



## Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (szósta izba)

z dnia 22 lutego 2018 r.\*

Odesłanie prejudycjalne – Wspólna taryfa celna – Pozycje taryfowe – Pojazdy silnikowe do transportu towarów – Podpozycje 8704 10 10 i 8704 21 91 – Rozporządzenie (UE) 2015/221 – Ważność

W sprawie C-545/16

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez First-tier Tribunal (Tax Chamber) [sąd pierwszej instancji (izba podatkowa), Zjednoczone Królestwo] postanowieniem z dnia 26 października 2016 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 28 października 2016 r., w postępowaniu:

**Kubota (UK) Ltd,**

**EP Barrus Ltd**

przeciwko

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

TRYBUNAŁ (szósta izba),

w składzie: J.C. Bonichot, pełniący obowiązki prezesa izby, S. Rodin (sprawozdawca) i E. Regan, sędziowie,

rzecznik generalny: N. Wahl,

sekretarz: L. Hewlett, główny administrator,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 27 września 2017 r.,

rozważywszy uwagi przedstawione:

- w imieniu Kubota (UK) Ltd i EP Barrus Ltd przez V. Sloane, barrister, i S. Cocka,
- w imieniu rządu Zjednoczonego Królestwa przez C. Crane i M. Fella, działających w charakterze pełnomocników,
- w imieniu Komisji Europejskiej przez A. Caeiroso oraz J. Hradila, działających w charakterze pełnomocników,

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

\* Język postępowania: angielski.

wydaje następujący

### Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni pozycji 8704 10 10 i 8704 21 91 Nomenklatury scalonej znajdującej się 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), w brzmieniu wynikającym z rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 927/2014 z dnia 9 października 2012 r. (Dz.U. 2012, L 304, s. 1) (zwanej dalej „Nomenklaturą scaloną” lub „CN”), a także ważności rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/221 z dnia 10 lutego 2015 r. dotyczącego klasyfikacji niektórych towarów według Nomenklatury scalonej (Dz.U. 2015, L 37, s. 1).
- 2 Wniosek ów został złożony w ramach sporu pomiędzy spółkami Kubota (UK) Ltd i EP Barrus Ltd a Commissioners for Her Majesty’s Revenue & Customs (organem podatkowym i celnym, Zjednoczone Królestwo) w przedmiocie klasyfikacji taryfowej pewnych pojazdów silnikowych do transportu towarowego, przywożonych przez owe spółki do Unii Europejskiej.

### Ramy prawne

#### *Prawo Unii*

- 3 Artykuł 2 rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 z dnia 12 października 1992 r. ustanawiającego Wspólnotowy kodeks celny (Dz.U. 1992, L 302, s. 1 – wyd. spec. w jęz. polskim, rozdz. 2, t. 4, s. 307) przewiduje:

„1. Przepisy prawa celnego stosuje się w sposób jednolity na całym obszarze celnym Wspólnoty, chyba że postanowienia umów międzynarodowych, praktyka przyjęta zwyczajowo na określonym obszarze geograficznym i gospodarczym bądź też przepisy dotyczące stosowania przez Wspólnotę autonomicznych środków stanowią inaczej.

2. Niektóre przepisy prawa celnego mogą być również stosowane poza obszarem celnym Wspólnoty na mocy przepisów szczególnych lub umów międzynarodowych”.
- 4 Artykuł 12 ust. 6 akapit pierwszy tego rozporządzenia stanowi:

„Osoba, której udzielono wiążącej informacji taryfowej, która traci ważność zgodnie z ust. 5 lit. a) [ppkt] (ii) lub (iii) lub [ust. 5] lit. b) [ppkt] (ii) lub (iii), może posługiwać się nią dalej przez okres sześciu miesięcy od daty publikacji lub powiadomienia, jeżeli zawarła na podstawie wiążącej informacji taryfowej i przed wydaniem odpowiednich przepisów taryfowych wiążące umowy kupna lub sprzedaży danych towarów. Jednakże w przypadku produktów, dla których wymagane jest przy dokonywaniu formalności celnych przedstawienie świadectwa przywozowego, świadectwa wywozowego lub świadectwa o wcześniejszym wyznaczeniu zwrotów, zamiast okresu sześciomiesięcznego uznawany jest okres ważności tego świadectwa”.
- 5 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. Konwencja ta, wraz z Protokołem zmian do tej konwencji z dnia 24 czerwca 1986 r., została zatwierdzona w imieniu Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej decyzją Rady 87/369/EWG z dnia 7 kwietnia 1987 r. (Dz.U. 1987, L 198, s. 1).

- 6 Część pierwsza CN zawiera zbiór przepisów wstępnych. W sekcji I tej części, poświęconej ogólnym regułom, pkt A, zatytułowany „Ogólne reguły interpretacji [CN]”, stanowi:

„Klasyfikacja towarów w [CN] podlega następującym regułom:

[...]

3. Jeżeli stosując regułę 2 [lit.] b) lub z innego powodu towary na pierwszy rzut oka są klasyfikowalne do dwóch lub więcej pozycji, klasyfikacji należy dokonać w następujący sposób:

- a) pozycja określająca towar w sposób najbardziej szczegółowy ma pierwszeństwo przed pozycjami określającymi towar w sposób bardziej ogólny. Jednak gdy dwie lub więcej pozycji odnosi się tylko do części materiałów lub substancji zawartych w mieszaninie lub w wyrobie złożonym lub tylko do części artykułów w zestawie pakowanym do sprzedaży detalicznej, pozycje te należy uważać za jednakowo właściwe w odniesieniu do tych towarów, nawet gdy jedna z nich daje bardziej pełne lub bardziej dokładne określenie tego towaru;

[...]”.

- 7 Pozycja 8704 CN ma następujące brzmienie:

„8704	Pojazdy silnikowe do transportu towarów:
8704 10	– Pojazdy samowładowcze zaprojektowane do stosowania poza drogami publicznymi:
8704 10 10	– – Z silnikiem tłokowym wewnętrznego spalania o zapłonie samoczynnym (wysokoprężnym lub średnioprężnym) lub o zapłonie iskrowym
8704 10 90	– – Pozostałe
	– Pozostałe, z silnikiem tłokowym wewnętrznego spalania o zapłonie samoczynnym (wysokoprężnym lub średnioprężnym):
8704 21	– – O masie całkowitej pojazdu nieprzekraczającej 5 ton:
[...]	[...]
	– – – – Z silnikami o pojemności skokowej nieprzekraczającej 2500 cm <sup>3</sup> ;
8704 21 91	– – – – Nowe
[...]	[...]”.

- 8 Załącznik do rozporządzenia 2015/221, przyjętego na podstawie art. 9 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 2658/87, klasyfikuje towary opisane w kolumnie 1 tabeli znajdującej się w załączniku do tego rozporządzenia do odpowiedniego kodu CN określonego w kolumnie 2 zgodnie z uzasadnieniem wskazanym w kolumnie 3 rzeczony tabeli. Załącznik ten ma następujące brzmienie:

„Opis towarów	Klasyfikacja (kod CN)	Uzasadnienie
(1)	(2)	(3)
<p>Nowy pojazd użytkowy z napędem na cztery koła, z silnikiem tłokowym wewnętrznego spalania o zapłonie samoczynnym (wysokoprężnym) o pojemności skokowej 720 cm<sup>3</sup>, o masie netto (włącznie z płynami) w przybliżeniu 630 kg, o uciągu 750 kg bez hamulca i o wymiarach w przybliżeniu 300 cm × 160 cm.</p> <p>Pojazd ma otwartą kabinę z dwoma siedzeniami (włącznie z kierowcą) wyposażoną w pełną ramę ochronną, platformę ładunkową zbudowaną z mocnej ramy stalowej ze skrzynią wywrotki z solidną płaską podłogą, z ręcznym wywrotem i o ładowności 0,4 m<sup>3</sup> lub, w przybliżeniu, 400 kg. Ma on wysoki prześwit (27 cm) i rozstaw osi 198 cm.</p> <p>Jest on wyposażony w opony do poruszania się w terenie, hamulce tarczowe mokre, urządzenie sprzęgające i przedni zaczep. Pojazd ma ograniczoną prędkość do 25 km/h oraz wysoką zdolność hamowania.</p> <p>Pojazd przeznaczony jest do użytku w terenie, w szczególności na wyboistym terenie. Pojazd jest przedstawiany do używania w różnych celach, na przykład do pchania, ciągnięcia przyczep, przemieszczania zwierząt, transportu roślin, skrzyń, wody i urządzeń, transportu amunicji i przewozu pasz dla zwierząt.</p>	8704 21 91	<p>Klasyfikacja wyznaczona jest przez reguły 1 i 6 Ogólnych reguł interpretacji Nomenklatury scalonej oraz brzmienie kodów CN 8704, 8704 21 i 8704 21 91.</p> <p>Pojazd jest zaprojektowany jako pojazd wielozadaniowy, który może być używany w różnych celach, w różnych środowiskach. Ma on cechy pojazdów silnikowych do transportu towarów objętych pozycją 8704. (Zob. również opinie klasyfikacyjne do Systemu Zharmonizowanego 8704 31/3 i 8704 90/1).</p> <p>Pojazd nie jest pojazdem samowładowczym zaprojektowanym do użytku poza drogami publicznymi. Nie jest on solidnie zbudowany, ze skrzynią wywrotną lub z otwieranym dnem, przeznaczony do transportu wydobytych lub innych materiałów [zob. również Noty wyjaśniające do Systemu Zharmonizowanego do pozycji 8704, akapit szósty, pkt (1)]. Wyklucza się zatem klasyfikację do podpozycji 8704 10.</p> <p>Produkt należy zatem klasyfikować do kodu CN 8704 21 91 jako nowy pojazd silnikowy do przewozu towarów”.</p>

- 9 Noty wyjaśniające do Nomenklatury scalonej Unii Europejskiej z dnia 6 maja 2011 r. (Dz.U. 2011, C 137, s. 1, zwane dalej „notami wyjaśniającymi do CN”) przewidują w odniesieniu do kodu 8704:

„8704	<p>Pojazdy mechaniczne do transportu towarów</p> <p>Mają zastosowanie Noty wyjaśniające do pozycji 8703, uwzględniając istniejące różnice.</p> <p>Definicja pojemności skokowej cylindra – zob. Noty wyjaśniające do HS do podpozycji 8407 31, 8407 32, 8407 33 i 8407 34.</p> <p>Pozycja ta obejmuje pojazdy terenowe o napędzie na cztery koła, o przegubowym podwoziu, w których przednia sekcja mieści silnik Diesla i kabinę wyposażoną w sterowanie. Tylna sekcja składa się z dwukołowego podwozia, bez wyposażenia, ale jest przeznaczona do wyposażenia w różnorodny sprzęt.</p> <p>Jednakże pozycja ta nie obejmuje jednak takich pojazdów, gdy są wyposażone w sprzęt rolniczy lub inny sprzęt do specjalnych celów (pozycja 8705).</p>
8704 10 10 i 8704 10 90	<p>Pojazdy samowyladowcze zaprojektowane do stosowania poza drogami publicznymi</p> <p>1. Podpozycje te głównie obejmują pojazdy wyposażone w przednie lub tylne nadwozia wywrotne lub nadwozia z otwieranym dnem, które zostały specjalnie przeznaczone do przewozu piasku, żwiru, ziemi, kamieni itp. oraz przeznaczone są do stosowania w kamieniołomach, kopalniach lub na placach budów, do prac drogowych, [w] portach lotniczych i portach. Przykłady ilustrujące różne typy wywrotek są podane na końcu tych uwag.</p> <p>2. Podpozycje te obejmują także mniejsze pojazdy, w rodzaju stosowanych na placach budowy do przewożenia ziemi, gruzu, świeżego cementu oraz betonu itp. Posiadają one stałe lub przegubowe podwozie oraz napęd na dwa lub cztery koła, głównie zbiornik wywrotki jest umieszczony nad jedną osią, a siedzenie kierowcy nad drugą. Siedzenie kierowcy zwykle nie jest umieszczone w kabinie”.</p>

### *Noty wyjaśniające do HS*

- 10 Na podstawie art. 6 ust. 1 międzynarodowej konwencji wskazanej w pkt 5 niniejszego wyroku został utworzony w ramach Rady Współpracy Celnej komitet zwany „Komitetem Systemu Zharmonizowanego”, składający się z przedstawicieli każdej z umawiających się stron. Zadanie tego komitetu polega w szczególności na proponowaniu zmian do rzeczony konwencji oraz przygotowywaniu not wyjaśniających (zwanym dalej „notami wyjaśniającymi do HS”), opinii klasyfikacyjnych lub innych informacji do celów interpretacji HS.
- 11 Noty wyjaśniające do HS odnoszące się do podpozycji 8704 10 mają następujące brzmienie:

„Te pojazdy samowyladowcze można na ogół odróżnić od innych pojazdów do transportu towarów [w szczególności, wyladowczych ciężarówek (samochodów ciężarowych)], poprzez następujące cechy:

- skrzynia ładunkowa wykonana jest z bardzo mocnych blach stalowych; jej przednia część przedłużona jest ponad kabinę kierowcy w celu jej ochrony; cała podłoga lub część podłogi pochyla się ku górze w kierunku tyłu;
- w pewnych przypadkach kabina kierowcy ma jedynie połowę szerokości;

- brak zawieszenia osi;
- duża skuteczność hamowania;
- ograniczona prędkość i obszar działania;
- specjalne opony terenowe;
- stosunek ciężaru własnego do ładowności nieprzekraczający 1:1,6, z powodu ich bardzo masywnej budowy;
- nadwozie może być podgrzewane gazami spalinowymi w celu zabezpieczenia materiałów przed przywieraniem lub przymarzaniem.

Należy jednak zauważyć, że pewne pojazdy samowładowcze są specjalnie przeznaczone do pracy w kopalniach lub tunelach, na przykład te z nadwoziem z otwieranym dnem. Mają one niektóre z cech wymienionych wyżej, ale nie mają kabiny ani przedłużonej przedniej części ochronnej nadwozia”.

### **Postępowanie główne i pytania prejudycjalne**

- 12 W następstwie orzeczenia wydanego przez Upper Tribunal (Tax and Chancery Chamber) [sąd wyższej instancji (izba podatkowa i kanclerska), Zjednoczone Królestwo] organ podatkowy i celny – na wniosek skarżących w postępowaniu głównym – wydał na ich rzecz wiążące informacje taryfowe (zwane dalej „WIT”) klasyfikujące pewne pojazdy silnikowe do transportu towarów, które skarżące przywoziły, jako pojazdy samowładowcze objęte pozycją 8704 10 CN.
- 13 W 2014 r. komitet ds. kodeksu celnego przeprowadził analizę klasyfikacji pewnych pojazdów użytkowych, która to analiza była uzasadniona, zdaniem sądu odsyłającego, orzeczeniem Upper Tribunal (Tax and Chancery Chamber) [sądu wyższej instancji (izba podatkowa i kanclerska)]. W następstwie tej analizy Komisja Europejska przyjęła rozporządzenie 2015/221, które kwalifikuje pojazdy podobne do pojazdów rozpatrywanych w postępowaniu głównym do podpozycji 8704 21 91. Komitet ów wdrożył rzucone rozporządzenie i organ podatkowy i celny poinformował skarżące w postępowaniu głównym o cofnięciu decyzji o WIT.
- 14 Skarżące w postępowaniu głównym zaskarżyły przed sądem odsyłającym tę decyzję w sprawie cofnięcia decyzji o WIT, podnosząc dwa zarzuty. W pierwszym zarzucie podniosły one, że rozporządzenie 2015/221 nie ma zastosowania do przywożonych przez nie pojazdów, a w drugim zarzucie, że rozporządzenie to jest nieważne w zakresie, w jakim zawiera klasyfikację określonego w jego załączniku pojazdu do podpozycji 8704 21 91.
- 15 Uznawszy, iż rozporządzenie 2015/221 ma zastosowanie do rozpatrywanych w postępowaniu głównym pojazdów, sąd odsyłający stwierdził, że argumenty skarżących w postępowaniu głównym podające w wątpliwość ważność owego rozporządzenia nie są całkowicie bezpodstawne.
- 16 W tych okolicznościach First-tier Tribunal (Tax Chamber) [sąd pierwszej instancji (izba podatkowa), Zjednoczone Królestwo] postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:  
  
„1) Czy rozporządzenie [2015/221] jest nieważne w zakresie, w jakim klasyfikuje określone w tym rozporządzeniu pojazdy do pozycji CN 8704 21 91, a nie CN 8704 10?

- 2) W szczególności czy rozporządzenie [2015/221] jest nieważne w zakresie, w jakim: nienależycie ogranicza ono zakres podpozycji 8704 10; uwzględnia niedozwolone czynniki; jest wewnętrznie niespójne; nie uwzględnia należyte not wyjaśniających, tytułów CN i ogólnych reguł interpretacji CN lub nie uwzględnia stosownych wymogów przewidzianych w orzecznictwie Trybunału w odniesieniu do pozycji CN 8704 10?”.

## **W przedmiocie pytań prejudycjalnych**

### ***W przedmiocie dopuszczalności***

- 17 Tytułem wstępu Komisja ma wątpliwości co do dopuszczalności pytań prejudycjalnych, skoro kwestia ważności rozporządzenia 2015/221 ma jedynie hipotetyczny charakter. Przyczyny, dla których organ podatkowy i celny cofnął rozpatrywaną w postępowaniu głównym decyzję o WIT, nie są bowiem jasne, jako że skarżące w postępowaniu głównym mogły na mocy art. 2 tego rozporządzenia w związku z art. 12 ust. 6 rozporządzenia nr 2913/92 nadal się na nią powoływać do dnia 5 czerwca 2015 r.
- 18 W tym względzie należy najpierw przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału w ramach określonego w art. 267 TFUE postępowania wyłącznie do sądu krajowego, przed którym zawisł spór i na którym spoczywa odpowiedzialność za wydanie przyszłego wyroku, należy – przy uwzględnieniu okoliczności konkretnej sprawy – zarówno ocena niezbędności, jak i znaczenia pytań, które zadaje on Trybunałowi. W konsekwencji, jeśli zadane pytania dotyczą wykładni prawa Unii, Trybunał jest co do zasady zobowiązany do wydania orzeczenia (wyrok z dnia 26 stycznia 2017 r., Banco Primus, C-421/14, EU:C:2017:60, pkt 29 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 19 W ramach mechanizmu współpracy pomiędzy Trybunałem i sądami krajowymi, ustanowionego w art. 267 TFUE, pytania prejudycjalne dotyczące wykładni prawa Unii korzystają z domniemania, iż mają one znaczenie dla sprawy. Trybunał może odmówić wydania orzeczenia w przedmiocie pytania prejudycjalnego zadanego przez sąd krajowy, w rozumieniu art. 267 TFUE, w szczególności tylko w razie niespełnienia wymogów dotyczących treści wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym uregulowanych w art. 94 regulaminu postępowania przed Trybunałem lub też gdy jest oczywiste, że wykładnia lub ocena ważności normy prawa Unii, o którą wnioskuje sąd krajowy, nie mają żadnego związku z okolicznościami lub przedmiotem sporu w postępowaniu głównym lub gdy problem jest natury hipotetycznej (wyrok z dnia 28 marca 2017 r., Rosneft, C-72/15, EU:C:2017:236, pkt 50 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 20 W niniejszej sprawie, o ile z akt sprawy, którymi dysponuje Trybunał, nie wynika, że przedmiot sporu w postępowaniu głównym dotyczy wykładni lub zastosowania art. 2 rozporządzenia 2015/221, o tyle w ramach drugiego zarzutu swojego środka zaskarżenia skarżące w postępowaniu głównym kwestionują ważność owego rozporządzenia w zakresie, w jakim zawiera ono klasyfikację określonych przez nie towarów do podpozycji CN 8704 21 91. Sąd odsyłający, który stwierdza, że rozpatrywane w postępowaniu głównym pojazdy wchodzą w zakres stosowania rzeczzonego rozporządzenia, jest zaś zdania, iż odpowiedź Trybunału co do ważności tego rozporządzenia jest niezbędna do rozstrzygnięcia tego sporu.
- 21 W tych okolicznościach ze względu na to, że kwestia podniesiona w pytaniach prejudycjalnych nie jest natury hipotetycznej, pytania te są dopuszczalne.

### ***Co do istoty sprawy***

- 22 Poprzez pytania pierwsze i drugie, które należy zbadać łącznie, sąd odsyłający zmierza w istocie do wyjaśnienia kwestii ważności rozporządzenia 2015/221.

- 23 W pierwszej kolejności należy przypomnieć, że zgodnie z orzecznictwem Trybunału Rada Unii Europejskiej przyznała Komisji, działającej we współpracy z ekspertami celnymi państw członkowskich, szeroki zakres 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 rozporządzenia nr 2658/87, nie upoważnia jej do zmiany treści ani zakresu pozycji taryfowych (wyrok z dnia 4 marca 2004 r., Krings, C-130/02, EU:C:2004:122, pkt 26 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 24 W niniejszej sprawie należy zbadać, czy Komisja, dokonując klasyfikacji taryfowej pojazdu określonego w kolumnie 1 tabeli znajdującej się w załączniku do rozporządzenia 2015/221 do podpozycji 8704 21 91, a nie do podpozycji 8704 10, zmieniła treść tych dwóch podpozycji taryfowych.
- 25 W tym względzie z utrwalonego orzecznictwa Trybunału wynika, że – w interesie pewności prawa i łatwości kontroli – decydującym kryterium dla klasyfikacji taryfowej towarów należy poszukiwać zasadniczo w obiektywnych cechach i właściwościach tych towarów, takich jak określone w pozycjach CN oraz uwagach do sekcji lub działów (wyroki: z dnia 27 kwietnia 2006 r., Kawasaki Motors Europe, C-15/05, EU:C:2006:259, pkt 38; z dnia 29 października 2009 r., Dinter i Europol Frost-Food, C-522/07 i C-65/08, EU:C:2009:663, pkt 29; a także z dnia 22 grudnia 2010 r., Premis Medical, C-273/09, EU:C:2010:809, pkt 42).
- 26 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 (wyrok z dnia 22 marca 2017 r., GROFA i in., C-435/15 i C-666/15, EU:C:2017:232, pkt 40).
- 27 W niniejszym przypadku, jak wynika z samego brzmienia kolumny 1 tabeli znajdującej się w załączniku do rozporządzenia 2015/221 dotyczącego podpozycji 8704 21 91, określony w nim pojazd jest nowym pojazdem użytkowym z napędem na cztery koła, o masie netto wynoszącej w przybliżeniu 630 kg, o uciążu 750 kg bez hamulca i o wymiarach w przybliżeniu 300 cm × 160 cm. Pojazd ów ma otwartą kabinę z dwoma siedzeniami, wyposażoną w pełną ramę ochronną, platformę ładunkową zbudowaną z mocnej ramy stalowej ze skrzynią wywrotki z solidną płaską podłogą wraz z mechanizmem ręcznego wywrotu. Wyposażony w opony do poruszania się w terenie, urządzenie sprzęgające i przedni zaczep, pojazd ma prędkość ograniczoną do 25 km/h oraz wysoką zdolność hamowania. Pojazd przeznaczony jest do użytku w każdym terenie, w szczególności na wyboistym terenie. Pojazd jest przedstawiany do używania w różnych celach, na przykład do pchania, ciągnięcia przyczep, przemieszczania zwierząt, transportu roślin, skrzyń, wody i urządzeń, transportu amunicji i przewozu pasz dla zwierząt.
- 28 Należy przypomnieć, że towarami objętymi podpozycją 8704 10 są, zgodnie z samym brzmieniem tej podpozycji, „pojazdy samowyładowcze zaprojektowane do stosowania poza drogami publicznymi”. Brzmienie tej podpozycji zakłada zatem, że aby pojazd można było sklasyfikować do tej podpozycji, musi on spełniać dwie przesłanki, czyli musi to być pojazd samowyładowczy i musi być on zaprojektowany do stosowania poza drogami publicznymi (wyrok z dnia 16 września 2004 r., DFDS, C-396/02, EU:C:2004:536, pkt 31).
- 29 Jak przyznaje sama Komisja, pojazd, o którym mowa w rozporządzeniu 2015/221, spełnia przesłankę dotyczącą stosowania poza drogami publicznymi, jako że jest on wyposażony w opony do poruszania się w terenie, a jego prędkość ograniczona jest do 25 km/h.
- 30 Pozostaje ustalić, czy pojazd taki spełnia także przesłankę polegającą na tym, że jest pojazdem samowyładowczym.
- 31 W tym względzie należy przypomnieć, że podpozycja CN 8704 10 stanowi szczególną pozycję dla pojazdów zaprojektowanych specjalnie do przewozu i wyładunku różnych materiałów poza drogami publicznymi (zob. podobnie wyrok z dnia 11 stycznia 2007 r., B.A.S. Trucks, C-400/05, EU:C:2007:22,



- pkt 36) oraz że istotną cechą pojazdów samowyładowczych jest posiadanie skrzyni ładunkowej (platformy wyładowczej) samowyładowczej albo z otwierającym się spodem, umożliwiającej przewóz tych materiałów (zob. podobnie wyrok z dnia 16 września 2004 r., DFDS, C-396/02, EU:C:2004:536, pkt 32).
- 32 Ponadto zgodnie z notami wyjaśniającymi do CN podpozycje 8704 10 10 i 8704 10 90 obejmują w szczególności pojazdy przeznaczone specjalnie do przewozu piasku, żwiru, ziemi i kamieni, czyli materiałów sypkich, w kamieniołomach, kopalniach lub na placach budowy dróg, lotnisk i portów.
- 33 W związku z tym należy zbadać, czy pojazd, o którym mowa w rozporządzeniu 2015/221, jest specjalnie zaprojektowany do takiego szczególnego używania.
- 34 W tym względzie z samego brzmienia tego rozporządzenia wynika, że pojazd taki jest wyposażony w otwartą kabinę oraz w platformę ładunkową o ładowności 0,4 m<sup>3</sup> lub, w przybliżeniu, 400 kg.
- 35 Pojazd, o którym mowa w rozporządzeniu 2015/221, ze względu na jego niską odporność, małą pojemność ładunkową i otwartą kabinę pozbawioną ochrony kierowcy przed ładunkiem sypkim przedstawiany jest jako pojazd stosowany do szeregu zadań z zakresu transportu różnych rzeczy, takich jak rośliny lub zwierzęta, urządzenia, skrzynie lub amunicja.
- 36 Co więcej, pojazdu tego ze względu na jego charakterystyczne cechy techniczne i obiektywne właściwości nie można uznać za pojazd objęty podpozycją 8704 10, gdyż nie ma odporności niezbędnej do wykorzystania na placach budowy, będącej cechą własną pojazdów samowyładowczych (zob. podobnie wyrok z dnia 11 stycznia 2007 r., B.A.S. Trucks, C-400/05, EU:C:2007:22, pkt 35).
- 37 W konsekwencji fakt, że taki pojazd posiada platformę ładunkową umożliwiającą mu, dodatkowo, transport małych ilości materiałów sypkich, nie podważa prawidłowości jego kwalifikacji do podpozycji 8704 21 91.
- 38 Wreszcie, jak przypomniano w pkt 23 niniejszego wyroku, Komisja dysponuje szerokim zakresem uznania w przedmiocie precyzowania zakresu pozycji taryfowych.
- 39 Analiza przedłożonych Trybunałowi akt sprawy nie wykazała żadnych podstaw nieważności, rozporządzenie 2015/221 słusznie zatem zawiera kwalifikację określonego w nim pojazdu do podpozycji 8704 21 91, a nie do podpozycji 8704 10.
- 40 W związku z tym na przedłożone pytania należy odpowiedzieć, że ich badanie nie ujawniło żadnego elementu mogącego wpłynąć na ważność rozporządzenia.

### **W przedmiocie kosztów**

- 41 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:

**Badanie przedłożonych pytań nie ujawniło żadnego elementu mogącego wpłynąć na ważność rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/221 z dnia 10 lutego 2015 r. dotyczącego klasyfikacji niektórych towarów według Nomenklatury scalonej.**

Podpisy

