на български език, 2007 г., глава 2, том 11 стр. 42).
- 22 В съдебното производство, започнато от КМЕ по повод на посочената обвързваща тарифна информация, *Gerechtshof Amsterdam* (Апелативен съд Амстердам) поставя на Съда въпрос относно валидността на този регламент, и при необходимост относно подпозицията, в която следва да се класират съответните превозни средства.

- 23 С решение от 27 април 2006 г., *Kawasaki Motors Europe* (C-15/05, EU:C:2006:259), Съдът обявява за невалиден Регламент № 2518/98. В точка 2 от диспозитива на това решение Съдът постановява, че нови четириколесни превозни средства с повишена проходимост, с единична седалка, кормилна система от автомобилен тип, работеща на принципа на Акерман, управлявана с кормило от мотоциклетен тип, оборудвани с приспособление за прикачване, чиито технически характеристики им позволяват да теглят поне два пъти собственото си тегло, следва да се класират в подпозиция 8701 90 на КН и окончателното класиране на посочените превозни средства следва да се извърши в подпозициите, съответстващи на мощността на двигателя им.
- 24 След това решение, на 12 януари 2009 г. *Inspecteur* издава нова обвързваща тарифна информация, с която класира разглежданите превозни средства в подпозиция 8701 90 11 или 8701 90 20 от КН в зависимост от съответната мощност на двигателя им.
- 25 На 3 декември 2009 г. обаче той съобщава, че тази информация вече не е валидна поради влизането в сила на Регламент № 1051/2009 и въз основа на този регламент издава разглежданата в настоящото главно производство обвързваща тарифна информация, с която класира съответните превозни средства в подпозиция 8701 90 90 от КН.
- 26 Според страните в главното производство и запитващата юрисдикция, макар че посоченото в точка 2 от приложението към Регламент № 1051/2009 превозно средство и разглежданите в главното производство не са идентични, те са сходни, поради което въз основа на решение от 4 март 2004 г., *Krings* (C-130/02, EU:C:2004:122), този регламент е приложим към последните превозни средства по аналогия.
- 27 Въпреки това тази юрисдикция има съмнения относно валидността на Регламента, доколкото според него тези превозни средства следва да се класират в подпозиция 8701 90 90 от КН, тъй като нямат нито вал за отвеждане на мощност, нито хидравлично подемно устройство, нито лебедка.
- 28 Всъщност посочената юрисдикция счита, че точка 2 от диспозитива на решение от 27 април 2006 г., *Kawasaki Motors Europe* (C-15/05, EU:C:2006:259), постановено по главно производство, което се отнася именно до модел превозно средство, идентичен с един от разглежданите в главното производство, а именно модел KVF 650 4x4, би могло да се тълкува само в смисъл, че Съдът е квалифицирал подобни превозни средства като „селскостопански и горски трактори“, тъй като КН в подпозиция 8701 90 единствено за тази категория трактори конкретизира подпозициите в зависимост от мощността на двигателя (осемцифрени подпозиции от 8701 90 11 до 8701 90 39).
- 29 Освен това *Gerechtshof Amsterdam* (Апелативен съд Амстердам) отбелязва, че обяснителните бележки за подпозиции от 8701 90 11 до 8701 90 50, към които се прави позоваване в основанията на точка 2 от приложението към Регламент № 1051/2009, за валидността на който е отправен настоящият въпрос до Съда, действително посочват, че тракторите за горското стопанство се характеризират с наличието на лебедка, а що се отнася до селскостопанските трактори, че те „обикновено“ са оборудвани само с хидравлично подемно устройство и вал за отвеждане на мощност, което не изключва възможността превозни средства с повишена проходимост като разглежданите в главното производство, които не са оборудвани с хидравлично подемно устройство или вал за отвеждане на мощност, да бъдат класирани като селскостопански трактори.
- 30 При тези обстоятелства *Gerechtshof Amsterdam* решава да спре производството и да постави на Съда следния преюдициален въпрос:

„Валиден ли е Регламент [...] № 1051/2009 [...]?“.

По преюдициалния въпрос

По допустимостта на преюдициалния въпрос

- 31 Европейската комисия твърди, че преюдициалният въпрос е недопустим, тъй като Регламент № 1051/2009, валидността на който е поискано от Съда да прецени, е без значение за разрешаване на спора по главното производство. Всъщност, както е видно от преюдициалното запитване, превозните средства по това дело не са идентични, а само сравними с превозното средство по точка 2 от приложението към Регламента, така че посоченият регламент няма преки правни последици върху класирането на разглежданите в главното производство превозни средства.
- 32 В това отношение запитващата юрисдикция правела погрешен прочит на решението от 4 март 2004 г., *Krings* (C-130/02, EU:C:2004:122). Всъщност от него не следвало, че прилагането по аналогия на регламент за класиране към стоки, сравними с посочените, е задължително, а по-скоро решението представлявало подобен регламент като източник на идеи, за да насърчи последователното тълкуване на КН и равното третиране на икономическите оператори.
- 33 Освен това тази юрисдикция не обосновавала доколко разглежданите в главното производство превозни средства са сравними с посоченото в точка 2 от приложението към Регламент № 1051/2009.
- 34 Това възражение за недопустимост трябва да бъде отхвърлено.
- 35 В това отношение най-напред следва да се отбележи, че запитващата юрисдикция е използвала същите изрази, като използваните в точка 35 от решение от 4 март 2004 г., *Krings* (C-130/02, EU:C:2004:122), на нидерландски език, а именно прилагателното „vergelijkbaar“, което отговаря на прилагателното „analogues“ в текста на френски език на това решение и глагола „entsprechen“ в текста на немски език, който е бил език на производството, по което е постановено посоченото решение.
- 36 В допълнение, от една страна, изглежда, че тази юрисдикция не само установява, че разглежданите в главното производство стоки са аналогични с тази, описана в точка 2 от приложението към Регламент № 1051/2009, фактическа преценка, която е изключително в нейната компетентност, но освен това дава подробно описание на посочените стоки, което по същество съответства на описанието, съдържащо се в приложението, що се отнася до посочената в точка 2 от него стока. Така от описанията в точки 9—11 и в точка 16 от настоящото решение е видно, че разглежданите в главното производство превозни средства са аналогични на това, което е предмет на точка 2 от приложението към посочения регламент. По същество посочената юрисдикция констатира, че тези превозни средства имат всички изискуеми характеристики, за да се квалифицират като „трактори“ по смисъла на позиция 8701 от КН и че те нямат нито вал за отвеждане на мощност, нито хидравлично подемно устройство, нито лебедка.
- 37 По този начин запитващата юрисдикция изпълнява изискванията на член 94, букви а) и в) от Процедурния правилник на Съда, като в преюдициалното запитване излага установените от нея релевантни обстоятелства, което позволява да се разберат съображенията, поради които поставя въпроса относно валидността на съответната част от посочения регламент.
- 38 От друга страна, е достатъчно да се отбележи, че в решение от 4 март 2004 г., *Krings* (C-130/02, EU:C:2004:122), въпреки че преюдициалното запитване се отнася до стоки, които не са идентични, а само аналогични с тези, посочени в съответната част от приложението към

регламента относно класирането, за чиято валидност е бил поставен въпрос пред Съда (вж. т. 34 и 35 от това решение), Съдът все пак се произнася по валидността на този регламент (вж. т. 1 от диспозитива на посоченото решение).

- 39 Всъщност от постоянната практика на Съда е видно, че ако регламент относно класирането не е пряко приложим към стоките, които не са идентични, а само аналогични на стоката, предмет на този регламент, последният се прилага по аналогия към тези продукти (вж. в този смисъл по-специално решения от 4 март 2004 г., *Krings*, C-130/02, EU:C:2004:122, т. 34 и 35 и от 13 юли 2006 г., *Anagram International*, C-14/05, EU:C:2006:465, т. 31—33). Следователно, когато национална юрисдикция има съмнения относно валидността на регламент относно класирането, който тя трябва да приложи по аналогия към стоки, достатъчно подобни на стоките, посочени в този регламент, е оправдано тя да отправи до Съда преюдициално запитване за преценка на валидността му (вж. в този смисъл по-специално решение от 19 февруари 2009 г., *Kamino International Logistics*, C-376/07, EU:C:2009:105, т. 69).
- 40 Поради това следва да се отговори на преюдициалния въпрос.

По същество

- 41 Следва да се припомни, че в точка 2 от диспозитива на решение от 27 април 2006 г., *Kawasaki Motors Europe* (C-15/05, EU:C:2006:259), Съдът е постановил, че „[н]ови, четириколесни превозни средства с повишена проходимост, с единична седалка, кормилна система от автомобилен тип, работеща на принципа на Акерман, управлявана с кормило от мотоциклетен тип, оборудвани с приспособление за прикачване, чиито технически характеристики им позволяват да теглят поне два пъти собственото си тегло, следва да се класират в подпозиция 8701 90 от тази номенклатура. *Gerechtshof Amsterdam* [(Апелативен съд Амстердам)] следва да извърши класирането на разглежданите превозни средства в подпозициите, съответстващи на мощността на двигателя им“.
- 42 Подпозиция 8701 90 от КН за трактори, различни от зеленчуково-градинарските трактори, пътните влекачи за полуремаркета и верижните трактори, които са в подпозиции от 8701 10 до 8701 30, се отнася до две категории трактори, а именно:
- от една страна, селскостопански трактори и горски трактори, колесни (с изключение на зеленчуково-градинарските трактори):
 - от друга страна, трактори други, както от тракторите от подпозиции 8701 10 до 8701 30, така и от селскостопанските и горските трактори (наричани по-нататък „други трактори“).
- 43 Другите трактори са посочени в една осемцифрена подпозиция, която е подпозиция 8701 90 90.
- 44 От друга страна, селскостопанските и горските трактори са посочени в различни осемцифрени подпозиции. На първо място се прави разграничение според това дали са употребявани, като в този случай са в подпозиция 8701 90 50, или нови. След това новите селскостопански и горски трактори са разделени в шест осемцифрени подпозиции в зависимост от мощността на двигателя им, а именно подпозиции 8701 90 11, 8701 90 20, 8701 90 25, 8701 90 31, 8701 90 35 и 8701 90 39.
- 45 Подпозиция 8701 90 от КН не съдържа други осемцифрени подпозиции освен посочените в предходните две точки от настоящото решение.

- 46 От тази констатация следва, че точка 2 от диспозитива на решение от 27 април 2006 г., Kawasaki Motors Europe (C-15/05, EU:C:2006:259), се отнася изключително до осемцифрените подпозиции от 8701 90 11 до 8701 90 39 от КН за нови селскостопански трактори и горски трактори, като Съдът е тълкувал тези подпозиции в смисъл, че те трябва да се считат за релевантни за тарифното класиране на превозни средства като описаните в посочената точка 2, като специалната между тях подпозиция се определя от мощността на двигателя на съответното превозно средство. Следователно подпозиция 8701 90 90 за другите трактори трябва да бъде изключена за класирането на такива превозни средства.
- 47 Освен това следва да се констатира, че описаното в точка 2 от приложението към Регламент № 1051/2009 превозно средство е подобно на разглежданото по делото, по което е постановено решение от 27 април 2006 г., Kawasaki Motors Europe (C-15/05, EU:C:2006:259), с оглед на описанието в точки 26—31 от това решение. Тази констатация се потвърждава от факта, че един от моделите, разглеждани в главното производство по делото, по което е постановено решението, а именно моделът KVF-650 4x4 се разглежда и в настоящото главно производство. Както бе посочено в точка 36 от настоящото решение обаче, независимо от това разглежданите в настоящото главно производство превозни средства са подобни на описаното в точка 2 от посоченото приложение.
- 48 Следователно от констатациите, направени в точки 46 и 47 от настоящото решение е видно, че Регламент № 1051/2009, доколкото класира описаното в точка 2 от приложението към него в подпозиция 8107 90 90 от КН, а не в някоя от подпозиции от 8701 90 11 до 8701 90 39 в зависимост от мощността на двигателя на превозното средство, е несъвместим с обхвата на последните подпозиции, както той следва от точка 2 от диспозитива на решение от 27 април 2006 г., Kawasaki Motors Europe (C-15/05, EU:C:2006:259).
- 49 Повдигнатите от Комисията възражения не могат да опровергават тази констатация относно недействителността, която обикновено произтича от тази несъвместимост.
- 50 В това отношение следва, на първо място, да се отбележи, че в точка 2 от диспозитива на решение от 27 април 2006 г., Kawasaki Motors Europe (C-15/05, EU:C:2006:259), Съдът е тълкувал само осемцифрените подпозиции към подпозиция 8701 90 от КН с оглед на характеристиките на описаните от запитващата юрисдикция превозни средства, както е поискано от тази юрисдикция с втория ѝ въпрос, като я приканва тя самата да класира посочените превозни средства.
- 51 На второ място, не могат да бъдат споделени доводите на Комисията, с които поддържа, че основното съображение за класирането на описаното в точка 2 от приложението към Регламент № 1051/2009 превозно средство в подпозиция 8701 90 90, а именно, че „класиране като селскостопански трактор или трактор за горското стопанство се изключва, тъй като превозното средство няма нито вал за отвеждане на мощност, нито хидравлично подемно устройство, нито лебедка“, произтича от обяснителните бележки към КН, доколкото по отношение на подпозиции от 8701 90 11 до 8701 90 50 те уточняват, че „селскостопанските трактори обикновено са снабдени с хидравлично устройство, позволяващо да се повдигат или да се свалят селскостопанските машини (брани, плугове и други), с механизъм за отнемане на мощност, позволяващ да се използва мощността на двигателя, за да се задвижват другите машини и инструменти и със скачващо устройство за ремаркета“ и че „горските трактори се характеризират [...] с наличието на фиксирана лебедка, позволяваща товаренето и разтоварването на дърветата“.
- 52 Значението на тези обяснителни бележки е признато от практиката на Съда, доколкото те съществено „допринасят“ за тълкуването на обхвата на различните тарифни позиции, без обаче да имат задължителна правна сила (вж. в този смисъл по-специално решение от 17 юли 2014 г., Sysmex Europe, C-480/13, EU:C:2014:2097, т. 30 и цитираната съдебна практика).

- 53 В това отношение следва да се отбележи, от една страна, че пасажите от обяснителните бележки на КН, на които Комисията се позовава, нямат абсолютен обхват. Всъщност по отношение на селскостопанските трактори, що се отнася до наличието на хидравлично устройство, позволяващо да се повдигат или да се свалят селскостопански машини и на механизъм за отнемане на мощност, позволяващ да се използва мощността на двигателя, е посочено единствено, че те „обикновено“ са снабдени с тях. Както посочва обаче запитващата юрисдикция, от тази формулировка следва, че липсата на тези елементи не е достатъчна, за да се изключи употребата на трактора за селскостопански цели. Не може да се приеме даденото от Комисията обяснение, че посочената формулировка съответства на прехвърлянето на доказателствената тежест във връзка с предназначението на превозното средство. Всъщност този обхват не следва от посочените обяснителни бележки, което се потвърждава и от липсата в основанията за направеното класиране в точка 2 от приложението към Регламент № 1051/2009 на констатация, че другите характеристики на съответното превозно средство не обосновават селскостопанското му предназначение.
- 54 От друга страна, съгласно общо правило 1 класирането се определя законно съгласно термините на позициите и на забележките към разделите или към главите и другите общи правила, когато те не противоречат на посочените по-горе термини на позициите и на забележките. Общо правило 6 гласи, че класирането на стоките в подпозициите на една и съща позиция е нормативно определено съгласно термините на тези подпозиции и забележките към подпозициите, както и, *mutatis mutandis*, съгласно другите общи правила. На последно място от общо правило 3, буква а) следва, че когато стоките биха могли да се класират в две позиции, позицията, която най-специфично описва стоката, трябва да има предимство пред позициите с по-общо значение.
- 55 В настоящия случай е безспорно, че товарните превозни средства като посочените в точка 2 от приложението към Регламент № 1051/2009 трябва да бъдат квалифицирани като „трактори“ по смисъла на подпозиция 8701 90, която се отнася изключително до товарни превозни средства. Същественото разграничаване, което се прави в тази подпозиция, се основава на предназначението на посочените трактори — селскостопански, горски или други.
- 56 Съгласно практиката на Съда предназначението на стоката може да представлява обективен критерий за класиране, доколкото то е неразривно свързано с нея, като тази връзка трябва да може да се прецени в зависимост от обективните характеристики и свойствата на съответната стока (решение от 17 юли 2014 г., *Sysmex Europe*, C-480/13, EU:C:2014:2097, т. 31 и цитираната съдебна практика).
- 57 Освен това с оглед на обхвата на общо правило 3, буква а), когато даден трактор има такива обективни характеристики, той следва да се класира в подпозицията, която най-специфично описва стоката.
- 58 В настоящия случай, както е видно и от обяснителните бележки към КН, предназначението на трактора, селскостопански или горски, може да се отрази на неговото проектиране и наличието на приспособления или оборудване, които са предназначени за използване при селскостопанска или градинарска дейност, без да трябва това предназначение а priori да се обвързва с наличието на определени изчерпателно изброени приспособления или оборудване.
- 59 Видно обаче от описанието на видовете превозни средства, посочени в решение от 27 април 2006 г., *Kawasaki Motors Europe* (C-15/05, EU:C:2006:259), което отговаря като цяло на описанието на превозното средство, посочено в точка 2 от приложението към Регламент № 1051/2009, посочените в това решение превозни средства се характеризират, освен със съществената им теглителна сила и с тяхното специално проектиране — по-специално по отношение на двигателя, гумите и окачването, които им позволяват да се придвижват в

труднопроходими терени — и съоръженията, които могат да им бъдат монтирани чрез различни приспособления за прикачване. Всички тези характеристики са общи, обективни и видими.

- 60 На трето място, както посочва Комисията, няма значение, че тракторите, които очевидно са селскостопански или горски, могат да се използват и с развлекателна цел. Всъщност важно е да се припомни, че когато обективната характеристика на стоката може да бъде проверена към момента на митническото оформяне, обстоятелството, че е възможно да се предвиди и друга употреба на тази стока, не противоречи на правната ѝ квалификация. За тарифното класиране не е необходимо тази стока да е предназначена да се употребява единствено или изключително в съответствие с посочената обективна характеристика. Достатъчно е тази употреба да представлява същественото ѝ предназначение (решение от 13 юли 2006 г., Anagram International, C-14/05, EU:C:2006:465, т. 26). Във всички случаи това възражение не може да обоснове класирането на съответния вид превозно средство в подпозиция 8701 90 90, която както всички подпозиции от позиция 8701 от КН се отнася до товарни превозни средства.
- 61 На четвърто и последно място, класирането на превозни средства, като посоченото в точка 2 от приложението към Регламент № 1051/2009, в подпозиции от 8701 90 11 до 8701 90 50 не води до тълкуване на подпозиция 8701 90 90 в смисъл, че тя няма съдържание. В това отношение е достатъчно да се отбележи, че обяснителните бележки към КН относно последната подпозиция посочват примерно превозните средства, които се класират в нея, трактори за комунално строителство и едноосните влекачи за прикачните автомобилни превозни средства.
- 62 От всички изложени по-горе съображения следва, че приемайки Регламент № 1051/2009, доколкото той класира описаното в точка 2 от приложението към него превозно средство в подпозиция 8107 90 90 от КН, а не в някоя от подпозиции от 8701 90 11 до 8701 90 39, съответстваща на мощността на двигателя на превозното средство, Комисията изменя обхвата на последните подпозиции, като го ограничава, и поради това е превишила правомощията си, предоставени ѝ с член 9, параграф 1, буква а) от Регламент № 2658/87 (вж. в този смисъл по-специално решение от 4 март 2004 г., Krings, C-130/02, EU:C:2004:122, т. 26).
- 63 Следователно на поставения въпрос трябва да се отговори, че точка 2 от приложението към Регламент № 1051/2009 е невалидна, доколкото класира описаното в нея превозно средство в подпозиция 8107 90 90 от КН, а не в подпозиция от 8701 90 11 до 8701 90 39 от КН, съответстваща на мощността на двигателя на превозното средство.

По съдебните разноски

- 64 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 (осми състав) реши:

Точка 2 от приложението към Регламент (ЕО) № 1051/2009 на Комисията от 3 ноември 2009 година относно класирането на определени стоки в Комбинираната номенклатура е невалидна, доколкото класира описаното в нея превозно средство в подпозиция 8107 90 90 от тази комбинирана номенклатура, изменена с Регламент (ЕС) № 948/2009 на Комисията от 30 септември 2009 г., а не в подпозиция от 8701 90 11 до 8701 90 39 от посочената комбинирана номенклатура, съответстваща на мощността на двигателя на превозното средство.

Подписи