



## Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (шести състав)

22 февруари 2018 година \*

„Преюдициално запитване — Обща митническа тарифа — Тарифни позиции — Автомобилни превозни средства за транспорт на стоки — Подпозиции 8704 10 10 и 8704 21 91 — Регламент (ЕС) 2015/221 — Валидност“

По дело C-545/16

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от First-tier Tribunal (Tax Chamber) (първоинстанционен съд (отделение по данъчни дела), Обединено кралство) с акт от 26 октомври 2016 г., постъпил в Съда на 28 октомври 2016 г., в рамките на производство по дело

**Kubota (UK) Ltd,**

**EP Barrus Ltd**

срещу

**Commissioners for Her Majesty's Revenue & Customs,**

СЪДЪТ (шести състав),

състоящ се от: J.-C. Bonichot, изпълняващ функцията на председател на състава, S. Rodin (докладчик) и E. Regan, съдии,

генерален адвокат: N. Wahl,

секретар: L. Hewlett, главен администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 27 септември 2017 г.,

като има предвид становищата, представени:

- за Kubota (UK) Ltd и EP Barrus Ltd, от V. Sloane, barrister, и S. Cock,
- за правителството на Обединеното кралство, от C. Crane и M. Fell, в качеството на представители,
- за Европейската комисия, от A. Saeiros и J. Hradil, в качеството на представители,

\* Език на производството: английски.

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 8704 10 10 и 8704 21 91 от Комбинираната номенклатура, съдържаща се 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, 1987 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 2, том 4, стр. 3), изменен с Регламент за изпълнение (ЕС) № 927/2012 на Комисията от 9 октомври 2012 година (ОВ L 304, 2012 г., стр. 1) (наричана по-нататък „КН“), както и до валидността на Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/221 на Комисията от 10 февруари 2015 година относно класирането на някои стоки в Комбинираната номенклатура (ОВ L 37, 2015 г., стр. 1).
- 2 Запитването е отправено в рамките на спор между Kubota (UK) Ltd и EP Barrus Ltd, от една страна, и от друга, Commissioners for Her Majesty's Revenue & Customs (данъчна и митническа администрация, Обединеното кралство) по повод тарифното класиране на някои автомобилни превозни средства за транспорт на стоки, внесени от тези дружества в Европейския съюз.

### Правна уредба

#### *Правото на Съюза*

- 3 Член 2 от Регламент (ЕИО) № 2913/92 на Съвета от 12 октомври 1992 година относно създаване на Митнически кодекс на Общността (ОВ L 302, 1992 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 2, том 5, стр. 58) предвижда:

„1. Общностното митническо законодателство се прилага еднакво в рамките на митническата територия на Общността, освен когато съществуват други разпоредби, произтичащи от международни конвенции, обичайни практики с ограничен географски и икономически обхват или от автономни общностни мерки.

2. Някои разпоредби на митническото законодателство могат да се прилагат и извън митническата територия на Общността в рамките на разпоредби, регулиращи специфични области или на международни конвенции“.

- 4 Член 12, параграф 6, първа алинея от този регламент гласи:

„Титулярят на обвързващата информация, която престава да е валидна съгласно параграф 5, буква а), [подточка] ii) или [подточка] iii) или буква б), [подточка] ii) или [подточка] iii), може да използва тази информация за срок от шест месеца от датата на публикуване или уведомление, при условие че е сключил обвързващи договори за покупката или продажбата на въпросните стоки въз основа на обвързващата информация, преди приемане на тази мярка. В случаите на продукти, за които е представено удостоверение за внос, износ или за предварително определяне при извършване на митническите формалности, срокът от шест месеца се заменя със срока на валидност на удостоверението. [...]“.

- 5 КН, въведена с Регламент № 2658/87, се основава на Хармонизираната система за описание и кодиране на стоките (наричана по-нататък „ХС“), изготвена от Съвета за митническо сътрудничество, понастоящем Световната митническа организация (СМО), и приета със сключената в Брюксел на 14 юни 1983 г. Международна конвенция по Хармонизираната система за описание и кодиране на стоките. Тази конвенция, заедно с протокола за изменението ѝ от 24 юни 1986 г., е одобрена от името на Европейската икономическа общност с Решение 87/369/ЕИО на Съвета от 7 април 1987 г. (ОВ L 198, 1987 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 2, том 3, стр. 199).
- 6 Част първа от КН съдържа съвкупност от уводни разпоредби. Дял А, който е озаглавен „Общи правила за тълкуване на [КН]“ и се намира в тази част в раздел I, посветен на общите правила, гласи:

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

[...]

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. Въпреки това, когато всяка от две или повече позиции се отнася само до една част от материалите, съставляващи смесен продукт или сложен артикул или само до една част от артикулите, в случаите на стоки, представени като комплект за продажба на дребно, тези позиции следва да се считат, по отношение на този продукт или този артикул, като еднакво специфични, дори ако една от тях дава по-точно или по-пълно описание.

[...]“.

- 7 Позиция 8704 по КН има следната структура:

„8704	Автомобилни превозни средства за транспорт на стоки
8704 10	– Самосвали, предназначени да бъдат използвани извън пътната мрежа
8704 10 10	– – С бутален двигател със запалване чрез компресия (дизелов двигател или дизелов двигател с термостартер), или с искрово запалване
8704 10 90	– – Други
	– Други, с бутален двигател със запалване чрез компресия (дизелов двигател или дизелов двигател с термостартер)
8704 21	– – С максимално общо тегло непревишаващо 5 тона
[...]	[...]
	– – – – С двигател, чийто работен обем не превишава 2 500 cm <sup>3</sup>
8704 21 91	– – – – Нови
[...]	[...]“

- 8 Приложението към Регламент 2015/221, приет по силата на член 9, параграф 1, буква а) от Регламент № 2658/87, класира посочените стоки в колона 1 на таблицата, която се съдържа в приложението към този регламент под съответния код по КН, посочен в колона 2, в съответствие с основанията, посочени в колона 3 на тази таблица. Разглежданото приложение има следното съдържание:

„Описание на стоките	Класиране (код по КН)	Основания
(1)	(2)	(3)
<p>Ново специализирано превозно средство с четири задвижващи колела, с бутален двигател със запалване чрез компресия (дизелов двигател) с работен обем 720 cm<sup>3</sup>, с приблизително нетно тегло (включително течностите) 630 kg, с теглителна сила при теглене без спирачки 750 kg и приблизителни размери 300 × 160 cm. Превозното средство е с отворена кабина с две седалки (включително на водача), оборудвана с цялостна рамка за защита при преобръщане, площ за превоз на товари, изработена от солидна стоманена рамка, с обръщателна платформа с яка конструкция, с ръчен обръщач и с вместимост 0,4 m<sup>3</sup> или приблизително 400 kg. То има голям пътен просвет (27 cm) и междуосие 198 cm.</p> <p>Оборудвано е с гуми за движение извън пътя, използвани за транспорт на изкопни земни маси, мокри дискови спирачки, теглително-прикачно устройство и преден теглич. Превозното средство има максимална скорост 25 km/h и висок спирачен капацитет.</p> <p>Превозното средство е предназначено за използване извън пътя, особено по много неравен терен. Превозното средство има определен набор от предназначения, например бутане и теглене на ремаркета и превозване на животни, растения, кутии, вода, оборудване, боеприпаси и фуражи за животни.</p>	8704 21 91	<p>Класирането се определя от общи правила 1 и 6 за тълкуване на Комбинираната номенклатура и от текстовете на кодове по КН 8704, 8704 21 и 8704 21 91.</p> <p>Превозното средство е проектирано като многофункционално превозно средство, което може да се използва за определен набор от функции при различни условия на експлоатация. То има фактическите характеристики на автомобилните превозни средства за транспорт на стоки от позиция 8704. (Вж. също мнения за класиране 8704.31/3. и 8704 90/1. в Хармонизираната система)</p> <p>Превозното средство не е самосвал, предназначен да бъде използван извън пътната мрежа. То не е с яка конструкция, с обръщателна платформа или с отварящо се дъно, създадено за транспорт на изкопни земни маси или различни материали (вж. също обяснителните бележки към Хармонизираната система за позиция 8704, шести параграф, точка 1).</p> <p>Следователно се изключва класиране в подпозиция 8704 10.</p> <p>Поради това продуктът трябва да бъде класиран в код по КН 8704 21 91 като ново автомобилно превозно средство за транспорт на стоки.“</p>

- 9 Обяснителните бележки към Комбинираната номенклатура на Европейския съюз от 6 май 2011 година (ОВ С 137, 2011 г., стр. 1, наричани по-нататък „обяснителните бележки към КН“) предвиждат следното по отношение на код 8704:

„8704	<p>Автомобилни превозни средства за транспорт на стоки</p> <p>Обяснителната бележка за № 8703 е приложима, с необходимите промени.</p> <p>Относно дефиницията на работен обем на цилиндъра, виж Обяснителните бележки към ХС за подпозиции 8407 31, 8407 32, 8407 33 и 8407 34.</p> <p>В тази позиция принадлежат по-специално високопроходимите превозни средства с четири задвижващи колела и шарнирносъединени шасита, в които предната част е снабдена с дизелов двигател и с кабина, където се намират органите за управление. Задната им част се състои от шаси с две колела, без оборудване, но предназначено да бъде снабдено с всякакво оборудване.</p> <p>Такива автомобили не се включват в настоящата позиция, когато са снабдени с оборудване за селско стопанска дейност или с оборудване за специални цели (№ 8705).</p>
8704 10 10 и8704 10 90	<p>Самосвали, предназначени да бъдат използвани извън пътната мрежа</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Към тези подпозиции принадлежат главно превозните средства, снабдени с обръщателна платформа, предна, задна или с отварящо се дъно, специално изработени за транспортиране на пясък, чакъл, пръст, камъни и други, и предназначени за кариери, за мини или за строителни обекти, за изграждане на пътища, летища и пристанища. Примери, илюстриращи различни модели на самосвали, са дадени в края на настоящата бележка.</li><li>2. Към тези подпозиции принадлежат също превозните средства с по-малки размери, от вида използван на строителните обекти за транспортиране на пръст, необработени камъни, цимент и пресен бетон и т.н. Те имат неподвижно или шарнирносъединено шаси и две или четири задвижващи колела, като обръщателна платформа е разположена над едната ос, а седалката на водача — над другата. Седалката на водача обикновено не е поставена в кабина“.</li></ol>

### Обяснителните бележки към ХС

- 10 По силата на член 6, параграф 1 от международната конвенция, посочена в точка 5 от настоящото решение, в рамките на Съвета за митническо сътрудничество се създава комитет, наречен „Комитет по Хармонизираната система“, в който участват представители на всяка договаряща се страна. Неговата задача се състои по-конкретно в това да предлага изменения на посочената конвенция и да подготвя обяснителни бележки (наричани по-нататък „обяснителните бележки към ХС“), мнения за класиране или други мнения за тълкуване на ХС.

11 Що се отнася до подпозиция 8704 10, обяснителните бележки към ХС имат следното съдържание:

„Самосвалите по настоящата подпозиция като цяло се различават от други превозни средства, предназначени за транспортиране на стоки (по-специално от камионите с платформа), предвид факта че притежават следните характеристики:

- каросерията на самосвала е изработена от много здрава стоманена ламарина; предната му част се простира върху кабината на водача, за да я предпазва; цялото дъно или част от него е издигнато нагоре към задната част;
- в някои случаи полукабина за водача;
- нямат окачване на осите;
- усилена спирачна система;
- ограничена максимална скорост и радиус на действие;
- специални високопроходими гуми;
- поради здравата им конструкция съотношението тара тегло/полезен товар не надвишава 1:1,6;
- каросерията може да се нагрива от отработените газове, за да се предотврати залепване или замръзване на материали.

Уместно е обаче да се отбележи, че някои самосвали са специално конструирани за използване в мини или тунели, като например тези с отварящо се дъно. Те притежават някои от посочените по-горе характеристики, но нямат кабина или удължена предпазна предна част на каросерията“. [неофициален превод]

### **Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси**

- 12 Вследствие на решение на Upper Tribunal (Tax and Chancery Chamber) (Въззивен съд (отделение по финансови и данъчни дела), Обединено кралство) данъчната и митническата администрация издава по искане на жалбоподателите в главното производство обвързваща тарифна информация (наричана по-нататък „ОТИ“), която класифицира определени внасяни от тях превозни средства за транспорт на стоки в категорията на самосвалите, които спадат към подпозиция 8704 10.
- 13 През 2014 г. Комитетът по Митническия кодекс прави проверка на класирането на определени търговски моторни превозни средства, която според запитващата юрисдикция се обосновава с решението на Upper Tribunal (Tax and Chancery Chamber) (Въззивен съд (отделение по финансови и данъчни дела)). След извършването на тази проверка Европейската комисия приема Регламент 2015/221, който класира моторните превозни средства от тип, подобен на разглежданите в главното производство, в подпозиция 8704 21 91. Този комитет привежда в изпълнение посочения регламент и данъчната и митническа администрация уведомява жалбоподателите в главното производство за оттеглянето на ОТИ.

- 14 Жалбоподателите в главното производство оспорват това оттегляне пред запитващата юрисдикция, като изтъкват две основания. Първото основание е, че Регламент 2015/221 не е приложим по отношение на внасяните от тях моторни превозни средства, а второто — че този регламент е невалиден, тъй като класира посоченото в неговото приложение превозно средство в подпозиция 8704 21 91.
- 15 След като установява, че Регламент 2015/221 е приложим по отношение на разглежданите в главното производство моторни превозни средства, запитващата юрисдикция приема, че доводите на жалбоподателите в главното производство, които поставят под въпрос валидността на този регламент, не са изцяло неоснователни.
- 16 При тези условия First-tier Tribunal (Tax Chamber) (Първоинстанционен съд (отделение по данъчни дела), Обединено кралство) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:
- „1) Невалиден ли е Регламент [2015/221], доколкото класира посочените в него превозни средства в код по КН 8704 21 91, а не в код по КН 8704 10?
- 2) По-специално, невалиден ли е Регламент [2015/221], доколкото неоснователно ограничава обхвата на подпозиция 8704 10, взема предвид недопустими фактори, характеризира се с вътрешно противоречие, не е достатъчно съобразен с обяснителните бележки, позициите по КН и Общите правила и/или не взема предвид съответните изисквания, установени в практиката на Съда [...] във връзка с позиция по КН 8704 10?“.

## **По преюдициалните въпроси**

### ***По допустимостта***

- 17 В самото начало Комисията изтъква съмненията си относно това дали преюдициалните въпроси са допустими, тъй като проблемът относно валидността на Регламент 2015/221 бил напълно хипотетичен. Всъщност причините, поради които разглежданата в главното производство ОТИ е била оттеглена от данъчната и митническа администрация, не били ясни, тъй като жалбоподателите в главното производство могли да продължат да се позовават на нея до 5 юни 2015 г. по силата на разпоредбите на член 2 от този регламент във връзка с член 12, параграф 6 от Регламент № 2913/92.
- 18 В това отношение следва най-напред да се припомни, че съгласно постоянната съдебна практика на Съда в рамките на производството по член 267 ДФЕС само националният съд, който е сезиран със спора и трябва да понесе отговорността за последващото му съдебно решаване, е компетентен да прецени — предвид особеностите на делото — както необходимостта, така и релевантността на въпросите, които поставя на Съда. Следователно, щом поставените въпроси се отнасят до тълкуването на правото на Съюза, Съдът по принцип е длъжен да се произнесе (решение от 26 януари 2017 г., *Vanco Primus*, C-421/14, EU:C:2017:60, т. 29 и цитираната съдебна практика).
- 19 Действително в рамките на въведеното с член 267 ДФЕС производство за сътрудничество между Съда и националните юрисдикции въпросите относно правото на Съюза се ползват с презумпция за релевантност. Съдът може да откаже да се произнесе по преюдициален въпрос, отправен от национална юрисдикция съгласно член 267 ДФЕС, само когато не са спазени по-специално изискванията относно съдържанието на преюдициалното запитване в член 94 от Процедурния правилник на Съда или когато е ясно, че исканото от националната юрисдикция тълкуване или преценка на валидността на норма от правото на Съюза няма никаква връзка с

действителността или предмета на спора по главното производство, или когато въпросът е хипотетичен (решение от 28 март 2017 г., Rosneft, C-72/15, EU:C:2017:236, т. 50 и цитираната съдебна практика).

- 20 В настоящия случай, макар от представената на Съда преписка да не се установява, че предметът на главното производство се отнася до тълкуването или приложимостта на член 2 от Регламент 2015/221, вярно е също така, че с второто си основание жалбоподателите в главното производство оспорват валидността на този регламент, доколкото той класира съответните стоки в подпозиция 8704 21 91 по КН. Все пак запитващата юрисдикция, която счита, че разглежданите по главното производство превозни средства попадат в приложното поле на посочения регламент, е на мнение, че за разрешаването на спора пред нея е необходимо Съдът да се произнесе по валидността на този регламент.
- 21 При тези условия преюдициалните въпроси са допустими, тъй като повдигнатият с тях проблем не е хипотетичен.

### *По същество*

- 22 С двата си въпроса, които следва да се разгледат заедно, по същество запитващата юрисдикция иска да установи дали Регламент 2015/221 е валиден.
- 23 В началото следва да се напомни, че съгласно практиката на Съда Съветът на Европейския съюз е предоставил на Комисията, действаща в сътрудничество с митническите експерти на държавите членки, широко право на преценка при уточняването на съдържанието на тарифните позиции, които са от значение за класирането на определена стока. Въпреки това правомощието на Комисията да приема посочените в член 9 от Регламент № 2658/87 мерки, не ѝ позволява да изменя съдържанието, нито обхвата на тарифните позиции (решение от 4 март 2004 г., Krings, C-130/02, EU:C:2004:122, т. 26 и цитираната съдебна практика).
- 24 В настоящия случай следва да се провери дали, като е осъществила тарифно класиране на посоченото моторно превозно средство в подпозиция 8704 21 91, а не в подпозиция 8704 10 от в колона 1 на таблицата, която се съдържа в приложението към Регламент 2015/221, Комисията е променила съдържанието на тези две тарифни подпозиции.
- 25 В това отношение от постоянната практика на Съда следва, че в интерес на 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 в КН и забележките към раздела или главата (решения от 27 април 2006 г., Kawasaki Motors Europe, C-15/05, EU:C:2006:259, т. 38, от 29 октомври 2009 г., Dinter и Europol Frost-Food, C-522/07 и C-65/08, EU:C:2009:663, т. 29 и от 22 декември 2010 г., Premis Medical, C-273/09, EU:C:2010:809, т. 42).
- 26 Освен това предназначението на даден продукт може да представлява обективен критерий за класиране, доколкото то е свойствено на този продукт, като тази свойственост трябва да може да се прецени в зависимост от обективните характеристики и качества на продукта (решение от 22 март 2017 г., GROFA и др., C-435/15 и C-666/15, EU:C:2017:232, т. 40).
- 27 В конкретния случай, както следва от самия текст на колона 1 от таблицата, която се съдържа в приложението към Регламент 2015/221 относно подпозиция 8704 21 91, става дума за ново специализирано превозно средство с четири задвижващи колела, с приблизително нетно тегло 630 kg, с теглителна сила при теглене без спирачки 750 kg и с приблизителни размери 300 × 160 cm. Това превозно средство разполага с отворена кабина с две седалки, оборудвана с цялостна рамка за защита при преобръщане, с площ за превоз на товари, изработена от солидна



стоманена рамка, с обръщателна платформа с яка конструкция, както и с ръчен обръщач. Оборудвано е с гуми за движение извън пътя, с теглително-прикачно устройство и преден теглич и има максимална скорост 25 km/h и висок спирачен капацитет. То е предназначено за използване извън пътя, особено по много неравен терен. Превозното средство има определен набор от предназначения, например бутане и теглене на ремаркета и превозване на животни, растения, кутии, вода, оборудване, боеприпаси и фуражи за животни.

- 28 Следва да се напомни, че съгласно самия текст на подпозиция 8704 10 става дума за „самосвали, предназначени да бъдат използвани извън пътната мрежа“. Следователно този текст предполага съответното превозно средство да отговаря на две условия, за да бъде класирано в разглежданата подпозиция, а именно да бъде самосвал и да бъде предназначено за използване извън пътната мрежа (решение от 16 септември 2004 г., DFDS, C-396/02, EU:C:2004:536, т. 31).
- 29 Както потвърждава самата Комисия, превозното средство, което се има предвид в Регламент 2015/221, отговаря на условието за използване извън пътната мрежа, тъй като е оборудвано с гуми за движение извън пътя и има максимална скорост 25 km/h.
- 30 Остава да се определи дали подобно превозно средство отговаря и на условието да бъде самосвал.
- 31 В това отношение следва да се напомни, че подпозиция 8704 10 по КН е специална позиция за превозни средства, конструирани за превоз и разтоварване на различни материали извън пътната мрежа (вж. в този смисъл решение от 11 януари 2007 г., V.A.S. Trucks, C-400/05, EU:C:2007:22, т. 36), и че основна характеристика на самосвалите е да имат обръщателна платформа или отварящо се дъно, които позволяват превоза на тези материали (вж. в този смисъл решение от 16 септември 2004 г., DFDS, C-396/02, EU:C:2004:536, т. 32).
- 32 Освен това съгласно обяснителните бележки към КН в обхвата на подпозиции 8704 10 10 и 8704 10 90 попадат по-конкретно превозни средства, специално конструирани за транспортиране на пясък, чакъл, пръст и камъни, т.е. материали в насипно състояние, предназначени за кариери, за мини или за строителни обекти, за изграждане на пътища, летища и пристанища.
- 33 Следователно трябва да се провери дали превозното средство, посочено в Регламент 2015/221, е специално създадено за подобна специализирана употреба.
- 34 В това отношение от самия текст на разглеждания регламент следва, че подобно превозно средство разполага с отворена кабина и с обръщателна платформа с вместимост 0,4 m<sup>3</sup>, или приблизително 400 kg.
- 35 Така превозното средство, което се има предвид в Регламент 2015/221, поради малката си стабилност, ограничения си капацитет на натоварване и своята отворена кабина без защита за водача срещу материалите в насипно състояние се използва за изпълнението на редица функции по превоз на различни елементи, като например на растения или животни, материали, кутии или боеприпаси.
- 36 Освен това поради техническите си характеристики и обективните си свойства посоченото превозно средство не може да се приравни на превозните средства от подпозиция 8704 10, тъй като няма необходимата стабилност, за да може да бъде използвано на строителни обекти, което съставлява характеристика, вътрешноприсъща на самосвалите (вж. в този смисъл решение от 11 януари 2007 г., V.A.S. Trucks, C-400/05, EU:C:2007:22, т. 35).

- 37 Следователно обстоятелството, че подобно превозно средство разполага с обръщателна платформа, която му позволява допълнително да превозва малки количества материали в насипно състояние, не поставя под въпрос основателността на неговото класифициране в подпозиция 8704 21 91.
- 38 Накрая, както беше напомнено в точка 23 от настоящото решение, Комисията има широко право на преценка при уточняването на съдържанието на тарифните позиции.
- 39 Тъй като при анализа на предоставената на Съда преписка не е установено нито едно основание за невалидност, описаното в нея превозно средство правилно е класирано в подпозиция 8704 21 91, а не в подпозиция 8704 10 от Регламент 2015/221.
- 40 Поради това на поставените въпроси следва да се отговори, че при тяхното разглеждане не се установяват обстоятелства, които да засягат валидността на регламента.

### **По съдебните разноски**

- 41 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 (шести състав) реши:

**При разглеждането на поставените въпроси не се установяват обстоятелства, които да засягат валидността на Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/221 на Комисията от 10 февруари 2015 година относно класирането на някои стоки в Комбинираната номенклатура.**

Подписи