



Teismo praktikos rinkinys

TEISINGUMO TEISMO (šeštoji kolegija) SPRENDIMAS

2018 m. vasario 22 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Bendrasis muitų tarifas – Tarifinės pozicijos – Autotransporto priemonės, skirtos kroviniams vežti – Subpozicijos 8704 10 10 ir 8704 21 91 – Reglamentas (ES) 2015/221 – Galiojimas“

Byloje C-545/16

dėl *First-tier Tribunal (Tax Chamber)* (Pirmosios instancijos teismas (Mokesčių bylų skyrius), Jungtinė Karalystė) 2016 m. spalio 26 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2016 m. spalio 28 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

Kubota (UK) Ltd,

EP Barrus Ltd

prieš

Commissioners for Her Majesty's Revenue and Customs

TEISINGUMO TEISMAS (šeštoji kolegija),

kuri sudaro kolegijos pirmininko pareigas einantis J.-C. Bonichot, teisėjai S. Rodin ir E. Regan (pranešėjas),

generalinis advokatas N. Wahl,

posėdžio sekretorė L. Hewlett, vyriausioji administratorė,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2017 m. rugsėjo 27 d. posėdžiui,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

- *Kubota (UK) Ltd* ir *EP Barrus Ltd*, atstovaujамų baristerės V. Sloane ir S. Cock,
- Jungtinės Karalystės vyriausybės, atstovaujamos C. Crane ir M. Fell,
- Europos Komisijos, atstovaujamos A. Caeiros ir J. Hradil,

atsižvelgęs į sprendimą, priimtą susipažinus su generalinio advokato nuomone, nagrinėti bylą be išvados,

priima šį

* Proceso kalba: anglų.

Sprendimą

- 1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 1987 m. liepos 23 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2658/87 dėl tarifų ir statistinės nomenklatūros bei dėl Bendrojo muitų tarifo (OL L 256, 1987, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 2 sk., 2 t., p. 382), iš dalies pakeisto 2012 m. spalio 9 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) Nr. 927/2012 (OL L 304, 2012, p. 1), I priede pateiktos Kombinuotosios nomenklatūros (toliau – KN) pozicijų 8704 10 10 ir 8704 21 91 išaiškinimo ir 2015 m. vasario 10 d. Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 2015/221 dėl tam tikrų prekių klasifikavimo Kombinuotojoje nomenklatūroje (OL L 37, 2015, p. 1) galiojimo.
- 2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant *Kubota (UK) Ltd* ir *EP Barrus Ltd* bei *Commissioners for Her Majesty's Revenue and Customs* (Jungtinės Karalystės mokesčių ir muitų tarnyba) ginčą dėl tam tikrų šių bendrovių į Europos Sąjungą importuotų transporto priemonių tarifinio klasifikavimo.

Teisinis pagrindas

Sąjungos teisė

- 3 1992 m. spalio 12 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2913/92, nustatančio Bendrijos muitinės kodeksą (OL L 302, 1992, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 2 sk., 4 t., p. 307), 2 straipsnyje nustatyta:

„1. Išskyrus atvejus, kai tarptautinės konvencijos arba paprotinės teisės normos, apimančios geografiniu arba ekonominiu požiūriu ribotą taikymo sritį, arba autonominės Bendrijos lygio priemonės nustato kitaip, Bendrijos muitinės veiklos taisyklės vienodai taikomos visoje Bendrijos muitų teritorijoje.

2. Tam tikros muitinės veiklos taisyklių nuostatos taip pat gali būti taikomos ir už Bendrijos muitų teritorijos ribų, vadovaujantis arba atitinkamų sričių taisyklėmis, arba tarptautinėmis konvencijomis.“
- 4 Šio reglamento 12 straipsnio 6 dalies pirmoje pastraipoje nustatyta:

„Privalomosios tarifinės informacijos, kuri netenka galios vadovaujantis 5 dalies a punkto ii arba iii papunkčiu arba b punkto ii arba iii papunkčiu, turėtojas gali ja naudotis dar šešis mėnesius nuo atitinkamų dokumentų paskelbimo arba šio asmens informavimo dienos, jeigu jis iki tokios tarifų priemonės priėmimo remdamasis privalomąja informacija yra sudaręs privalomas vykdyti sutartis dėl atitinkamų prekių pirkimo arba pardavimo. Tačiau produktams, kuriems išduotas importo sertifikatas, eksporto sertifikatas arba išankstinio nustatymo sertifikatas pateikiamas jų muitinio įforminimo metu, nurodytasis šešių mėnesių laikotarpis pakeičiamas sertifikato galiojimo laikotarpiu. <...>“
- 5 Reglamentu Nr. 2658/87 nustatyta KN pagrįsta suderinta prekių aprašymo ir kodavimo sistema (toliau – SS), kurią parengė Muitinių bendradarbiavimo taryba (vėliau tapusi Pasauline muitinių organizacija (PMO)) ir kuri įtvirtinta 1983 m. birželio 14 d. Briuselyje sudarytoje Tarptautinėje konvencijoje dėl suderintos prekių aprašymo ir kodavimo sistemos. Ši konvencija kartu su 1986 m. birželio 24 d. pakeitimo protokolu Europos ekonominės bendrijos vardu patvirtinta 1987 m. balandžio 7 d. Tarybos sprendimu 87/369/EEB (OL L 198, 1987, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 2 sk., 2 t., p. 288).
- 6 KN pirmoje dalyje įtvirtintos preliminariosios nuostatos. Šios dalies 1 skyriaus, skirto bendrosioms nuostatoms, A skirsnyje „Bendrosios [KN] aiškinimo taisyklės“ nustatyta:

„Klasifikuojant prekes pagal [KN], turi būti vadovujamasi šiais principais.

<...>

3. Jeigu pritaikius 2 taisyklės b punktą arba dėl kokių nors kitų priežasčių prekę galima *prima facie* priskirti dviem arba daugiau pozicijų, ji turi būti klasifikuojama taip:

- a) pirmenybė teikiama tai pozicijai, kurioje prekė aprašyta tiksliausiai, lyginant su kitomis pozicijomis, kuriose ji aprašyta bendriau. Tačiau, jeigu kiekvienoje iš dviejų arba daugiau pozicijų yra nurodyta tik dalis medžiagų, sudarančių mišrias arba sudėtines prekes, taip pat jeigu nurodyta tik dalis dirbinių, supakuotų į mažmeninei prekybai skirtą rinkinį, tokios pozicijos atitikimo tokioms prekėms požiūriu turi būti vertinamos kaip lygiavertės, net jeigu vienoje iš jų prekės aprašytos išsamiau arba tiksliau;

<...>“

7 KN 8704 pozicija suformuluota taip:

„8704	Autotransporto priemonės, skirtos kroviniams vežti
8704 10	– Nemagistraliniai savivarčiai
8704 10 10	– – Su stūmokliniu slėginio uždegimo vidaus degimo varikliu (dyzeliu arba pusiau dyzeliu) arba su stūmokliniu kibirkštinio uždegimo vidaus degimo varikliu
8704 10 90	– – Kitos
	– Kitos, su stūmokliniu slėginio uždegimo vidaus degimo varikliu (dyzeliu arba pusiau dyzeliu):
8704 21	– – Kurių didžiausia pakrautos transporto priemonės masė ne didesnė kaip 5 tonos;
<...>	<...>
	– – – – Su varikliu, kurio cilindrų darbinis tūris ne didesnis kaip 2 500 cm ³
8704 21 91	– – – – – Naujos
<...>	<...>“

- 8 Reglamento 2015/221, priimto remiantis Reglamento Nr. 2658/87 9 straipsnio 1 dalies a punktu, priede šio reglamento priede pateiktos lentelės 1 skiltyje aprašytos prekės klasifikuojamos pagal 2 skiltyje nurodytą KN kodą, remiantis 3 skiltyje išdėstytais paaiškinimais. Šiame priede nurodyta:

„Prekių aprašymas	Klasifikavimas (KN kodas)	Priežastys
(1)	(2)	(3)
<p>Nauja darbinė keturiais ratais varoma transporto priemonė su stūmokliniu slėginio uždegimo vidaus degimo varikliu (dyzelinium), kurio cilindrų darbinis tūris 720 cm³, grynas svoris (įskaitant skysčius) yra apie 630 kg, nestabdomos transporto priemonės vilkimo galia 750 kg, o apytikriai matmenys – 300 × 160 cm.</p> <p>Transporto priemonės kabina atvira, su dviem sėdynėmis (įskaitant vairuotojo), įrengtas apsaugos nuo visiško apsisvertimo rėmas, krovininė platforma, sukonstruota iš tvirtu plieninio rėmo su tvirta pakreipiama platforma, su rankiniu būdu valdomu verstuvu, kurio pajėgumas 0,4 cm³ arba apie 400 kg. Jos prošvaisa didelė – 27 cm, o važiuoklės bazė – 198 cm.</p> <p>Uždėtos bekele važiuoti tinkamos padangos, skirtos važiuoti minkštu paviršiumi, įrengti drėgno tipo diskiniai stabdžiai, yra sukabinimo įtaisas ir priekinis kablys. Transporto priemonė važiuoja ne didesniu kaip 25 km / h greičiu ir pasižymi geru stabdymo pajėgumu.</p> <p>Transporto priemonė suprojektuota naudoti ne keliuose, ypač sunkiai išvažiuojamose vietovėse.</p> <p>Transporto priemonė naudojama įvairioms funkcijoms atlikti, pavyzdžiui, priekaboms stumti ar vilkti, gyvūnams perkelti, augalams, dėžėms, vandeniui ir įrangai, amunicijai ir gyvūnų pašarams vežti.</p>	8704 21 91	<p>Klasifikuojama vadovaujantis Kombinuotosios nomenklatūros 1 ir 6 bendrosiomis aiškinimo taisyklėmis ir KN kodus 8704, 8704 21 ir 8704 21 91 atitinkančiais prekių aprašymais.</p> <p>Transporto priemonė suprojektuota kaip daugiavfunkcė transporto priemonė, kuri gali būti naudojama įvairioms funkcijoms skirtingose aplinkose atlikti. Ji turi objektyvių autotransporto priemonių, skirtų kroviniams vežti, kurios priklauso 8704 pozicijai, požymių (taip pat žr. Suderintos sistemos klasifikavimo nuomos 8704 31/3 ir 8704 90/1).</p> <p>Transporto priemonė nėra nemagistralinis savivartis. Ji nėra tvirtos konstrukcijos, turinti pakreipiama arba apacioje atidaromą platformą ir suprojektuota iškastoms ar kitokioms medžiagoms vežti (taip pat žr. Suderintos sistemos paaiškinimų 8704 pozicijos paaiškinimo šeštos pastraipos 1 punktą). Todėl klasifikuoti pagal Suderintos sistemos 8704 10 poziciją negalima.</p> <p>Todėl gaminys klasifikuotinas kaip nauja autotransporto priemonė, skirta prekėms vežti, priskiriant KN kodą 8704 21 91.</p>

- 9 2011 m. gegužės 6 d. Europos Sąjungos [K]ombinuotosios nomenklatūros paaiškinimų (OL C 137, 2011, p. 1), (toliau – KN aiškinamosios pastabos) kode 8704 nustatyta:

„8704	<p>Autotransporto priemonės, skirtos kroviniam vežti</p> <p><i>Mutatis mutandis</i> taikomi paaiškinimų 8703 pozicijos paaiškinimai.</p> <p>Cilindro darbinio tūrio apibrėžimą žr. SS paaiškinimų 8407 31, 8407 32, 8407 33 ir 8407 34 subpozicijų paaiškinimuose.</p> <p>Šioje pozicijoje klasifikuojami keturiais ratais varomi visureigiai automobiliai, turintys šarnyrines važiuokles, kurių priekinėje korpuso dalyje yra dyzelinis variklis ir vairuotojo kabina su valdymo įranga. Galinė dalis sudaryta iš dviejų ratų važiuoklės, be įrangos, bet turinti galimybę tvirtinti joje įvairius įrenginius.</p> <p>Tačiau šioje pozicijoje neklasifikuojamos transporto priemonės su prie jų pritvirtinta žemės ūkio arba kita specialiosios paskirties įranga (8705 pozicija).</p>
8704 10 10 ir 8704 10 90	<p>Nemagistraliniai savivarčiai</p> <p>1. Šiose subpozicijose daugiausia klasifikuojamos autotransporto priemonės, skirtos naudoti karjeruose, kasyklose arba statybos aikštelėse, kelio darbams, oro uostuose ir uostuose bei turinčios priekyje arba gale sumontuotą savivartinį kėbulą ar apačioje atsidarantį kėbulą, kuris yra specialiai suprojektuotas smėliui, žvyru, žemėms, akmenims ir t. t. vežti. Pavyzdžiai, iliustruojantys įvairių tipų savivarčius, yra pateikti šių pastabų pabaigoje.</p> <p>2. Šioms subpozicijoms taip pat priskiriamos mažesnio krovumo autotransporto priemonės, kurios naudojamos statybos aikštelėse žemėms, nuolaužoms, nesukietėjusiam cementui ar betonui ir t. t. vežti. Tokios autotransporto priemonės turi fiksuotą arba šarnyrinę važiuoklę, yra varomos dviem arba keturiais ratais, savivarčio piltavas yra įrengtas virš vienos ašies, o vairuotojo sėdynė – virš kitos. Vairuotojo sėdynė ne visada yra kabinos viduje.“</p>

SS paaiškinimai

- 10 Pagal šio sprendimo 5 punkte minėtos Tarptautinės konvencijos 6 straipsnio 1 dalį Muitinių bendradarbiavimo tarybos viduje buvo įsteigtas Komitetas, pavadintas „Suderintosios sistemos komitetu“, kurį sudaro kiekvienos Susitariančiosios Šalies atstovai. Šio komiteto užduotis, be kita ko, siūlyti minėtos konvencijos pakeitimus ir rengti aiškinamąsias pastabas (toliau – SS aiškinamosios pastabos), klasifikavimo nuomones ir kitus siūlymus, kaip aiškinti SS.
- 11 SS aiškinamosios pastabos, kiek tai susiję su subpozicija 8704 10, išdėstytos taip:

„Šioje subpozicijoje klasifikuojami savivarčiai nuo kitų transporto priemonių, skirtų kroviniam vežti (ypač sunkvežimių su platforma), skiriasi tuo, kad:

- platforma pagaminta iš labai stipraus valcuoto plieno; priekinė pertvara prailginta virš vairuotojo kabinos kaip šios apsauga, o dugnas kyla visiškai ar iš dalies užpakalinės dalies link;
- kai kuriais atvejais vairuotojo kabina yra tik pusės pločio;

- nėra ašių pakabos;
- sustiprinta stabdymo įranga;
- ribotas maksimalus greitis ir judėjimo zona;
- specialios padangos, skirtos važiuoti minkštu paviršiumi;
- dėl jų tvirtos konstrukcijos, nepakrautos transporto priemonės / krovumo santykis neviršija 1:1,6;
- konstrukcija gali būti įkaitinama išmetamosiomis dujomis siekiant išvengti medžiagų sulipimo arba užšalimo.

Vis dėlto turėtų būti atkreipiamas dėmesys į tai, kad tam tikri savivarčiai yra specialiai sukurti darbuvi kasyklose arba tuneliuose, pavyzdžiui, tie, kurių platforma atidaroma apačioje. Jie pasižymi kai kuriomis iš minėtų charakteristikų, bet neturi kabinos arba prailgintos priekinės dalies platformai apsaugoti“.

Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

- 12 *Upper Tribunal* (Tax and Chancery Chamber) (Aukštesnysis teismas (Mokesčių bylų ir kanclerio skyrius) (Jungtinė Karalystė)) priėmus sprendimą, Mokesčių ir muitinės valdyba ieškovų pagrindinėje byloje prašymu joms pateikė privalomąją tarifinę informaciją (toliau – PTI); pagal ją tam tikros importuotos transporto priemonės, skirtos prekėms vežti, priskiriamos prie savivarčių, priklausančių 8704 10 subpozicijai.
- 13 2014 m. Muitinės kodekso komitetas išnagrinėjo tam tikrų komercinių transporto priemonių klasifikavimą; šis tyrimas, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismo nuomone, buvo pradėtas vadovaujantis *Upper Tribunal (Tax and Chancery Chamber)* [Aukštesnysis teismas (Mokesčių bylų ir kanclerio skyrius), Jungtinė Karalystė] sprendimu. Po šio tyrimo Europos Komisija priėmė Reglamentą 2015/221, juo transporto priemonės, kurių tipas panašus į šioje pagrindinėje byloje nagrinėjamų transporto priemonių tipą, buvo klasifikuotos, priskiriant prie 8704 21 91 subpozicijos. Šis komitetas pradėjo taikyti minėtą reglamentą ir Mokesčių ir muitinės valdyba informavo ieškoves pagrindinėje byloje apie PTI panaikinimą.
- 14 Ieškovės pagrindinėje byloje dėl panaikinimo padavė skundą prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui, nurodydamos du pagrindus. Pirmajame ieškinio pagrinde ieškovės teigia, kad Reglamentas 2015/221 nėra taikomas importuotoms transporto priemonėms, ir, antra, kad šis reglamentas negalioja, kiek jo priede aprašyta transporto priemonė klasifikuojama priskiriant prie 8704 21 91 subpozicijos.
- 15 Pažymėjęs, kad Reglamentas 2015/221 taikomas pagrindinėje byloje nagrinėjamoms transporto priemonėms, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, kad argumentai, kuriais ieškovės pagrindinėje byloje abejoja dėl šio reglamento galiojimo, nėra visiškai nepagrįsti.
- 16 Šiomis aplinkybėmis *First-tier Tribunal (Tax Chamber)* [Pirmosios instancijos teismas (mokesčių bylų skyrius) Jungtinė Karalystė] nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar Reglamentas [2015/221] dėl tam tikrų prekių klasifikavimo Kombinuotojoje nomenklatūroje negalioja tiek, kiek pagal jį šiame reglamente nurodytos transporto priemonės klasifikuojamos priskiriant prie KN 8704 21 91 subpozicijos, o ne KN 8704 10 subpozicijos?

2. Ar konkrečiai Reglamentas [2015/221] dėl tam tikrų prekių klasifikavimo Kombinuotojoje nomenklatūroje negalioja tiek, kiek: jis neleistinai apriboja 8704 10 subpozicijos apimtį; jame atsižvelgiama į neleistinus faktorius; jis yra nenuoseklus vidiniu požiūriu; jame tinkamai neatsižvelgiama į Aiškinamąsias pastabas, KN kodus ir Kombinuotosios nomenklatūros bendrąsias aiškinimo taisykles ir (arba) neatsižvelgiama į būtinus reikalavimus, nustatytus Teisingumo Teismo praktikoje dėl KN 8704 10 subpozicijos?“

Dėl prejudicinių klausimų

Dėl priimtinumų

- 17 Pirmiausia Komisijai kyla abejonių dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priimtumo, nes Reglamento 2015/221 galiojimo klausimas yra vien hipotetinis. Iš tiesų priežastys, dėl kurių Mokesčių ir muitinės administracija panaikino pagrindinėje byloje nagrinėjamą PTL, nėra aiškios, nes ieškovės pagrindinėje byloje pagal šio reglamento 2 straipsnį ir Reglamento Nr. 2913/92, nustatančio Bendrijos muitinės kodeksą (OL L 302, 1992, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 2 sk., 4 t., p. 307), 12 straipsnio 6 dalį ir toliau galėjo ja remtis iki 2015 m. birželio 5 d.
- 18 Šiuo klausimu reikia priminti, kad pagal suformuotą Teisingumo Teismo jurisprudenciją byloje pagal SESV 267 straipsnį tik ginčą nagrinėjantis nacionalinis teismas, kuris turi priimti galutinį sprendimą, atsižvelgdamas į bylos aplinkybes, turi įvertinti, ar jo sprendimui priimti būtinas prejudicinis sprendimas, ir Teisingumo Teismui pateikiamų klausimų svarbą. Todėl iš principo Teisingumo Teismas turi priimti sprendimą tuo atveju, kai pateikiami klausimai susiję su Sąjungos teisės išaiškinimu (2017 m. sausio 26 d. Sprendimo *Banco Primus*, C-421/14, EU:C:2017:60, 29 punktą ir jame nurodyta jurisprudencija).
- 19 Iš tiesų, atsižvelgiant į Teisingumo Teismo ir nacionalinių teismų bendradarbiavimo procedūrą, įtvirtintą SESV 267 straipsnyje, klausimams dėl Sąjungos teisės aiškinimo taikoma svarbumo prezumpcija. Teisingumo Teismas gali atsisakyti priimti sprendimą dėl nacionalinio teismo pagal SESV 267 straipsnį pateikto prejudicinio klausimo tik tuomet, jeigu, be kita ko, neįvykdyti Teisingumo Teismo procedūros reglamento 94 straipsnyje nustatyti reikalavimai dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą turinio ar kai akivaizdu, kad nacionalinio teismo prašomas Sąjungos teisės normos išaiškinimas arba jos galiojimo vertinimas visiškai nesusiję su pagrindinės bylos aplinkybėmis ar dalyku, arba kai problema yra hipotetinė (2017 m. kovo 28 d. Sprendimo *Rosneft*, C-72/15, EU:C:2017:236, 50 punktą ir jame nurodyta jurisprudencija).
- 20 Šiuo atveju, nors iš Teisingumo Teismo turimos bylos medžiagos nematyti, kad pagrindinės bylos ginčo dalykas susijęs su Reglamento 2015/221 2 straipsnio aiškinimu arba taikytinumu, vis dėlto ieškovės pagrindinėje byloje savo ieškinio antrajame pagrinde ginčija šio reglamento teisėtumą, nes jame nurodomos prekės klasifikuojamos priskiriant prie KN 8704 21 91 subpozicijos. Taigi prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, kuris laikosi nuomonės, kad nagrinėjamos transporto priemonės patenka į minėto reglamento taikymo sritį, teigia, jog siekiant išspręsti bylą būtina gauti Teisingumo Teismo atsakymą dėl jo galiojimo.
- 21 Šiomis aplinkybėmis, kadangi prejudiciniais klausimais iškelta problema nėra hipotetinė, šie klausimai yra priimtini.

Dėl esmės

- 22 Pirmuoju ir antruoju klausimais, kuriuos reikia nagrinėti kartu, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės teiraujasi, ar Reglamentas 2015/221 galioja.

- 23 Šiuo klausimu reikia priminti suformuotą Teisingumo Teismo jurisprudenciją, kurioje pripažinta, kad Europos Sąjungos Taryba suteikė Komisijai plačią diskreciją bendradarbiaujant su valstybių narių muitinės ekspertais patikslinti su atitinkamos prekės klasifikavimu susijusių tarifinių pozicijų turinį. Vis dėlto Komisijos įgaliojimai priimti Reglamento Nr. 2658/87 9 straipsnyje numatytas priemonės nesuteikia jai teisės keisti nei tarifinių pozicijų turinio, nei jų apimties (šiuo klausimu žr. 2004 m. kovo 4 d. Sprendimo *Krings*, C-130/02, EU:C:2004:122, 26 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).
- 24 Šiuo atveju reikia išnagrinėti, ar Komisija, kuri atlikdama tarifinį klasifikavimą Reglamento 2015/221 priedo lentelės 1 skiltyje nurodytą transporto priemonę priskyrė prie 8704 21 91, o ne 8704 10 subpozicijos, iš dalies pakeitė šių dviejų tarifinių subpozicijų turinį.
- 25 Šiuo klausimu reikia priminti, kad pagal suformuotą Teisingumo Teismo jurisprudenciją, siekiant užtikrinti teisinį saugumą ir lengvesnę kontrolę, prekių tarifinę klasifikaciją lemiantis kriterijus paprastai turi būti nustatytas atsižvelgiant į šių objektyvias prekių charakteristikas ir savybes, išvardytas KN pozicijoje ir skyriaus ar skirsnio pastabose (2006 m. balandžio 27 d. Sprendimo *Kawasaki Motors Europe*, C-15/05, EU:C:2006:259, 38 punktas; 2009 m. spalio 29 d. Sprendimo *Dinter ir Europol Frost-Food*, C-522/07 ir C-65/08, EU:C:2009:663, 29 punktas ir 2010 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *Premis Medical*, C-273/09, EU:C:2010:809, 42 punktas).
- 26 Be to, prekių paskirtis gali būti objektyvus klasifikavimo kriterijus, jeigu ji būdinga šioms prekėms ir šis būdingumas gali būti įvertintas atsižvelgiant į prekės charakteristikas ir objektyvias savybes (2017 m. kovo 22 d. Sprendimo *GROFA ir kt.*, C-435/15 ir C-666/15, EU:C:2017:232, 40 punktas).
- 27 Šioje byloje, kaip matyti iš pačios Reglamento 2015/221 priede pateiktos lentelės 1 skilties, kiek tai susiję su 8704 21 91 subpozicija, prie jos priskiriama nauja darbinė keturiais ratais varoma transporto priemonė, kurios grynas svoris yra maždaug 630 kg, nestabdomos transporto priemonės vilkimo galia 750 kg, o apytikriai matmenys – 300 × 160 cm. Ši transporto priemonė yra su atvira kabina, su dviem sėdynėmis (įskaitant vairuotojo), su įrengtu apsaugos nuo visiško apsvertimo rėmu, su krovine platforma, sukonstruota iš tvirto plieninio rėmo su tvirta pakreipiama platforma ir su rankiniu būdu valdomu verstuvu. Ant transporto priemonės uždėtos bekele važiuoti tinkamos padangos, yra sukabinimo įtaisas ir priekinis kablys, ji gali važiuoti ne didesniu kaip 25 km / h greičiu ir pasižymi geru stabdymo pajėgumu. Transporto priemonė suprojektuota naudoti ne keliuose, ypač sunkiai išvažiuojamose vietovėse. Ji naudojama įvairioms funkcijoms atlikti, pavyzdžiui, priekaboms stumti ar vilkti, gyvūnams perkelti, augalams, dėžėms, vandeniui ir įrangai, amunicijai ir gyvūnų pašarams vežti.
- 28 Primintina, kad prekės, kurios priskirtinos prie 8704 10 subpozicijos, vien atsižvelgiant į jos formuluotę, yra „nemagistraliniai savivarčiai“. Taigi, šioje formuluotėje numatomos dvi privalomos sąlygos, kad transporto priemonę būtų galima klasifikuoti priskiriant prie šios subpozicijos, t. y. ji turi būti „savivartis“ ir būti suprojektuota naudoti ne magistralėje (2004 m. rugsėjo 16 d. Sprendimo DFDS, C-396/02, EU:C:2004:536, 31 punktas).
- 29 Kaip patvirtina pati Komisija, Reglamente 2015/221 numatyta transporto priemonė atitinka sąlygą, kad ji turi būti naudojama ne magistralėje, nes ant jos uždėtos bekele važiuoti tinkamos padangos ir ji važiuoja ne didesniu kaip 25 km / h greičiu.
- 30 Dar reikia nustatyti, ar tokia transporto priemonė taip pat atitinka su nemagistralinio savivarčio kokybiniais reikalavimais susijusią sąlygą.
- 31 Šiuo klausimu primintina, kad KN aiškinamųjų pastabų 8704 10 subpozicija yra specialios paskirties ir skirta transporto priemonėms, kurios specialiai suprojektuotos gabenti ir iškrauti krovinis ne magistralėje (šiuo klausimu žr. 2007 m. sausio 11 d. Sprendimo *B.A.S. Trucks*, C-400/05, EU:C:2007:22, 36 punktą), ir kad pagrindinis savivarčio požymis – kreipiamoji platforma arba atidaromas dugnas, leidžiantys gabenti šiuos krovinis (šiuo klausimu žr. 2004 m. rugsėjo 16 d. Sprendimo DFDS, C-396/02, EU:C:2004:536, 32 punktą).

- 32 Be to, KN 8704 10 10 ir 8704 10 90 subpozicijų aiškinamosios pastabos savivarčius apibūdina kaip transporto priemonės, „specialiai suprojektuotas smėliui, žvyru, žemėms, akmenims ir pan. gabenti ir skirtas naudoti karjeruose, kasyklose arba statybos aikštelėse, kelio darbams, oro uostuose ir uostuose“.
- 33 Taigi reikia išnagrinėti, ar transporto priemonė, kuriai taikomas Reglamentas 2015/221, specialiai suprojektuota tokiam konkrečiam tikslui.
- 34 Šiuo klausimu, kaip matyti iš to paties reglamento teksto, tokia transporto priemonė yra su atvira kabina ir kreipiamąja platforma, kurios pajėgumas 0,4 m³ arba apie 400 kg.
- 35 Taigi, Reglamente 2015/221 nurodytos transporto priemonės dėl jų netvirtintos konstrukcijos, ribotos krovos ir atviros kabinos be vairuotojo apsaugos nuo birių medžiagų yra patiekto vykdyti įvairias funkcijas, pavyzdžiui, vežti įvairius krovinius, kaip antai augalus ar gyvūnus, medžiagas, dėžes ar amuniciją.
- 36 Be to, ši transporto priemonė, atsižvelgiant į jos technines charakteristikas ir objektyvias savybes, negali būti prilyginamos transporto priemonėms, kurios priskiriamos prie 8704 10 subpozicijos, nes neturi reikiamo tvirtumo konstrukcijų, kad būtų naudojamos statybos aikštelėse – ši savybė būdinga savivarčiams (šiuo klausimu žr. 2007 m. sausio 11 d. Sprendimo *B.A.S. Trucks, C-400/05*, EU:C:2007:22, 35 punktą).
- 37 Taigi tai, kad tokia transporto priemonė turi kreipiamąją platformą, leidžiančią pervežti nedidelius birių medžiagų kiekius, neturi įtakos produkto klasifikavimo priskiriant prie 8704 21 91 subpozicijos pagrįstumui.
- 38 Galiausiai, kaip buvo nurodyta šio sprendimo 23 punkte, Komisija turi plačią diskreciją patikslinti tarifinių pozicijų turinį.
- 39 Kadangi atlikus Teisingumo Teismo pateiktos bylos medžiagos analizę nebuvo identifikuota jokio negaliojimo pagrindo, Reglamente 2015/221 jo aprašyta transporto priemonė teisingai klasifikuojama priskiriant ją prie 8704 21 91, o ne 8704 10 subpozicijos.
- 40 Taigi į pateiktus klausimus reikia atsakyti, kad juos nagrinėjant nebuvo nustatyta nieko, kas galėtų turėti įtakos reglamento galiojimui.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 41 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikuso teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (šeštoji kolegija) nusprendžia:

Nagrinėjant pateiktus klausimus nebuvo nustatyta nieko, kas galėtų turėti įtakos 2015 m. vasario 10 d. Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2015/221 dėl tam tikrų prekių klasifikavimo Kombinuotojoje nomenklatūroje (OL L 37, 2015, p. 1) galiojimui.

Parašai.