



## Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (szósta izba)

z dnia 16 lutego 2017 r.\*

Odesłanie prejudycjalne — Rozporządzenie (EWG) nr 2658/87 — Unia celna i Wspólna taryfa celna —  
Klasyfikacja taryfowa — Nomenklatura scalona — Ważność — Rozporządzenie (UE) nr 301/2012 —  
Pozycje 8703 i 8711 — Trzykołowy pojazd zwany „Spyderem”

W sprawie C-145/16

mającej za przedmiot wnioszek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Gerechtshof Amsterdam (sąd apelacyjny w Amsterdamie, Niderlandy) postanowieniem z dnia 8 marca 2016 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 14 marca 2016 r., w postępowaniu:

**Aramex Nederland BV**

przeciwko

**Inspecteur van de Belastingdienst/Douane,**

TRYBUNAŁ (szósta izba),

w składzie: E. Regan, prezes izby, C.G. Fernlund i S. Rodin (sprawozdawca), sędziowie,

rzecznik generalny: N. Wahl,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi przedstawione:

- w imieniu Aramex Nederland BV przez W. de Wita i O.R.L. Gemina, doradców,
- w imieniu rządu niderlandzkiego przez M. Bulterman i M. Gijzen, działające w charakterze pełnomocników,
- w imieniu Komisji Europejskiej przez A. Caeiroso i P. Vanden Heedego, działających w charakterze pełnomocników,

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

wydaje następujący

\* Język postępowania: niderlandzki.

## Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy zasadniczo wykładni pozycji 8703 i 8711 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. 1987, L 256, s. 1 – wyd. spec. w jęz. polskim, rozdz. 2, t. 2, s. 382), zmienionej rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 927/2012 z dnia 9 października 2012 r. (Dz.U. 2012, L 304, s. 1) (zwaney dalej „CN”).
- 2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy Aramex Nederland BV (zwaną dalej „spółką Aramex”) a Inspecteur van de Belastingdienst/Douane w przedmiocie klasyfikacji taryfowej pojazdu trzykołowego zwanego „Spyderem” w ramach CN.

### Ramy prawne

#### *Prawo Unii*

- 3 Nomenklatura scalona, wprowadzona rozporządzeniem nr 2658/87, oparta jest na zharmonizowanym systemie oznaczania i kodowania towarów (zwanym dalej „HS”), opracowanym przez Radę Współpracy Celnej, obecnie Światową Organizację Celną (WCO), i wprowadzonym w życie Międzynarodową konwencją w sprawie zharmonizowanego systemu oznaczania i kodowania towarów, zawartą w Brukseli w dniu 14 czerwca 1983 r. Owa konwencja została zatwierdzona w imieniu Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej, wraz z protokołem zmieniającym z dnia 24 czerwca 1986 r., w drodze decyzji Rady 87/369/EWG z dnia 7 kwietnia 1987 r. (Dz.U. 1987, L 198, s. 1).
- 4 Pozycja 8703 CN ma następujące brzmienie:

„8703 [...]	Samochody i pozostałe pojazdy silnikowe przeznaczone zasadniczo do przewozu osób (inne niż te objęte pozycją 8702), włącznie z samochodami osobowo-towarowymi (kombi) oraz samochodami wyścigowymi
8703 21	– – O pojemności skokowej nieprzekraczającej 1000 cm <sup>3</sup>
8703 21 10	– – – nowe
8703 21 90 [...].”	– – – używane

- 5 Pozycja 8711 CN ma następującą strukturę:

„8711 [...]	Motocykle (włączając motorowery) oraz rowery wyposażone w pomocnicze silniki, z wózkiem bocznym lub bez; wózki boczne
8711 50 00	– Z silnikiem tłokowym wewnętrznego spalania, o pojemności skokowej przekraczającej 800 cm <sup>3</sup>

[...].”

- 6 Załącznik do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 301/2012 z dnia 2 kwietnia 2012 r. dotyczącego klasyfikacji niektórych towarów według Nomenklatury scalonej, ustanowiony na mocy art. 9 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 2658/87, dokonuje klasyfikacji do CN towarów opisanych

w pierwszej kolumnie zawartej w nim tabeli w ramach kodu wskazanego w odniesieniu do tych towarów w drugiej kolumnie owej tabeli. W zakresie dotyczącym podpozycji 8703 21 10 we wskazanej tabeli przewidziano, co następuje:

<p>„Nowy trzykołowy pojazd silnikowy, z napędem na tylne koło, do przewozu osób, z silnikiem tłokowym wewnętrznego spalania o zapłonie iskrowym, o pojemności skokowej 998 cm<sup>3</sup>. Rozstaw kół przednich wynosi w przybliżeniu 130 cm. Pojazd nie posiada mechanizmu różnicowego.</p> <p>Pojazd posiada układ kierowniczy typu samochodowego. Kieruje się, używając kierownicy z dwoma uchwytnymi zawierającymi urządzenia sterujące.</p> <p>Pojazd ma pięć biegów przednich i jeden bieg wsteczny.</p>	<p>8703 21 10</p>	<p>Klasyfikacja wyznaczona jest przez reguły 1 i 6 Ogólnych reguł interpretacji Nomenklatury scalonej oraz brzmienie kodów CN 8703, 8703 21 i 8703 21 10.</p> <p>Pojazdy trzykołowe są klasyfikowane do pozycji 8711, pod warunkiem że nie posiadają one cech charakterystycznych pojazdów silnikowych objętych pozycją 8703 (zob. również Noty wyjaśniające do Systemu Zharmonizowanego do pozycji 8711 akapit piąty).</p> <p>Pozycja 8703 obejmuje lekkie pojazdy trzykołowe o prostej budowie, tak jak te wyposażone w silnik motocyklowy oraz koła, które ze względu na swoją konstrukcję mechaniczną mają cechy tradycyjnego samochodu, tj. układ kierowniczy typu samochodowego (zob. również Noty wyjaśniające do Systemu Zharmonizowanego do pozycji 8703 akapit drugi).</p> <p>Ponieważ pojazd posiada układ kierowniczy typu samochodowego, cechę tradycyjnego pojazdu silnikowego objętego pozycją 8703, wyklucza się klasyfikację do pozycji 8711.</p> <p>Zatem pojazd należy klasyfikować do kodu CN 8703 21 10 jako nowy pojazd silnikowy zasadniczo przeznaczony do przewozu osób”.</p>
---	-------------------	--

### *Noty wyjaśniające do HS*

- 7 Na podstawie art. 6 ust. 1 Międzynarodowej konwencji w sprawie zharmonizowanego systemu oznaczania i kodowania towarów w ramach Rady Współpracy Celnej utworzony został komitet zwany „komitetem Systemu zharmonizowanego”, złożony z przedstawicieli każdej z umawiających się stron. Zadanie tego komitetu polega w szczególności na proponowaniu zmian do tej konwencji oraz przygotowywaniu not wyjaśniających (zwanym dalej „notami wyjaśniającymi do HS”), opinii klasyfikacyjnych lub innych informacji do celów interpretacji HS.
- 8 Nota wyjaśniająca HS dotycząca pozycji 8703 przewiduje:

„Niniejsza pozycja obejmuje pojazdy mechaniczne różnego typu (łącznie z pojazdami mechanicznymi pływającymi) przeznaczone do przewozu osób, jednakże nie obejmuje pojazdów mechanicznych objętych pozycją 8702. Pojazdy niniejszej pozycji mogą być wyposażone w silnik dowolnego typu (tłokowy wewnętrznego spalania, elektryczny, turbinę gazową itp.).

Pozycja obejmuje również lekkie trzykołowe pojazdy [o prostej konstrukcji], takie jak:

- te wyposażone w silnik motocyklowy i koła itp., które ze względu na ich konstrukcję mechaniczną posiadają cechy konwencjonalnych samochodów osobowych, to jest układu kierowniczego typu samochodu osobowego lub zarówno bieg wsteczny, jak i mechanizm różnicowy;
- zmontowane na podwoziu w kształcie litery T, których dwa koła tylne są niezależnie napędzane oddzielnymi silnikami elektrycznymi zasilanymi z akumulatora. Pojazdy te są zwykle sterowane jednym centralnym drążkiem sterującym, za pomocą którego kierowca może pojazd uruchamiać, rozpędzać, hamować, cofać, jak również kierować nim w prawo lub w lewo przez różnicowy moment obrotowy kół napędowych albo przez skręt przedniego koła.

[...]

Niniejsza pozycja obejmuje również:

[...]

6) Czterokołowe pojazdy silnikowe z podwoziem rurowym, posiadające układ kierowniczy typu samochodowego (np. układ kierowniczy oparty na zasadzie Ackermana) [...]”.

9) Nota wyjaśniająca do HS odnosząca się do pozycji 8711 przewiduje:

„Niniejsza pozycja obejmuje grupę dwukołowych pojazdów silnikowych, przeznaczonych zasadniczo do przewozu osób.

[...]

Trójkołowe pojazdy (np. typu »dostawcze trójkołowe«) są również klasyfikowane tutaj, pod warunkiem że nie mają one charakteru pojazdów silnikowych objętych pozycją 8703 (zob. Noty wyjaśniające do pozycji 8703).

[...]

Pozycja wyłącza:

[...]

Czterokołowe pojazdy silnikowe z podwoziem rurowym, posiadające układ kierowniczy typu samochodowego (np. układ kierowniczy oparty na zasadzie Ackermana) (pozycja 8703)”.

### **Postępowanie główne i pytanie prejudycjalne**

10) W dniu 17 kwietnia 2013 r., po dokonaniu przez spółkę Aramex zgłoszenia celem dopuszczenia do swobodnego obrotu pojazdu określonego jako RD Spyder RS-S 990 SM5 DR 12 EUR (zwanego dalej „Spyderem”), niderlandzkie organy skarbowe skierowały do owej spółki decyzję ustalającą obowiązek zapłaty w związku z klasyfikacją taryfową Spydera w ramach podpozycji 8703 21 10. W dniu 28 maja 2013 r. spółka Aramex wniosła odwołanie od tej decyzji, uznając, że Spyder powinien zostać sklasyfikowany w ramach podpozycji 8711 50 00. Odwołanie to zostało oddalone w dniu 10 września 2013 r.

- 11 Skarga wniesiona przez spółkę Aramex do Rechtbank Noord-Holland (sądu północnej Holandii, Niderlandy) na ową decyzję ustalającą obowiązek zapłaty została oddalona jako bezzasadna na mocy wyroku z dnia 8 grudnia 2014 r.
- 12 W dniu 16 stycznia 2015 r. skarżąca wniosła apelację od tego wyroku do Gerechtshof te Amsterdam (sądu apelacyjnego w Amsterdamie, Niderlandy). Sąd ów stwierdził, że nie jest możliwe określenie w sposób jednoznaczny, czy Spyder, mając na względzie jego obiektywne cechy i własności, powinien zostać uznany za „motocykl”, czy też za „pojazd silnikowy”.
- 13 Strony postępowania przed sądem odsyłającym nie kwestionują okoliczności, że Spyder służył jako model dla rozporządzenia wykonawczego nr 301/2012, na podstawie którego ów pojazd został sklasyfikowany w ramach pozycji 8703. Jednakże spółka Aramex uważa, że owo rozporządzenie jest nieważne.
- 14 Sąd odsyłający wskazał, po pierwsze, że Spyder jest wyposażony w koła, w przypadku których rozmiary opon są typowe dla samochodów osobowych, lecz owe opony są produkowane specjalnie dla trzykołowych motocykli.
- 15 Po drugie, Spyder posiada geometrię kół odpowiadającą zasadzie Ackermana, a w pozostałym zakresie dysponuje układem kierowniczym, który w znaczący sposób odbiega od układu samochodowego. Brak jest koła kierownicy, Spyder jest natomiast wyposażony w kierownicę motocyklową z dwoma uchwytami i ze zintegrowanymi w nich elementami obsługi. Kierownicy tej – odmiennie od kierownicy samochodowej – nie można obrócić całkowicie: maksymalne wychylenie w prawo i w lewo wynosi, jak w przypadku motocykla, około 45 stopni. Ponadto, brak jest przegubu kardana i przekładni kierowniczej przekładających, jak w pojeździe samochodowym, ruch obrotowy wału kierowniczego na ruch liniowy, natomiast ruch obrotowy wału kierowniczego Spydera jest przekładany na tego rodzaju ruch liniowy w inny sposób, a mianowicie poprzez dźwignię zwrotnicy. Podobieństwa do układu kierowniczego typu samochodowego ograniczają się do występowania wału kierowniczego, drążków sterowniczych, kół i wskazanej już geometrii kół odpowiadającej zasadzie Ackermana. Sąd odsyłający uważa jednak, że z brzmienia noty wyjaśniającej do HS dotyczącej pozycji 8703 nie wynika w sposób wyraźny, aby również w przypadku pojazdów trójkołowych wystarczył układ kierowniczy oparty na zasadzie Ackermana, by można było mówić o układzie kierowniczym typu samochodowego zgodnie z notą wyjaśniającą do HS dotyczącą pozycji 8703 pkt 6.
- 16 Wedle sądu odsyłającego cechy wskazane w dwóch poprzednich punktach niniejszego wyroku mogą być istotne dla celów stwierdzenia, czy Spyder odpowiada kategorii „lekkich trzykołowych pojazdów” wskazanych w pierwszym przykładzie noty wyjaśniającej do HS dotyczącej pozycji 8703. Sąd ten uznaje jednak, że owe przykłady nie są wyczerpujące.
- 17 Sąd odsyłający podkreśla, że o ile w pierwszej kolumnie załącznika do rozporządzenia wykonawczego nr 301/2012 wskazano jako cechę rzeczywistą wyposażenie Spydera w układ kierowniczy typu samochodowego, o tyle żaden z elementów zawartych w kolumnie trzeciej tego załącznika nie pozwala na stwierdzenie, czy Komisja Europejska rzeczywiście to zweryfikowała, i na podstawie jakich kryteriów.
- 18 W związku z powyższym, wobec wątpliwości co do zasadności klasyfikacji dokonanej przez Komisję, sąd odsyłający postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:  
  
„Czy rozporządzenie nr 301/2012 jest ważne?”.



## W przedmiocie pytania prejudycjalnego

- 19 Tytułem wstępnym należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału, w ramach ustanowionej w art. 267 TFUE procedury współpracy między sądami krajowymi a Trybunałem do tego ostatecznego należy udzielenie sądowi krajowemu użytecznej odpowiedzi, która umożliwi mu rozstrzygnięcie zawisłego przed nim sporu. Mając to na uwadze, Trybunał musi w razie potrzeby przeformułować przedłożone mu pytania (zob. podobnie wyrok z dnia 13 października 2016 r., M. i S., C-303/15, EU:C:2016:771, pkt 16 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 20 W swym pytaniu sąd odsyłający zmierza zasadniczo do ustalenia, czy CN należy interpretować w ten sposób, że pojazd trzykołowy tego rodzaju jak omawiany w postępowaniu głównym, wyposażony w opony produkowane dla trzykołowych motocykli, lecz podobne do opon samochodowych, kierowany za pomocą kierownicy typu motocyklowego i posiadający układ kierowniczy oparty na zasadzie Ackermana, jest objęty pozycją CN 8703.
- 21 W tym względzie należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału Rada Unii Europejskiej przyznała Komisji, działającej we współpracy z ekspertami celnymi państw członkowskich, szeroki zakres swobodnego uznania w przedmiocie precyzowania zakresu pozycji taryfowych mogących mieć zastosowanie przy klasyfikacji danego towaru. Niemniej jednak uprawnienie Komisji do przyjmowania środków, o których mowa w art. 9 ust. 1 lit. a), b), d) i e) rozporządzenia nr 2658/87, takich jak przyjmowanie not uzupełniających, nie upoważnia jej do zmiany zakresu pozycji taryfowych określonych na podstawie HS, ustanowionego na mocy konwencji międzynarodowej, w której, na podstawie art. 3, Unia zobowiązała się do niedokonywania modyfikacji ich zakresu (zob. podobnie wyrok z dnia 12 lutego 2015 r., Raytek i Fluke Europe, C-134/13, EU:C:2015:82, pkt 29 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 22 Ponadto, w interesie pewności prawa i ułatwienia kontroli, decydującego kryterium dla klasyfikacji taryfowej towarów należy poszukiwać zasadniczo w ich obiektywnych cechach i właściwościach, takich jak określone w pozycjach CN oraz uwagach do sekcji lub działów (wyrok z dnia 8 grudnia 2016 r., Lemnis Lighting, C-600/15, EU:C:2016:937, pkt 36 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 23 Prawdą jest, że przeznaczenie towaru może stanowić obiektywne kryterium klasyfikacji, jeżeli jest ono właściwe temu towarowi, co należy ocenić według obiektywnych cech i właściwości tego towaru. Jednakże przeznaczenie towaru jest istotnym kryterium, tylko jeśli klasyfikacji nie można dokonać na samej tylko podstawie obiektywnych cech i właściwości produktu (wyrok z dnia 9 czerwca 2016 r., MIS, C-288/15, EU:C:2016:424, pkt 24).
- 24 Należy ponadto przypomnieć, że noty wyjaśniające do HS stanowią ważne środki służące zapewnieniu jednolitego stosowania Wspólnej taryfy celnej oraz jako takie dostarczają pomocnych wskazówek do jej interpretacji (wyrok z dnia 8 grudnia 2016 r., Lemnis Lighting, C-600/15, EU:C:2016:937, pkt 37).
- 25 W celu stwierdzenia, czy pojazd trzykołowy tego rodzaju jak omawiany w postępowaniu głównym może zostać objęty pozycją CN 8703, należy przede wszystkim stwierdzić, że klasyfikacja pojazdów trzykołowych w ramach pozycji 8711 ma charakter subsydiarny względem ich klasyfikacji w ramach pozycji 8703, ponieważ zgodnie z notą wyjaśniającą do HS dotyczącą pozycji 8711, pozycja ta obejmuje te pojazdy jedynie pod warunkiem, że nie mają one charakteru pojazdów silnikowych objętych pozycją 8703.
- 26 Po pierwsze, co się tyczy kwestii, czy dla celów klasyfikacji pojazdu trzykołowego w ramach pozycji 8703 konieczne jest uwzględnienie, czy pojazd ten wykorzystuje koła motocyklowe, należy wskazać, że nota wyjaśniająca do HS dotycząca tej pozycji wskazuje, iż owa pozycja obejmuje w szczególności lekkie pojazdy trzykołowe wyposażone w silnik oraz koła motocyklowe, które to pojazdy ze względu na swoją konstrukcję mechaniczną mają cechy tradycyjnego samochodu.

- 27 Należy w tym względzie stwierdzić, że nota wyjaśniająca do HS dotycząca pozycji 8703 wskazuje przykłady pojazdów trzykołowych, które należy klasyfikować w ramach tej pozycji.
- 28 Nawet jeśli pojazdy wskazane tytułem przykładu w owej nocie odznaczają się wyposażeniem podobnym do wyposażenia motocykli, w szczególności użyciem kół motocyklowych, to owo wyposażenie nie stanowi warunku klasyfikacji w ramach pozycji 8703 pojazdów trzykołowych, które ze względu na swoją konstrukcję mechaniczną mają cechy pojazdu samochodowego. Z powyższego wynika, że fakt, iż dany pojazd nie używa kół motocyklowych, nie stoi na przeszkodzie jego klasyfikacji w ramach tej pozycji.
- 29 Po drugie, co się tyczy kwestii, czy pojazdy trzykołowe – wyposażone w układ kierowniczy, którego podobieństwo z układem kierowniczym pojazdów samochodowych ogranicza się do okoliczności, że układ ów jest oparty na zasadzie Ackermana – są wyposażone w „układ kierowniczy typu samochodowego” w rozumieniu noty wyjaśniającej do HS dotyczącej pozycji 8703, należy przypomnieć, że w nocie tej wskazano zasadniczo, iż pojazdy objęte tą pozycją są pojazdami różnego typu odznaczającymi się pewnymi cechami technicznymi, takimi jak układ kierowniczy typu samochodowego funkcjonujący w oparciu o zasadę Ackermana (zob. podobnie wyrok z dnia 27 kwietnia 2006 r., Kawasaki Motors Europe, C-15/05, EU:C:2006:259, pkt 43).
- 30 Ponadto, jakkolwiek pierwszy przykład zawarty w nocie wyjaśniającej do HS dotyczącej pozycji 8703 nie definiuje pojęcia „układu kierowniczego typu samochodowego”, to w tej samej nocie wskazano, że „czterokołowe pojazdy silnikowe z podwoziem rurowym, posiadające układ kierowniczy typu samochodowego (np. układ kierowniczy oparty na zasadzie Ackermana)”, są objęte tą pozycją.
- 31 Z powyższego wynika, że pojazdy trzykołowe wyposażone w układ kierowniczy, którego podobieństwo z układem kierowniczym pojazdów samochodowych ogranicza się do okoliczności, że układ ów jest oparty na zasadzie Ackermana, są wyposażone w „układ kierowniczy typu samochodowego” w rozumieniu noty wyjaśniającej do HS dotyczącej pozycji 8703.
- 32 Po trzecie, w zakresie dotyczącym klasyfikacji pojazdu trzykołowego wyposażonego w kierownicę motocyklową w ramach pozycji 8703, jak przewidziano na mocy rozporządzenia nr 301/2012, należy stwierdzić, że cecha ta nie została wskazana ani w brzmieniu pozycji 8711, ani w nocie wyjaśniającej do HS dotyczącej tej pozycji. W związku z tym okoliczność, że pojazd trzykołowy jest wyposażony w kierownicę motocyklową, nie wyklucza jego klasyfikacji w ramach pozycji 8703.
- 33 Jako że okoliczność, iż układ kierowniczy pojazdu tego rodzaju jak rozpatrywany w postępowaniu głównym funkcjonuje w oparciu o kierownicę motocyklową i na zasadzie Ackermana, stanowi jego cechę obiektywną, co umożliwia klasyfikację do pozycji 8703, przeznaczenie tego pojazdu nie jest, wbrew stanowisku spółki Aramex, istotnym kryterium dla celów tej klasyfikacji.
- 34 W zakresie dotyczącym ważności rozporządzenia nr 301/2012 należy stwierdzić, że analiza pytań prejudycjalnych nie wykazała żadnych elementów mogących wpłynąć na ważność tego rozporządzenia, w zakresie, w jakim przewiduje ono klasyfikację nowego trzykołowego pojazdu silnikowego wyposażonego w szczególności w układ kierowniczy typu samochodowego obsługiwany za pomocą kierownicy typu motocyklowego w ramach podpozycji 8703 21 00.
- 35 Mając na uwadze całość powyższych rozważań, na przedstawione pytanie należy udzielić odpowiedzi, iż CN należy interpretować w ten sposób, że pojazd trzykołowy tego rodzaju jak omawiany w postępowaniu głównym, wyposażony w opony produkowane dla trzykołowych motocykli, lecz podobne do opon samochodowych, kierowany za pomocą kierownicy typu motocyklowego i posiadający układ kierowniczy oparty na zasadzie Ackermana, jest objęty pozycją CN 8703.

## **W przedmiocie kosztów**

- <sup>36</sup> Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

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

**Nomenklaturę scaloną zawartą 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, zmienionej rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 927/2012 z dnia 9 października 2012 r., należy interpretować w ten sposób, że pojazd trzykołowy tego rodzaju jak omawiany w postępowaniu głównym, wyposażony w opony produkowane dla trzykołowych motocykli, lecz podobne do opon samochodowych, kierowany za pomocą kierownicy typu motocyklowego i posiadający układ kierowniczy oparty na zasadzie Ackermana, jest objęty pozycją 8703 tej nomenklatury.**

Podpisy