

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (pátého senátu)

11. ledna 2007<sup>\*</sup>

Ve věci C-400/05,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 234 ES, podaná rozhodnutím Hoge Raad der Nederlanden (Nizozemsko) ze dne 11. listopadu 2005, došlým Soudnímu dvoru dne 16. listopadu 2005, v řízení

**B.A.S. Trucks BV**

proti

**Staatssecretaris van Financiën,**

SOUDNÍ DVŮR (pátý senát),

ve složení R. Schintgen, předseda senátu, A. Borg Barthet (zpravodaj) a E. Levits, soudci,

<sup>\*</sup> Jednací jazyk: nizozemština.

generální advokát: J. Mazák,  
vedoucí soudní kanceláře: R. Grass,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 16. listopadu 2006,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za B.A.S. Trucks BV H. de Biem a M. Ouwehandem, advocaten,
- za nizozemskou vládu H. G. Sevenster a C. ten Dam, jakož i P. van Ginnekenem, jako zmocněnci,
- za Komisi Evropských společenství J. Hottiaux, jako zmocněnkyní, ve spolupráci s F. Tuytschaeverem, advocaat,

s přihlédnutím k rozhodnutí, přijatému po vyslechnutí generálního advokáta, rozhodnout věc bez stanoviska,

vydává tento

### **Rozsudek**

- <sup>1</sup> Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu podpoložky 8704 10 kombinované nomenklatury, uvedené v příloze I nařízení Rady (EHS) č. 2658/87 ze dne 23. července 1987 o celní a statistické nomenklatuře a o společném celním

sazebníku (Úř. věst. L 256, s. 1; Zvl. vyd. 02/02, s. 382), ve znění nařízení Komise (ES) č. 2261/98 ze dne 26. října 1998 (Úř. věst. L 292, s. 1, dále jen „KN“).

- 2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi společnostmi B.A.S. Trucks BV (dále jen „BAS Trucks“) a Inspecteur der Belastingdienst – Douanedistrict Rotterdam ve věci sazebního zařazení dvou vozidel zvaných „Dumptrucks“ do podpoložky 8704 10 KN jako terénní vyklápěcí vozy konstruované pro využití mimo silniční síť.

## **Právní rámec**

### *Mezinárodní právo*

- 3 Mezinárodní úmluva, která zavedla harmonizovaný systém popisu a číselného označování zboží (dále jen „HS“), uzavřená v Bruselu dne 14. června 1983, a její pozměňovací protokol ze dne 24. června 1986 (dále jen „úmluva o HS“), byly schváleny jménem Společenství rozhodnutím Rady 87/369/EHS ze dne 7. dubna 1987 (Úř. věst. L 198, s. 1; Zvl. vyd. 02/02, s. 288).
- 4 Na základě čl. 3 odst. 1 uvedené úmluvy se každá smluvní strana zavazuje, že její tarifní a statistické nomenklatury budou v souladu s HS, že bude používat bez dodatků a změn všechny položky a podpoložky tohoto systému, jakož i jejich číselné

znaky a že bude sledovat pořadí číslování uvedeného systému. Každá smluvní strana se rovněž zavazuje používat všeobecná pravidla k výkladu HS, jakož i všechny poznámky k třídám, kapitolám a podpoložkám HS a neměnit dosah posledně uvedených.

- 5 Rada pro celní spolupráci, nyní Světová celní organizace, založená mezinárodní úmluvou, kterou byla vytvořena uvedená Rada, podepsanou v Bruselu dne 15. prosince 1950, schvaluje za podmínek uvedených v článku 8 úmluvy o HS vysvětlivky k HS přijaté Výborem pro HS uvedeným v článku 6 této úmluvy.
- 6 Vysvětlivka k HS vztahující se k položce 8704 HS zní:

„K této položce rovněž náleží:

- 1) Terénní vyklápěcí vozy, které jsou vozidla robustní konstrukce s výsypnou korbou nebo korbou se zadním otevíráním, zkonstruovaná pro přepravu hlušiny nebo různých materiálů. Tato vozidla s pevným nebo kloubovým podvozkem, která jsou obvykle vybavena koly určenými pro všechny terény, mohou jezdit na měkké půdě. [...]

[...]“

7 Co se týče podpoložky 8704 10, vysvětlivka k HS obsahuje následující:

„Terénní vyklápecí vozy této podpoložky se obecně odlišují od ostatních vozidel určených pro přepravu nákladu (zejména nákladních automobilů) skutečností, že vykazují následující charakteristiky:

— [...]

— chybějící odpružení náprav;

— vybavení zesílenými brzdami;

— omezená maximální rychlost a omezený dojezd;

— speciální pneumatiky pro měkký terén;

— [...]

Je však třeba poznamenat, že některé terénní vyklápěcí vozy jsou speciálně zkonstruovány pro využití v dolech nebo v tunelech, jako například ty, které obsahují korbu se zadním otevíráním. [...]"

### *Právo Společenství*

- 8 Kombinovaná nomenklatura zavedená nařízením č. 2658/87 jak pro potřeby společného celního sazebníku, tak pro potřeby statistik vnějšího obchodu Společenství se zakládá na HS, jehož šestimístné číselné položky a podpoložky přejímá a pouze sedmé a osmé číslo tvoří její další členění.
  
- 9 Znění kombinované nomenklatury použitelné v době rozhodné z hlediska skutkového stavu v původním řízení je obsaženo v příloze I nařízení č. 2261/98. Druhá část této přílohy obsahuje třídu XVII nazvanou „Vozidla, letadla, plavidla a dopravní zařízení“. Tato třída obsahuje zejména kapitolu 87 nazvanou „Vozidla, jiná než kolejová, jejich části, součásti a příslušenství“. V této kapitole se nachází číslo 8704, které obsahuje zejména následující položky:

„8704      Motorová vozidla pro přepravu nákladu:

8704 10    — Terénní vyklápěcí vozy:

- — se vznětovým pístovým motorem s vnitřním spalováním (dieselovým motorem nebo motorem se žárovou hlavou) nebo se zážehovým spalovacím pístovým motorem s vnitřním spalováním:

8704 10 11 — — — se vznětovým pístovým motorem s vnitřním spalováním (dieselovým motorem nebo motorem se žárovou hlavou) s obsahem válců převyšujícím 2 500 cm<sup>3</sup> nebo se zážehovým spalovacím pístovým motorem s vnitřním spalováním s obsahem válců nepřesahujícím 2 800 cm<sup>3</sup>.

[...]

— ostatní, se vznětovým pístovým motorem s vnitřním spalováním (dieselovým motorem nebo motorem se žárovou hlavou):

[...]

8704 23 — — o celkové hmotnosti vozidla převyšující 20 tun:

[...]

— — — ostatní:

[...]

8704 23 99 — — — — použitá“.

<sup>10</sup> Všem třídám a v rámci každé třídy všem kapitolám KN předchází určitý počet poznámek, tedy poznámek ke třídám nebo kapitolám.

<sup>11</sup> Třída XVII neobsahuje žádnou poznámku, kterou by bylo třeba zohlednit v rámci tohoto řízení.

- 12 Komise Evropských společenství však zveřejnila vysvětlivky ke kombinované nomenklatuře podle čl. 10 odst. 1 nařízení č. 2658/87 (Úř. věst. 1998, C 287, s. 1). V jejich znění platném v době rozhodné z hlediska skutkového stavu v původním řízení stanoví uvedené vysvětlivky týkající se položek 8704 10 11 až 8704 10 90 KN zejména:

„Tyto položky zahrnují zejména vozidla vybavená přední nebo zadní výsypnou korbou nebo korbou se zadním otevíráním, která byla speciálně zkonstruována pro přepravu písku, šterku, zeminy, kamenů atd. a jsou určena k používání v lomech, dolech nebo na staveništích, při stavbě silnic, letišť a přístavů. [...]“

- 13 Všeobecná pravidla pro výklad KN, která jsou uvedena v její části první hlavě I bodu A, zejména stanoví:

„Zařazení zboží do kombinované nomenklatury se řídí těmito zásadami:

1. Názvy tříd, kapitol a podkapitol jsou pouze orientační; pro právní účely jsou pro zařazení směrodatná znění čísel, příslušných poznámek ke třídám nebo kapitolám a následující ustanovení, pokud znění těchto čísel nebo poznámek nestanoví jinak.

[...]

3. Zboží, které lze zařadit do dvou nebo více čísel [...], se zařazuje takto:

- a) číslo se specifitějším popisem má přednost před čísly s obecnějším popisem.  
[...]

[...]

6. Zařazení zboží do položek a podpoložek určitého čísla je pro právní účely stanoveno zněním těchto položek a podpoložek a příslušných poznámek k položkám a podpoložkám, jakož i *mutatis mutandis* výše uvedenými pravidly, přičemž se rozumí, že srovnávány mohou být pouze položky a podpoložky stejné úrovně. Není-li stanoveno jinak, uplatňují se pro účely tohoto pravidla rovněž příslušné poznámky ke třídě a kapitole.“

### **Spor v původním řízení a předběžná otázka**

- <sup>14</sup> BAS Trucks dováží do Evropské unie zejména ojeté terénní vyklápěcí vozy. V průběhu června 1998 předložila dvě žádosti o závazné informace o sazebním zařazení zboží týkající se vozidla značky MAN a vozidla značky Scania.

- <sup>15</sup> V informacích o sazebním zařazení zboží ze dne 30. července 1998 zařadily nizozemské celní orgány obě předmětná vozidla do podpoložky 8704 23 99 KN.

- 16 Jelikož se BAS Trucks domnívala, že uvedená vozidla musí být zařazena do podpoložky 8704 10 11 KN, podala proti těmto informacím námitku, která byla zamítnuta. Proti rozhodnutí o zamítnutí námítky podala odvolání, toto rozhodnutí však potvrdil Gerechtshof te Amsterdam. BAS Trucks proto podala kasační opravný prostředek u Hoge Raad der Nederlanden.

- 17 Předkládající soud popisuje dotčené výrobky následovně:

„Obě vozidla jsou vybavena kabinou řidiče a korbou s plochým dnem a jsou určena pro přepravu písku, kamenů, šterku atd. Přední stěna korby je prodloužena až ke kabině. Vozidla jsou dále vybavena pevným a zesíleným podvozkem, na který jsou zavěšeny čtyři nápravy, z nichž dvě přední jsou řídicí. Náprava je vybavena redukční převodovkou za účelem zvýšení pohonu kol v těžkém terénu.

Vozidla jsou vybavena 22- a 24-palcovými koly se speciálními pneumatikami (klikatý profil) určenými k jízdě v měkkém terénu. Mohou dosáhnout maximální rychlosti 85 km/hod. Jelikož je kapacita nádrží 300, respektive 400 litrů a poměr průměrné spotřeby 1:1,3, mají vozidla dojezd 400, respektive 550 km. Brzdný výkon vozidel, který činí 4 100 KW je vyšší než brzdný výkon běžného nákladního automobilu (1 900 až 2 400 KW). Vozidla mají vznětový motor s vnitřním spalováním. Scania P 113 8x4 má obsah válců 11 028 cm<sup>3</sup>. Obsah válců vozidla MAN 41 372 8x4 činí 22 967 cm<sup>3</sup>.

Vlastní hmotnost vozidla Scania P 113 8x4 činí 14 800 kilogramů, užitková hmotnost je 21 200 kilogramů. Vlastní hmotnost vozidla MAN 41 372 8x4 činí 14 420 kilogramů a užitková hmotnost je 21 580 kilogramů. Vztah mezi vlastní hmotností a užitkovou hmotností nepřesahuje u žádného z obou vozidel 1:1,6.“

- 18 Předkládající soud se domnívá, že znění podpoložky 8704 10 KN není dostatečné, aby podle něj mohlo být s jistotou provedeno sazební zařazení dotčených vozidel, a to ani ve světle vysvětlivek k položce 8704 poskytnutých Světovou celní organizací a Evropským společenstvím. Kromě toho se domnívá, že i když rozsudek ze dne 16. září 2004, DFDS (C-396/02, Sb. rozh. s. I-8439) odstraňuje veškerou pochybnost ohledně zařazení „terénních vyklápečích vozů“ ve smyslu podpoložky 8704 10 KN, neupřesňuje způsob, jakým je třeba vykládat kritérium „zkonstruované pro využití mimo silniční síť“, které je také součástí znění této podpoložky.
- 19 Za těchto podmínek se Hoge Raad der Nederlanden rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Brání okolnost, že terénní vyklápečí vozy jsou konstruovány podle svých charakteristických vlastností také k využití na zpevněných veřejných cestách, jejich zařazení do položky 8704 10 [KN]?“

### **K předběžné otázce**

*Vyjádření předložená Soudnímu dvoru*

- 20 BAS Trucks tvrdí, že sporné terénní vyklápečí vozy jsou konstruované pro využití mimo silniční síť. Domnívá se, že skutečnost, že uvedené terénní vyklápečí vozy mohou být používány na zpevněných veřejných cestách, nevylučuje, že jsou

konstruovány pro užití mimo silniční síť. Uplatňuje, že ani poznámky ke kapitole 87, ani podpoložka 8704 10 KN neupřesňují, že terénní vyklápecí vozy musí být konstruovány výlučně pro užití mimo veřejné cesty. Dodává, že ačkoli uvedené terénní vyklápecí vozy mohou jezdit po silnicích, není to ekonomicky rentabilní vzhledem k vysokým nákladům a jejich omezenému dojezdu v porovnání s běžnými nákladními automobily.

- 21 V důsledku toho navrhuje BAS Trucks Soudnímu dvoru, aby na otázku odpověděl tak, že okolnost, že terénní vyklápecí vozy konstruované k užití mimo veřejné cesty mohou rovněž – příležitostně – jezdit na těchto cestách z důvodu svých charakteristických vlastností, nebrání zařadit tato vozidla do podpoložky 8704 10 KN.
- 22 Nizozemská vláda tvrdí, že znění podpoložky 8704 10 KN předpokládá, že vozidlo musí pro účely svého zařazení do této podpoložky splňovat dvě kumulativní podmínky, a to být „terénním vyklápecím vozem“ a být konstruováno k využití mimo silniční síť. Tato vláda se domnívá, že druhá podmínka je samostatným požadavkem, který musí být splněn nezávisle na prvním požadavku, a tvrdí, že skutečnost, že uvedené terénní vyklápecí vozy nejsou výlučně určeny k využití mimo silniční síť, ale také k užití na veřejných cestách, neumožňuje zařadit tyto vozy do podpoložky 8704 10 KN. Nizozemská vláda vykládá výraz „zkonstruované pro využití mimo silniční síť“ v tom smyslu, že k tomu, aby mohly terénní vyklápecí vozy spadat do podpoložky 8704 10 KN, musí být zkonstruovány výlučně k využití mimo silniční síť.
- 23 V důsledku toho navrhuje nizozemská vláda Soudnímu dvoru, aby na otázku odpověděl tak, že okolnost, že terénní vyklápecí vozy jsou konstruovány podle svých charakteristických vlastností rovněž k využití na zpevněných veřejných cestách, brání jejich zařazení do podpoložky 8704 10 KN.

- 24 Komise se domnívá, že ani ze znění samotné položky KN, ani z vysvětlivek ke KN nebo vysvětlivek k HS nevyplývá, že terénní vyklápěcí vozy musí být zkonstruovány výlučně k využití mimo silniční síť. Podle tohoto orgánu musí příslušné vnitrostátní orgány ověřovat v praxi případ od případu, zda je terénní vyklápěcí vůz konstruován na prvním místě k využití mimo silniční síť, nebo na zpevněných veřejných cestách. V tomto posledním případě je jeho zařazení do podpoložky 8704 10 KN vyloučeno.
- 25 V důsledku toho Komise navrhuje odpovědět na předběžnou otázku tak, že okolnost, že terénní vyklápěcí vozy jsou konstruovány podle svých charakteristických vlastností rovněž pro využití na zpevněných veřejných cestách, nebrání sama o sobě jejich zařazení do podpoložky 8704 10 KN. Dodává, že posouzení, zda terénní vyklápěcí vozy na základě všech svých charakteristických vlastností spadají, či nespádají do podpoložky 8704 10 KN, náleží vnitrostátnímu soudu, a to s ohledem na vysvětlivky ke KN a HS, které se na ně vztahují.

### *Odpověď Soudního dvora*

- 26 Podstatou otázky předkládajícího soudu je, zda okolnost, že „terénní vyklápěcí vozy“ ve smyslu podpoložky 8704 10 KN jsou konstruovány tak, že mohou být používány rovněž na zpevněných veřejných cestách, brání jejich zařazení do této podpoložky.
- 27 Je třeba nejdříve připomenout, že podle ustálené judikatury Soudního dvora je třeba za účelem zajištění právní jistoty a snadnosti kontrol hledat rozhodující kritérium pro celní zařazení zboží obecně v jeho objektivních charakteristikách a vlastnostech, jak jsou definovány zněním položky kombinované nomenklatury, a poznámek

k oddílům [třídám] a kapitolám (viz zejména výše uvedený rozsudek DFDS, bod 27, a rozsudky ze dne 15. září 2005, *Intermodal Transports*, C-495/03, Sb. rozh. s. I-8151, bod 47, a ze dne 8. prosince 2005, *Possehl Erzkontor GmbH*, C-445/04, Sb. rozh. I-10721, bod 19).

- 28 Vysvětlivky ke kombinované nomenklatuře vypracované Komisí a vysvětlivky k HS vypracované Světovou celní organizací přispívají významným způsobem k výkladu dosahu jednotlivých tarifních položek, aniž by však byly právně závazné (viz rozsudek ze dne 28. dubna 1999, *Mövenpick Deutschland*, C-405/97, *Recueil*, s. I-2397, bod 18).
- 29 Mimoto účel použití výrobku může tvořit objektivní kritérium pro zařazení, pokud je inherentní tomuto výrobku, přičemž zda toto souhlasí, musí být posouzeno v závislosti na objektivních charakteristikách a vlastnostech zboží (viz rozsudek ze dne 1. června 1995, *Thyssen Haniel Logistic*, C-459/93, *Recueil*, s. I-1381, bod 13).
- 30 Jak Soudní dvůr zdůraznil v bodě 31 výše citovaného rozsudku DFDS, znění podpoložky 8704 10 KN předpokládá, že vozidlo musí pro své zařazení do této podpoložky splňovat dvě podmínky, tj. musí se jednat o „terénní vyklápečí vůz“ a musí být zkonstruováno pro využití mimo silniční síť.
- 31 Je třeba konstatovat, že jediným kritériem uváděným nizozemskou vládou pro odmítnutí zařazení sporných vozidel jako terénních vyklápečích vozů ve smyslu podpoložky 8704 10 KN je skutečnost, že uvedené terénní vyklápečí vozy nejsou zkonstruovány výlučně pro využití mimo silniční síť, ale rovněž pro využití na zpevněných veřejných cestách.

- 32 Ze znění podpoložky 8704 10 KN vyplývá, že se jedná o specifickou položku určenou pro vozy zkonstruované pro zvláštní užití, tedy nakládku a vykládku různého materiálu mimo silniční síť. Ostatní kategorie motorových vozidel určených pro přepravu zboží spadají do obecných podpoložek, které rozlišují nikoli podle účelu použití, ale podle charakteristických technických vlastností předmětných vozidel. Z toho vyplývá, že, jak zdůraznila generální advokátka Stix-Hackl v bodě 33 svého stanoviska ve výše uvedené věci DFDS, rozhodující kritérium pro zařazení terénních vyklápěcích vozů do podpoložky 8704 10 KN představuje jejich zvláštní účel použití.
- 33 Vysvětlivky ke kombinované nomenklatuře týkající se podpoložek 8704 10 11 až 8704 10 90 popisují terénní vyklápěcí vozy jako vozidla, která byla „speciálně zkonstruována pro přepravu písku, šterku, zeminy, kamenů atd. a jsou určena k používání v lomech, dolech nebo na staveništích, při stavbě silnic, letišť a přístavů“.
- 34 Vysvětlivky k HS týkající se podpoložek 8704 a 8704 10 popisují terénní vyklápěcí vozy jako vozidla „obvykle vybavená koly určenými pro všechny terény, [která jsou způsobilá] k jízdě na měkkém terénu“, jejichž maximální rychlost a dojezd jsou omezeny v porovnání s vozidly zkonstruovanými v první řadě pro použití na zpevněných veřejných cestách, a která jsou zpravidla vybavena speciálními pneumatikami pro měkký terén.
- 35 Obecně se jeví, že vzhledem k charakteristickým vlastnostem inherentním terénním vyklápěcím vozům stanoveným v podpoložce 8704 10 KN, tedy zejména ke kolům určeným pro všechny druhy terénů, speciálním pneumatikám pro měkký terén a omezené maximální rychlosti a omezenému dojezdu, jsou taková vozidla určena hlavně k přepravě materiálu v lomech, dolech nebo na staveništích, tedy mimo

silniční sítě. Tyto vlastnosti je odlišují od ostatních vozidel určených pro přepravu zboží, na rozdíl od nichž jsou určeny hlavně k jízdě v terénu, který není zpevněnou veřejnou cestou.

- 36 Z výše uvedeného vyplývá, že terénní vyklápěcí vozy musí být pro své zařazení do podpoložky 8704 10 KN zkonstruovány speciálně pro přepravu a vykládku materiálu mimo silniční sítě.
- 37 Ze znění podpoložky 8704 10 KN ani z vysvětlivek ke kombinované nomenklatuře a HS nicméně nevyplývá, že uvedené terénní vyklápěcí vozy musí být zkonstruovány tak, aby mohly být používány výlučně mimo silniční sítě.
- 38 Na rozdíl od tvrzení nizozemské vlády nespočívá základní charakteristická vlastnost terénních vyklápěcích vozů, které spadají do podpoložky 8704 10 KN, ve skutečnosti, že musí být vyloučena možnost jejich použití v silniční síti, ale v tom, že jsou zkonstruovány hlavně k tomu, aby mohly jezdit ve víceméně nerovných terénech. Okolnost, že terénní vyklápěcí vozy jsou zkonstruovány tak, že jsou rovněž příležitostně způsobilé k jízdě na zpevněných veřejných cestách, tedy není rozhodujícím prvkem pro jejich zařazení v KN.
- 39 Z výše uvedeného vyplývá, že skutečnost, že terénní vyklápěcí vůz je zkonstruován tak, že je způsobilý nejen k jízdě mimo silniční sítě, nýbrž i na zpevněných veřejných cestách, nemůže sama o sobě postačovat k vyloučení zařazení uvedeného vozidla jako terénního vyklápěcího vozu ve smyslu podpoložky 8704 10 KN.

- 40 Vnitrostátním orgánům náleží, aby ověřovaly případ od případu, zda je terénní vyklápečí vůz zkonstruován speciálně a hlavně k využití mimo silniční síť nebo zda je naopak zkonstruován hlavně k použití na zpevněných veřejných cestách, přičemž toto ověření musí podléhat soudní kontrole. K tomuto účelu je třeba na základě všech charakteristických vlastností dotčeného vozidla určit, zda má, či nemá základní charakteristické vlastnosti vyjmenované ve vysvětlivkách ke kombinované nomenklatuře a ve vysvětlivkách k HS, které se jich týkají.
- 41 V důsledku toho je na položenou otázku třeba odpovědět tak, že podpoložka 8704 10 KN musí být vykládána v tom smyslu, že se do ní zařazují terénní vyklápečí vozy ve smyslu uvedené podpoložky, které jsou zkonstruovány speciálně a hlavně k použití mimo zpevněné veřejné cesty. Skutečnost, že terénní vyklápečí vozy mají charakteristické vlastnosti, které jim umožňují jezdit příležitostně na zpevněných veřejných cestách, nebrání jejich zařazení jako terénní vyklápečí vozy ve smyslu této podpoložky.

## **K nákladům řízení**

- 42 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení vzhledem ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (pátý senát) rozhodl takto:

**Podpoložka 8704 10 kombinované nomenklatury, uvedená v příloze I nařízení Rady (EHS) č. 2658/87 ze dne 23. července 1987 o celní a statistické**

**nomenklatuře a o společném celním sazebníku, ve znění nařízení Komise (ES) č. 2261/98 ze dne 26. října 1998, musí být vykládána v tom smyslu, že se do ní zařazují terénní vyklápěcí vozy ve smyslu uvedené podpoložky, které jsou zkonstruovány speciálně a hlavně k použití mimo zpevněné veřejné cesty. Skutečnost, že terénní vyklápěcí vozy mají charakteristické vlastnosti, které jim umožňují jezdit příležitostně na zpevněných veřejných cestách, nebrání jejich zařazení jako terénní vyklápěcí vozy ve smyslu této podpoložky.**

Podpisy.