

WYROK TRYBUNAŁU (piąta izba)

z dnia 11 stycznia 2007 r. \*

W sprawie C-400/05

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 234 WE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Hoge Raad der Nederlanden (Niderlandy) postanowieniem z dnia 11 listopada 2005 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 16 listopada 2005 r., w postępowaniu:

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

przeciwko

**Staatssecretaris van Financiën,**

TRYBUNAŁ (piąta izba),

w składzie: R. Schintgen, prezes izby, A. Borg Barthet (sprawozdawca) i E. Levits, sędziowie,

\* Język postępowania: niderlandzki.

rzecznik generalny: J. Mazák,  
sekretarz: R. Grass,

uwzględniając procedurę pisemną i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 16 listopada 2006 r.,

rozważywszy uwagi przedstawione:

- w imieniu B.A.S. Trucks BV przez H. de Bie'a i M. Ouwehanda, advocaten,
- w imieniu rządu niderlandzkiego przez H.G. Sevenster i C. ten Dam oraz P. van Ginnekena, działających w charakterze pełnomocników,
- w imieniu Komisji Wspólnot Europejskich przez J. Hottiaux, działającą w charakterze pełnomocnika, wspieraną przez F. Tuytschaevera, advocaat,

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

wydaje następujący

## Wyrok

<sup>1</sup> Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni podpozycji 8704 10 Nomenklatury Scalonej, zawartej w załączniku I do rozporządzenia Rady (EWG) nr 2658/87 z dnia 23 lipca 1987 r. w sprawie nomenklatury taryfowej

i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej (Dz.U. L 256, str. 1), zmienionym rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2261/98 z dnia 26 października 1998 r. (Dz.U. L 292, str. 1, zwanej dalej „CN”).

- 2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy spółką B.A.S. Trucks BV (zwaną dalej „BAS Trucks”) a Inspecteur der Belastingdienst — Douanedistrict Rotterdam w sprawie klasyfikacji taryfowej dwóch pojazdów samochodowych zwanych „Dumptrucks” do podpozycji 8704 10 CN, jako pojazdów samowyladowczych zaprojektowanych do stosowania poza drogami publicznymi.

## **Ramy prawne**

### *Prawo międzynarodowe*

- 3 Międzynarodowa konwencja ustanawiająca Zharmonizowany System Oznaczania i Kodowania Towarów (zwany dalej „HS”) sporządzona w Brukseli w dniu 14 czerwca 1983 r. oraz protokół zmian do tej konwencji z dnia 24 czerwca 1986 r. (zwana dalej „konwencją w sprawie HS”) zostały zatwierdzone w imieniu Wspólnoty decyzją Rady 87/369/EWG z dnia 7 kwietnia 1987 r. (Dz.U. L 198, str. 1).
- 4 Zgodnie z art. 3 ust. 1 konwencji każda z umawiających się stron zobowiązuje się do tego, że jej taryfa celna i nomenklatury statystyczne będą zgodne z HS, że będzie stosowała wszystkie pozycje i podpozycje HS bez dodatków lub modyfikacji wraz

z ich odpowiednimi kodami cyfrowymi oraz że będzie przestrzegała kolejności cyfrowych tego systemu. Każda z umawiających się stron zobowiązuje się również do stosowania ogólnych reguł interpretacji HS, a także wszystkich uwag dotyczących sekcji, działów i podpozycji HS oraz zobowiązuje się także do tego, że nie będzie modyfikowała ich zakresu.

- 5 Przekształcona w Światową Organizację Celną (zwaną dalej „WCO”) Rada Współpracy Celnej, powołana na podstawie międzynarodowej konwencji w sprawie jej ustanowienia sporządzonej w Brukseli w dniu 15 grudnia 1950 r., zatwierdza, na warunkach określonych w art. 8 konwencji w sprawie HS, noty wyjaśniające do HS przygotowane przez komitet HS, o którym mowa w art. 6 tej konwencji.
  
- 6 Nota wyjaśniająca do HS dotycząca pozycji 8704 HS stanowi:

„Do tej pozycji należą również:

- 1) wywrotki [pojazdy samowyładowcze], masywnie skonstruowane pojazdy o skrzyni ładunkowej samowyładowczej albo z otwierającym się spodem, przeznaczone do przewozu ziemi albo innych ładunków. Pojazdy, które mogą mieć podwozie sztywne albo przegubowe, są zwykle wyposażone w nietypowe koła i mogą pracować na miękkim podłożu [...].

[...]”.

7 W odniesieniu do podpozycji 8704 10 nota wyjaśniająca do HS zawiera następującą treść:

„Wywrotki te odróżniają się od innych pojazdów do przewozu towarów, (w szczególności ciężarówek z urządzeniami wyładowczymi) następującymi cechami:

— [...]

— brakiem zawieszenia osi;

— dużą skutecznością hamowania;

— ograniczoną prędkością i promieniem skrętu [zasięgiem działania];

— specjalnymi oponami terenowymi;

— [...]

Należy jednakże zauważyć, że niektóre wywrotki są specjalnie przystosowane do pracy w kopalniach albo tunelach, na przykład te, które mają skrzynię ładunkową z otwieranym dnem [...]”.

### *Prawo wspólnotowe*

- 8 Rozporządzeniem nr 2658/87 ustanowiono zarówno dla potrzeb Wspólnej Taryfy Celnej (zwanej dalej „WTC”), jak i statystyk handlu zewnętrznego Wspólnoty, Nomenklaturę Scaloną, opartą na HS, od którego przejęła ona sześciocyfrowe pozycje i podpozycje, jedynie cyfry siódma i ósma wskazują dalszy podział przez nią dokonany.
  
- 9 Wersja Nomenklatury Scalonej obowiązująca w okresie, gdy miały miejsce okoliczności faktyczne sporu przed sądem krajowym zawarta jest w załączniku I do rozporządzenia nr 2261/98. Część druga tego załącznika zawiera sekcję XVII zatytułowaną „Pojazdy, statki powietrzne, jednostki pływające oraz współdziałające urządzenia transportowe”. Sekcja ta obejmuje między innymi dział 87 zatytułowany „Pojazdy nieszynowe oraz ich części i akcesoria”. W dziale tym znajduje się pozycja 8704 obejmująca w szczególności następujące podpozycje:

„8704      Pojazdy samochodowe do transportu towarowego:

8704 10    — Pojazdy samowładowcze zaprojektowane do stosowania poza drogami publicznymi:

— — z silnikiem tłokowym wewnętrznego spalania o zapłonie samoczynnym (wysokoprężnym lub średnioprężnym) lub o zapłonie iskrowym:

8704 10 11 — — — z silnikiem tłokowym wewnętrznego spalania o zapłonie samoczynnym (wysokoprężnym lub średnioprężnym), o pojemności skokowej nieprzekraczającej 2500 cm<sup>3</sup> lub o zapłonie iskrowym, o pojemności skokowej nieprzekraczającej 2800 cm<sup>3</sup>.

[...]

— pozostałe, z silnikiem tłokowym wewnętrznego spalania o zapłonie samoczynnym (wysokoprężnym lub średnioprężnym):

[...]

8704 23 — — o masie całkowitej pojazdu przekraczającej 20 ton:

[...]

— — — pozostałe:

[...]

8704 23 99 — — — — używane".

10 Wszystkie sekcje i działy CN w obrębie sekcji poprzedzone są różnymi uwagami, a mianowicie uwagami do sekcji lub działów.

11 Sekcja XVII nie zawiera uwagi, którą należałoby uwzględnić w ramach niniejszego postępowania.

- 12 Komisja Wspólnot Europejskich opublikowała jednak noty wyjaśniające do CN zgodnie z art. 10 ust. 1 rozporządzenia (EWG) nr 2658/87 (Dz.U. 1998, C 287, str. 1). W brzmieniu obowiązującym w okresie, gdy miały miejsce okoliczności sprawy przed sądem krajowym wskazane noty wyjaśniające miały w szczególności w odniesieniu do podpozycji od 8704 10 11 do 8704 10 90 CN następującą treść:

„do niniejszej podpozycji należą głównie pojazdy o skrzyni ładunkowej samowładzowej przedniej lub tylnej albo z otwierającym się spodem, przeznaczone specjalnie do przewozu piasku, żwiru, ziemi, kamieni itd. w kamieniołomach, kopalniach lub na budowach przy budowie dróg, lotnisk i portów [...]”.

- 13 Ogólne reguły interpretacji Nomenklatury Scalonej, zawarte w części pierwszej sekcji I, A stanowią w szczególności:

„Klasyfikacja towarów w Nomenklaturze Scalonej podlega następującym regułom:

1. Tytuły sekcji, działów i poddziałów mają znaczenie wyłącznie orientacyjne, dla celów prawnych klasyfikację towarów należy ustalać zgodnie z brzmieniem pozycji i uwag do sekcji lub działów oraz, o ile nie są one sprzeczne z treścią powyższych pozycji i uwag, zgodnie z następującymi regułami:

[...]



3. Jeżeli [...] towary pozornie mogą być klasyfikowane [wydaje się koniecznym zaklasyfikowanie towarów] do dwóch lub więcej [większej liczby] pozycji, klasyfikacji dokonać należy w sposób następujący:

- a) pozycja określająca towar w sposób najbardziej szczegółowy ma pierwszeństwo przed pozycjami określającymi towar w sposób bardziej ogólny [...].

[...]

6. Klasyfikacja towarów do podpozycji w tej samej pozycji powinna być przeprowadzona zgodnie z ich treścią i uwagami do nich oraz, odpowiednio, zgodnie z powyższymi regułami, stosując zasadę, że tylko podpozycje na tym samym poziomie mogą być porównywane. Odpowiednie uwagi do sekcji i działów mają zastosowanie również do tej reguły, jeżeli treść tych uwag nie stanowi inaczej”.

### **Postępowanie przed sądem krajowym i pytanie prejudycjalne**

<sup>14</sup> BAS Trucks przywozi do Unii Europejskiej między innymi używane pojazdy samowyladowcze. W czerwcu 1998 r. złożyła ona dwa wnioski o wydanie wiążącej informacji taryfowej dotyczące odpowiednio pojazdu marki MAN oraz pojazdu marki Scania.

<sup>15</sup> W informacji taryfowej z dnia 30 lipca 1998 r. niderlandzkie władze celne zaklasyfikowały oba rzeczony pojazdy do podpozycji 8704 23 99 CN.

16 Uznając, że wspomniane pojazdy powinny zostać zaklasyfikowane do podpozycji 8704 10 11 CN, BAS Trucks wniosła zażalenie na wiążącą informację taryfową, które nie zostało uwzględnione. Następnie spółka ta wniosła odwołanie od decyzji nieuwzględniającej zażalenia, która została podtrzymana przez Gerechtshof te Amsterdam. W tej sytuacji BAS Trucks wniosła kasację do Hoge Raad der Nederlanden.

17 Sąd odsyłający opisuje omawiane towary w następujący sposób:

„Oba pojazdy posiadają kabinę kierowcy jak też skrzynię ładunkową z płaskim spodem i są przeznaczone do przewozu piasku, kamieni, żwiru itd. Przednia klapa skrzyni ładunkowej sięga końca kabiny kierowcy. Pojazdy posiadają ponadto sztywne i wzmocnione podwozie, do którego podwieszono są cztery osie, z których dwie przednie są skrętne. Osie wyposażone są w zwolnicę służącą zwiększeniu mocy kół na twardym terenie.

Pojazdy posiadają koła 22 i 24 calowe ze specjalnym rodzajem opon (o zygzakowatym profilu) przeznaczone do użycia w terenie. Bez ładunku mogą poruszać się z maksymalną prędkością 85 km/h. Ponieważ pojemność baku wynosi odpowiednio 300 i 400 litrów, a średnie zużycie paliwa 1:1,3, zasięg działania pojazdów wynosi odpowiednio 400 i 550 km. Zdolność hamowania pojazdów, która wynosi 4.100 kW, jest wyższa niż w przypadku zwykłego pojazdu ciężarowego (1.900–2.400 kW). Pojazdy posiadają silniki o zapłonie samoczynnym. Pojemność skokowa pojazdu Scania P 113 8x4 wynosi 11.028 cm<sup>3</sup>. Pojemność skokowa pojazdu MAN 41 372 8x4 wynosi 22.967 cm<sup>3</sup>.

Masa własna pojazdu Scania P 113 8x4 wynosi 14.800 kg, a ładowność 21.200 kg. Masa własna pojazdu MAN 41 372 8x4 wynosi 14.420 kg, a ładowność 21.580 kg. Stosunek między masą własną a ładownością nie przekracza 1:1,6 dla obydwu pojazdów”.

- 18 Sąd krajowy uważa, że brzmienie podpozycji 8704 10 CN nie dostarcza wystarczających wskazówek pozwalających na dokonanie w sposób nie budzący wątpliwości klasyfikacji taryfowej omawianych pojazdów, i to nawet w świetle wyjaśnień dotyczących pozycji 8704 przedstawionych przez Światową Organizację Celną oraz Wspólnotę Europejską. Sąd krajowy twierdzi ponadto, że o ile wyrok z dnia 16 września 2004 r. w sprawie C-396/02 DFDS (Zb.Orz. str. I-8439), rozstrzyga wszelkie uzasadnione wątpliwości dotyczące „pojazdów samowyładowczych” w rozumieniu podpozycji 8704 10 CN, to nie określa on sposobu w jaki należy dokonać wykładni kryterium „zaprojektowane do stosowania poza drogami publicznymi”, które również stanowi element treści tej podpozycji.
- 19 W tych okolicznościach Hoge Raad der Nederlanden postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy to, że pojazdy samowyładowcze są, z uwagi na ich cechy charakterystyczne, zaprojektowane także do użytku na drogach publicznych o twardej nawierzchni stoi na przeszkodzie zaklasyfikowaniu ich do podpozycji 8704 10 [CN]?”.

## **W przedmiocie pytania prejudycjalnego**

### *Uwagi przedstawione Trybunałowi*

- 20 BAS Trucks twierdzi, że sporne pojazdy samowyładowcze są zaprojektowane do stosowania poza drogami publicznymi. Jej zdaniem fakt, że rzeczzone pojazdy samowyładowcze mogą poruszać się na drogach o twardej nawierzchniach nie wyklucza

tego, że zostały one zaprojektowane do stosowania poza drogami publicznymi. Bas Trucks podnosi, że noty odnoszące się do działu 87 czy do podpozycji 8704 10 CN nie przesądzają o tym, że pojazdy samowyładowcze muszą być zaprojektowane wyłącznie do stosowania poza drogami publicznymi. Uważa ona, że chociaż rzeczony pojazd samowyładowczy mogą poruszać się po drogach, nie jest to rentowne z gospodarczego punktu widzenia z uwagi na wysokie koszty i ograniczony zasięg działania w stosunku do tradycyjnych samochodów ciężarowych.

- 21 W rezultacie BAS Trucks proponuje, aby Trybunał na pytanie prejudycjalne odpowiedział, że okoliczność, iż pojazdy zaprojektowane do stosowania poza drogami publicznymi mogą również, w sposób incydentalny, poruszać się po tych drogach z uwagi na posiadane właściwości nie sprzeciwia się zaklasyfikowaniu ich do podpozycji 8704 10 CN.
- 22 Rząd niderlandzki podnosi, że z treści podpozycji 8704 10 CN wynika, iż pojazd, aby mógł być zaklasyfikowany do tej podpozycji, musi spełniać dwie kumulatywne przesłanki tj. stanowić „pojazd samowyładowczy” i być zaprojektowany do stosowania poza drogami publicznymi. Rząd ten uważa, że ta druga przesłanka stanowi odrębny wymóg, który musi być spełniony niezależnie od pierwszej przesłanki i twierdzi, że fakt iż rzeczony pojazd samowyładowczy nie są przeznaczone wyłącznie do stosowania poza drogami publicznymi, ale również na tych drogach nie pozwala na zaklasyfikowanie ich do podpozycji 8704 10 CN. Zwrot „zaprojektowane do stosowania poza drogami publicznymi” rząd niderlandzki interpretuje w ten sposób, że pojazdy samowyładowcze muszą być zaprojektowane wyłącznie do stosowania poza drogami publicznymi, aby można je zaliczyć do podpozycji 8704 10 CN.
- 23 W rezultacie rząd niderlandzki wnosi, by na przedstawione pytanie Trybunał odpowiedział w ten sposób, że okoliczność, iż pojazdy samowyładowcze z uwagi na ich cechy zostały zaprojektowane do stosowania również na drogach publicznych o twardej nawierzchni, uniemożliwia zaklasyfikowanie ich do podpozycji 8704 10 CN.

- 24 Komisja uważa, że ani treść samej pozycji CN jako takiej, ani noty wyjaśniające do CN czy też do HS nie wskazują na to, że pojazdy samowyładowcze powinny być zaprojektowane wyłącznie do stosowania poza drogami publicznymi. Zdaniem tej instytucji właściwe władze krajowe powinny w praktyce sprawdzać w każdym przypadku, czy pojazd samowyładowczy został zaprojektowany w pierwszej kolejności do stosowania poza drogami publicznymi lub na drogach publicznych o twardej nawierzchni. W tym ostatnim przypadku klasyfikacja pojazdu do podpozycji 8704 10 CN byłaby wykluczona.
- 25 W rezultacie Komisja uważa, że na pytanie prejudycjalne należy odpowiedzieć w ten sposób, że okoliczność, iż pojazdy samowyładowcze, z uwagi na ich cechy, są zaprojektowane również do stosowania na drogach publicznych o twardej nawierzchni, nie sprzeciwia się ich klasyfikacji do podpozycji 8704 10 CN. Komisja dodaje, że do sądu krajowego należy dokonanie oceny, na podstawie ogółu cech pojazdów samowyładowczych oraz w świetle not wyjaśniających do CN i HS, czy pojazdy te objęte są podpozycją 8704 10 CN

### *Odpowiedź Trybunału*

- 26 Sąd krajowy zapytuje w istocie, czy fakt iż „pojazdy samowyładowcze” w rozumieniu podpozycji 8704 10 CN są zaprojektowane w sposób pozwalający na stosowanie ich również na drogach publicznych o twardej nawierzchni stoi na przeszkodzie zaklasyfikowaniu ich do wskazanej podpozycji.
- 27 Należy najpierw przypomnieć, iż zgodnie z utrwalonym orzecznictwem, w interesie pewności prawa i ułatwienia kontroli, decydującym kryterium klasyfikacji taryfowej towarów w sposób ogólny należy poszukiwać w ich obiektywnych cechach i właściwościach określonych brzmieniem pozycji Nomenklatury Scalonej i uwag do działów

i sekcji (zob. w szczególności ww. wyrok w sprawie DFDS, pkt 27, wyrok z dnia 15 września 2005 r. w sprawie C-495/03 Intermodal Transports, Zb.Orz. str. I-8151, pkt 47, oraz wyrok z dnia 8 grudnia 2005 r. w sprawie C-445/04 Possehl Erzkontor GmbH, Zb.Orz. I-10721, pkt 19).

28 Noty wyjaśniające opracowane w odniesieniu do Nomenklatury Scalonej przez Komisję, a w odniesieniu do HS przez Światową Organizację Celną w znaczący sposób przyczyniają się do interpretacji poszczególnych pozycji, jednakże nie są prawnie wiążące (zob. wyrok z dnia 28 kwietnia 1999 r. w sprawie C-405/97 Mövenpick Deutschland, Rec. str. I-2397, pkt 18).

29 Ponadto przeznaczenie towaru może stanowić obiektywne kryterium klasyfikacji, o ile jest ono właściwe dla tego produktu, co daje się ocenić na podstawie jego obiektywnych cech i właściwości (zob. wyrok z dnia 1 czerwca 1995 r. w sprawie C-459/93 Thyssen Haniel Logistic, Rec. str. I-1381, pkt 13).

30 Jak zauważył Trybunał w pkt 31 ww. wyroku w sprawie DFDS z treści podpozycji 8704 10 CN wynika, że pojazd musi spełniać dwie przesłanki aby można było zaklasyfikować go do tej podpozycji, tj. ma być „pojazdem samowładowczym” zaprojektowanym do stosowania poza drogami publicznymi.

31 Należy stwierdzić, że jedynym kryterium wskazanym przez rząd niderlandzki przeciwko zaklasyfikowaniu spornych pojazdów jako pojazdów samowładowczych w rozumieniu podpozycji 8704 10 CN jest fakt, że rzeczony pojazd samowładowczy zostały zaprojektowane do stosowania nie tylko poza drogami publicznymi, ale także na drogach publicznych o twardej nawierzchni.

32 Z treści podpozycji 8704 10 CN wynika, że stanowi ona szczególną pozycję dla samochodów zaprojektowanych do określonego wykorzystania tj. do załadunku i wyładunku różnych materiałów poza drogami publicznymi. Inne kategorie pojazdów przeznaczonych do przewozu towarów objęte są ogólnymi podpozycjami, które dokonują rozróżnienia nie z uwagi na ich przeznaczenie, ale ze względu na szczególne właściwości techniczne danych pojazdów. Wynika z tego, jak podkreśliła rzecznicz generalny Stix-Hackl w pkt 33 opinii przedstawionej do ww. wyroku w sprawie DFDS, że szczególne przeznaczenie pojazdów samowyładowczych (prace wyładowcze poza drogami publicznymi) jest decydującym kryterium klasyfikacji do podpozycji 8704 10 CN.

33 Noty wyjaśniające do Nomenklatury Scalonej odnoszące się do podpozycji od 8704 10 11 do 8704 10 90 opisują pojazdy samowyładowcze jako pojazdy „przeznaczone specjalnie do przewozu piasku, żwiru, ziemi, kamieni itd. w kamieniołomach, kopalniach lub na budowach przy budowie dróg, lotnisk i portów”.

34 Noty wyjaśniające do HS dotyczące podpozycji 8704 i 8704 10 opisują pojazdy samowyładowcze jako pojazdy „zwykle wyposażone w nietypowe koła i mogą[ce] pracować na miękkim podłożu”, których maksymalna prędkość i zasięg działania są ograniczone w porównaniu z pojazdami zaprojektowanymi w pierwszej kolejności do stosowania na drogach publicznych o twardej nawierzchni i wyposażonymi zazwyczaj w specjalne opony dostosowane do miękkiego podłoża.

35 Biorąc ogólnie pod uwagę cechy własne pojazdów samowyładowczych, wymienione w podpozycji 8704 10 CN, tj. w szczególności nietypowe koła, opony dostosowane do miękkiego podłoża jak też maksymalną prędkość i ograniczony zasięg działania, wynika z tego, że takie pojazdy są przeznaczone przede wszystkim do przewozu materiałów w kamieniołomach, kopalniach lub na budowach, a zatem poza drogami

publicznymi. Cechy te odróżniają je od innych pojazdów przeznaczonych do przewozu towarów, gdyż w przeciwieństwie do nich są one przede wszystkim przeznaczone do poruszania się na innym gruncie niż drogi publiczne o twardej nawierzchni.

<sup>36</sup> Z powyższych uwag wynika, że dla zaklasyfikowania pojazdów do podpozycji 8704 10 CN, konieczne jest aby pojazdy samowyładowcze były zaprojektowane specjalnie do przewozu i wyładunku materiałów poza drogami publicznymi.

<sup>37</sup> Jednakże z treści podpozycji 8704 10 CN czy not wyjaśniających do CN i HS nie wynika, że rzeczony pojazd samowyładowczy muszą być zaprojektowane w sposób umożliwiający ich stosowanie wyłącznie poza drogami publicznymi.

<sup>38</sup> Wbrew twierdzeniom rządu niderlandzkiego zasadnicza cecha pojazdów samowyładowczych określonych w podpozycji 8704 10 CN nie zasadza się na fakcie, że należy wykluczyć możliwość poruszania się tych pojazdów na drogach publicznych, lecz że są one zaprojektowane przede wszystkim tak, aby umożliwić poruszanie się na mniej lub bardziej pagórkowatym terenie. Okoliczność, że pojazdy samowyładowcze są zaprojektowane w sposób umożliwiający im również korzystanie dodatkowo z dróg publicznych o twardej nawierzchni nie jest decydującym elementem przy ich klasyfikacji w CN.

<sup>39</sup> Z powyższych uwag wynika, że okoliczność, iż pojazd samowyładowczy jest zaprojektowany w sposób umożliwiający mu nie tylko poruszanie się poza drogami publicznymi, ale również po drogach publicznych o twardej nawierzchni nie pozwala sama w sobie wykluczyć klasyfikacji rzeczonego pojazdu jako pojazdu samowyładowczego w rozumieniu podpozycji 8704 10 CN.



- 40 Do władz krajowych, pod kontrolą sądu, należy sprawdzenie w każdym przypadku, czy pojazd samowyładowczy jest zaprojektowany specjalnie i przede wszystkim do stosowania poza drogami publicznymi czy też wręcz przeciwnie jest on zaprojektowany zasadniczo do stosowania na drogach publicznych o twardej nawierzchni. W tym celu należy określić, na podstawie ogółu cech danego pojazdu, czy posiada on zasadnicze cechy wymienione w odnośnych notach wyjaśniających do Nomenklatury Scalonej i HS.
- 41 W rezultacie na przedłożone pytanie należy udzielić odpowiedzi, w świetle której wykładni podpozycji 8704 10 CN, znajdującej się w załączniku I do rozporządzenia nr 2658/87 należy dokonywać w ten sposób, że podpozycja ta obejmuje pojazdy samowyładowcze w rozumieniu tej podpozycji, zaprojektowane specjalnie i przede wszystkim do stosowania poza drogami publicznymi o twardej nawierzchni. Fakt, że pojazdy samowyładowcze posiadają cechy umożliwiające im poruszanie się dodatkowo po drogach publicznych o twardej nawierzchni nie stoi na przeszkodzie zaklasyfikowaniu ich jako pojazdów samowyładowczych w rozumieniu tej podpozycji.

### **W przedmiocie kosztów**

- 42 Dla stron postępowania przed sądem krajowym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed tym sądem; do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż poniesione przez strony postępowania przed sądem krajowym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (piąta izba) orzeka, co następuje:

**Wykładni podpozycji 8704 10 Nomenklatury Scalonej, zawartej w załączniku I do rozporządzenia Rady (EWG) nr 2658/87 z dnia 23 lipca 1987 r. w sprawie**

**nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej, zmienionym rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2261/98 z dnia 26 października 1998 r., należy dokonywać w ten sposób, że podpozycja ta obejmuje pojazdy samowyładowcze w rozumieniu tej podpozycji, zaprojektowane specjalnie i przede wszystkim do stosowania poza drogami publicznymi o twardej nawierzchni. Fakt, że pojazdy samowyładowcze posiadają cechy umożliwiające im poruszanie się dodatkowo po drogach publicznych o twardej nawierzchni nie stoi na przeszkodzie zaklasyfikowaniu ich jako pojazdów samowyładowczych w rozumieniu tej podpozycji.**

Podpisy