



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (dziesiąta izba)

z dnia 22 lutego 2018 r.*

Odesłanie prejudycjalne – Wspólna taryfa celna – Klasyfikacja towarów – Europejska zharmonizowana norma techniczna EN 590:2013 – Podpozycja 2710 19 43 Nomenklatury scalonej – Kryteria właściwe dla zaklasyfikowania danego towaru jako olej napędowy

W sprawie C-185/17

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Administrativen sad – Varna (sąd administracyjny w Warnie, Bułgaria) postanowieniem z dnia 30 marca 2017 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 10 kwietnia 2017 r., w postępowaniu:

Mitnitsa Varna

przeciwko

„SAKSA” OOD,

przy udziale:

Okrazhna prokuratura – Varna,

TRYBUNAŁ (dziesiąta izba),

w składzie: E. Levits, prezes izby, M. Berger (sprawozdawca) i F. Biltgen, sędziowie,

rzecznik generalny: Y. Bot,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi przedstawione:

- w imieniu Mitnitsa Varna przez G. Kostova, działającego w charakterze pełnomocnika,
- w imieniu „SAKSA” OOD przez S. Zhelyazkovą, адвокат,
- w imieniu rządu bułgarskiego przez E. Petranovą oraz L. Zaharięvą, działające w charakterze pełnomocników,

* Język postępowania: bułgarski.

– w imieniu Komisji Europejskiej przez A. Caeiroso, Y.G. Marinovą i P. Mihaylovą, działających w charakterze pełnomocników,

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

wydaje następujący

Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni noty wyjaśniającej g) do tabeli 3 normy zharmonizowanej EN 590 w brzmieniu z września 2013 r., zatytułowanej „Paliwa do pojazdów samochodowych – Oleje napędowe – Wymagania i metody badań” (zwaną dalej „normą EN 590:2013”), a także dodatkowej uwagi wyjaśniającej 2 lit. d) i e) do rozdziału 27 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 – wyd. spec. w jęz. polskim, rozdz. 2, t. 2, s. 382), zmienionej rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 1101/2014 z dnia 16 października 2014 r. (Dz.U. 2014, L 312, s. 1) (zwanej dalej „CN”).
- 2 Wniosek ten został przedstawiony w ramach sporu pomiędzy Mitnitsa Varna (organem celnym w Warnie, Bułgaria) a SAKSA OOD, w przedmiocie klasyfikacji taryfowej oleju mineralnego w ramach CN zgłoszonego przez tę spółkę.

Ramy prawne

Prawo Unii

Nomenklatura scalona

- 3 CN, wprowadzona rozporządzeniem nr 2658/87, jest oparta na zharmonizowanym systemie oznaczania i kodowania towarów, 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 niej 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 – wyd. spec. w jęz. polskim, rozdz. 2, t. 2, s. 288).
- 4 Ogólne reguły interpretacji CN, zawarte w jej części pierwszej w sekcji I A, stanowią w szczególności:
„Klasyfikacja towarów w Nomenklaturze scalonej podlega następującym regułom:
 1. Tytuły sekcji, działów i poddziałów mają znaczenie wyłącznie orientacyjne; do 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:

[...].
- 5 Część druga CN, zatytułowana „Tabela stawek celnych”, zawiera sekcję V, zatytułowaną „Produkty mineralne”, w której znajduje się w szczególności dział 27, zatytułowany „Paliwa mineralne, oleje mineralne i produkty ich destylacji; substancje bitumiczne; woski mineralne”.

6 Dział CN 27 zawiera pozycję 2710, która ma następujące brzmienie:

„2710 Oleje ropy naftowej i oleje otrzymywane z materiałów bitumicznych, inne niż surowe [...]”.

7 Wspomniany dział CN 27 zawiera również następujące podpozycje:

„2710 12	- - Oleje lekkie i preparaty:
[...]	[...]
2710 19	- - pozostałe:
	- - - Oleje średnie
[...]	[...]
	- - - - do innych celów:
	- - - - - Nafta:
2710 19 21	- - - - - Paliwo do silników odrzutowych
2710 19 25	- - - - - pozostałe
[...]	[...]
	- - - Oleje ciężkie:
	- - - - Oleje napędowe:
[...]	[...]
	- - - - - Do innych celów
2710 19 43	- - - - - O zawartości siarki nieprzekraczającej 0,001% masy”.

8 Zgodnie z uwagą dodatkową 2 do działu CN 27:

„W pozycji 2710:

[...]

- c) »oleje średnie« (podpozycje od 2710 19 11 do 2710 19 29) oznaczają oleje i preparaty, z których mniej niż 90% objętościowo (włącznie ze stratami) destyluje w 210 °C i 65% lub więcej objętościowo (włącznie ze stratami) destyluje przy 250 °C według metody ISO 3405 (równoważnej metodzie ASTM D 86);
- d) »oleje ciężkie« (podpozycje od 2710 19 31 do 2710 19 99 i od 2710 20 11 do 2710 20 90) oznaczają oleje i preparaty, z których mniej niż 65% objętościowo (włącznie ze stratami) destyluje w 250 °C według metody ISO 3405 (równoważnej metodzie ASTM D 86) lub dla których procent destylacji w 250 °C nie może być oznaczony tą metodą;
- e) »oleje napędowe« (podpozycje od 2710 19 31 do 2710 19 48 i od 2710 20 11 do 2710 20 19) oznaczają oleje ciężkie, jak zdefiniowano powyżej w lit. d), z których 85% lub więcej objętościowo (włącznie ze stratami) destyluje w 350 °C według metody ISO 3405 (równoważnej metodzie ASTM D 86);

[...]”.

Dyrektywa 98/70

- 9 Dyrektywa 98/70/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 1998 r. odnosząca się do jakości benzyny i olejów napędowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 93/12/EWG (Dz.U. 1998, L 350, s. 58), zmieniona dyrektywą Komisji z dnia 10 czerwca 2014 r. (Dz.U. 2014, L 170, s. 62) (zwana dalej „dyrektywą 98/70”), stanowi w art. 1 zatytułowanym „Zasięg[Zakres]”:

„Niniejsza dyrektywa ustala, w odniesieniu do pojazdów drogowych [...]:

- a) specyfikacje techniczne z powodów związanych ze zdrowiem i środowiskiem, mające zastosowanie do paliw przeznaczonych do użytku w silnikach z zapłonem iskrowym i silnikach z zapłonem samoczynnym, z uwzględnieniem wymogów technicznych tych silników; oraz
- b) cel ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia”.
- 10 Zgodnie z art. 4 tej dyrektywy, zatytułowanym „Olej napędowy”:

„1. Państwa członkowskie zapewniają, że olej napędowy może być wprowadzony do obrotu na ich terytorium tylko wtedy, jeżeli będzie on zgodny ze specyfikacjami określonymi w załączniku II.

[...]”.

- 11 Załącznik II do wspomnianej dyrektywy ustanawia specyfikacje środowiskowe dla paliw znajdujących się na rynku, przeznaczonych do pojazdów wyposażonych w silniki z zapłonem samoczynnym. Zgodnie z uwagą 1 do tego załącznika:

„Należy stosować metody badań określone w normie EN 590:2013. Państwa członkowskie mogą przyjąć metodę analityczną określoną w normie zastępującej EN 590:2013, jeśli możliwe jest wykazanie, że metoda ta cechuje się co najmniej taką samą dokładnością i co najmniej takim samym poziomem precyzji jak metoda analityczna, którą zastępuje”.

Norma EN 590:2013

- 12 Norma EN 590:2013 została przygotowana przez Komitet Techniczny CEN/TC 19 „Paliwa gazowe i ciekłe, środki smarowe i naftowe produkty podobne, produkty pochodzenia syntetycznego i biologicznego” i przyjęta przez Europejski Komitet Normalizacyjny (CEN) w dniu 26 lipca 2013 r. zgodnie z mandatem Komisji Europejskiej udzielonym w dniu 13 listopada 2006 r. (M 394 – Mandat udzielony CEN na dokonanie rewizji normy EN 590 w celu zwiększenia koncentracji FAME i FAEE do 10% objętości).

- 13 W przedmowie do tej normy postanawia się:

„Niniejsza Norma Europejska powinna uzyskać status normy krajowej [...], a normy krajowe sprzeczne z daną normą powinny być wycofane najpóźniej do marca 2014 r.

[...]

Niniejszy dokument został opracowany na podstawie mandatu udzielonego CEN przez Komisję Europejską i Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu [...].

W niniejszej normie zostały zawarte wymagania [dyrektywy] 98/70 [...], łącznie ze zmianami [...]”.

14 Punkt 1 wspomnianej normy stanowi:

„W niniejszej Normie Europejskiej podano wymagania i metody badań dotyczące oleju napędowego do pojazdów samochodowych będącego przedmiotem obrotu”.

15 Punkt 5.6.1 normy EN 590:2013 ma następującą treść:

„Wymagania zależne od warunków klimatycznych przedstawiono wariantowo, aby sezonowe gatunki oleju napędowego były ustalane przez poszczególne kraje. Dla klimatu umiarkowanego ustalono sześć gatunków różniących się CFPP (temperaturą zablokowania zimnego filtra), a dla klimatu arktycznego lub surowego klimatu zimowego – pięć różnych klas. Wymagania zależne od warunków klimatycznych zostały przedstawione w tablicy 2 (klimat umiarkowany) i tablicy 3 (klimat arktyczny lub surowy klimat zimowy). Olej napędowy do pojazdów samochodowych, badany metodami wyszczególnionymi w tablicy 2 i tablicy 3, powinien spełniać wymagania podane w tych tablicach”.

16 Tablica 3 tej normy, zatytułowana „Wymagania klimatyczne i metody badań – Klimat arktyczny lub surowy klimat zimowy”, ma następującą treść:

Właściwość	Jednostka	Zakres					Metoda badań [...]
		Klasa 0	Klasa 1	Klasa 2	Klasa 3	Klasa 4	
[...]							
Skład frakcyjny ^{a), b)}							EN ISO 3405 ^{c)} EN ISO 3924
do temperatury 180 °C destyluje	% (V/V) maksimum	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	
do temperatury 340 °C	% (V/V) minimum	95,0	95,0	95,0	95,0	95,0	
[...]							
g) Definicja oleju napędowego zawarta we Wspólnej taryfie celnej UE może nie dotyczyć gatunków przeznaczonych dla klimatu arktycznego lub surowego klimatu zimowego.							
[...]							

Prawo bułgarskie

Kodeks celny

17 Na podstawie art. 234 ust. 1 pkt 1 Zakon za mitnitsite (kodeksu celnego), w brzmieniu mającym zastosowanie do postępowania głównego, kto uchyla się lub usiłuje uchylić się w całości lub w części od zapłaty należności celnych dopuszcza się oszustwa podatkowego.

18 Z art. 234 ust. 3 pkt 1 tego kodeksu wynika, że oszustwo podatkowe, którego przedmiotem są towary podlegające akcyzie, jest karane w stosunku do osób prawnych karą pieniężną w wysokości od 150 do 250% wartości niezapłaconych należności.

Norma BDS EN 590:2014

- 19 Norma EN 590:2013 została transponowana w Bułgarii przez bułgarski instytut normalizacyjny za pośrednictwem normy BDS EN 590:2014.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

- 20 W dniu 10 sierpnia 2015 r. tankowiec *Cosmo* przybył do portu w Warnie, z ładunkiem o łącznej masie próżniowej brutto 4 384 630 kg oleju mineralnego. SAKSA określiła się jako odbiorca towaru, który zgłosiła jako „olej napędowy 10 PPM hydorafinowany zawierający do 0,001% siarki, przeznaczony dla arktycznych stref klimatycznych, klasa 4 według normy EN 590, 1 236 742 kg w próżni, 1 235 100 kg w powietrzu, 1 517 660 litrów, gęstość w 15° Celsjusza 816,1 kg/m³, w 24 cysternach kolejowych, zgodnie z załączonym inwentarzem” w urzędzie celnym portu Warna pod podpozycją taryfową CN 2710 19 43, w celu uzyskania dopuszczenia do swobodnego obrotu.
- 21 W piśmie z dnia 11 sierpnia 2015 r. służby celne w Warnie wysłały w celu dokonania analizy do regionalnego laboratorium celnego w Ruse (Bułgaria) dwie próbki zadeklarowanego produktu w celu ustalenia jego charakteru i określenia klasyfikacji taryfowej. Laboratorium to stwierdziło, że badana próbka składa się z oleju ropy naftowej, do którego dodano parafinę i węglowodory naftenowe. Wskaźniki destylacji i inne określone wskaźniki wykazały, że próbka ta miała cechy charakterystyczne właściwe dla „olejów średnich”, wynikające z uwagi dodatkowej 2 lit. c) do rozdziału CN 27. Na podstawie otrzymanych rezultatów próba została uznana za produkt otrzymany w wyniku przerobienia ropy naftowej, dokładniej, za naftę.
- 22 Ponieważ odnośny towar nie był sprzedawany dla silników odrzutowych, służby celne uznały, że należy zaklasyfikować go pod innym kodem taryfowym niż kod, pod którym został on zgłoszony w dniu 10 sierpnia 2015 r., to znaczy, że powinien zostać on wpisany pod podpozycją CN 2710 19 25, podlegającą należnościami celnymi w wysokości 4,7% w stosunku do państw trzecich. W konsekwencji dyrektor urzędu celnego w Warnie decyzją z dnia 3 listopada 2015 r. skorygował kod taryfowy i nałożył dodatkowe zobowiązanie z tytułu należności celnych w wysokości 53 864,18 BGN (lewów bułgarskich) (około 27 560 EUR), oraz z tytułu podatku od wartości dodanej w wysokości 10 772,83 BGN (około 5500 EUR).
- 23 Ponadto służby celne uznały, że należy pociągnąć SAKSA do odpowiedzialności karnej o charakterze administracyjnym w rozumieniu art. 234 ust. 1 pkt 1 kodeksu celnego. W konsekwencji, w dniu 18 lutego 2016 r. dyrektor urzędu celnego w Warnie nałożył na SAKSA karę pieniężną w wysokości 96 955,52 BGN (około 49 600 EUR) na podstawie art. 234 ust. 3 pkt 1 kodeksu celnego, w związku z art. 234 ust. 1 pkt 1 tego kodeksu.
- 24 SAKSA wniosła skargę na ową karę do Varnenski Rayonen sad (sądu rejonowego w Warnie, Bułgaria). Decyzją z dnia 20 października 2016 r. sąd ten uchylił tę karę, ponieważ stwierdził na podstawie zarządzonej na wniosek SAKSA opinii biegłego z zakresu chemii, że sporny olej mineralny odpowiadał definicji oleju napędowego [dla silników Diesla] przeznaczonego dla klimatu arktycznego lub surowego klimatu zimowego, klasa 4, którego charakterystyczne cechy zostały określone przez normę „EN 590:2014”.
- 25 Służby celne wniosły kasację od owego wyroku do Administrativen sad Varna (sądu administracyjnego w Warnie, Bułgaria). Należy zauważyć, że przywołana przez SAKSA norma EN 590, która określa wymogi i metody badania olejów napędowych do pojazdów samochodowych oferowanych na rynku, nie ma decydującego znaczenia dla ustalenia klasyfikacji taryfowej paliw.

- 26 Zdaniem Administrativen sad Varna (sądu administracyjnego w Warnie) wydaje się konieczne interpretowanie uwagi znajdującej się w normie EN 590, zgodnie z którą „[d]efinicja oleju napędowego zawarta we Wspólnej taryfie celnej [Unii Europejskiej] może nie dotyczyć gatunków przeznaczonych dla klimatu arktycznego lub surowego klimatu zimowego”. W rzeczywistości bowiem definicja, do której należy się odnieść w stosunku do tego paliwa, nie wynika w sposób wyraźny z owej uwagi i nie pozwala na określenie zakresu uznaniowego właściwej w tym zakresie służby celnej. Ponadto związek pomiędzy wymogami i metodami badania z owej normy, z jednej strony, oraz klasyfikacją taryfową, z drugiej, nie został wskazany.
- 27 W tych okolicznościach Administrativen sad – Varna (sąd administracyjny w Warnie) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:
- „1) Czy reguła zawarta w wyjaśnieniach do tablicy 3 normy EN 590 (obecnie EN 590:2014), zgodnie z którą »[d]efinicja oleju napędowego zawarta we Wspólnej taryfie celnej [Unii Europejskiej] może nie dotyczyć gatunków przeznaczonych dla klimatu arktycznego lub surowego klimatu zimowego«, oznacza, że w odniesieniu do tego rodzaju paliwa można nie stosować ogólnych reguł zawartych w dodatkowej uwadze 2 lit. d) i e) do działu [CN] 27 dla celów klasyfikacji taryfowej produktu?
 - 2) W wypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze i w sytuacji gdyby ustalono, że produkt, w odniesieniu do którego powstaje dług celny, odpowiada definicji »oleju napędowego przeznaczonego dla klimatu arktycznego lub surowego klimatu zimowego« zgodnie z kryteriami określonymi w normie EN 590, czy należy zakwalifikować ten produkt do kodu CN 2710 19 43 odpowiadającego »olejowi napędowemu«, czy też należy zastosować ogólne reguły zawarte w dodatkowej uwadze 2 lit. d) i e) do działu [CN] 27 ?
 - 3) W wypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze, jakie są kryteria, według których ocenia się, kiedy ma zastosowanie definicja oleju napędowego określona w taryfie celnej Unii Europejskiej oraz kiedy jest konieczne odniesienie się do wymogów i metod badania zgodnie z normą EN 590 dla celów klasyfikacji taryfowej produktu?
 - 4) Czy metody i wskaźniki badania wskazane w dodatkowej uwadze 2 lit. d) i e) do działu [CN] 27 są wystarczające dla pełnego i dokładnego scharakteryzowania danego produktu jako »oleju napędowego«, czy też należy uwzględnić wszystkie wskaźniki chemiczne, jakie są charakterystyczne dla tego produktu?».

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

- 28 Tytułem wstępu należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału w ramach ustanowionej w art. 267 TFUE procedury współpracy między sądami krajowymi a Trybunałem do tego ostatniego 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 (wyrok z dnia 16 lutego 2017 r., Aramex Nederland, C-145/16, EU:C:2017:130, pkt 19 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 29 Ponadto należy wyjaśnić, że o ile sąd odsyłający odnosi się do normy „EN 590:2014”, to wersją normy EN 590 mającą zastosowanie do okoliczności faktycznych w postępowaniu głównym jest wersja z września 2013 r., która została określona przez CEN jako norma EN 590:2013 i która nadal obowiązuje.

- 30 Przez swoje pytania, które należy rozpatrzyć łącznie, sąd odsyłający zmierza zasadniczo do ustalenia, czy CN należy interpretować w ten sposób, że oleje mineralne, takie jak omawiane w postępowaniu głównym, mogą zostać zaklasyfikowane jako olej napędowy do podpozycji CN 2710 19 43, jeżeli spełniają one wymogi przewidziane w normie EN 590:2013 dotyczącej oleju napędowego przeznaczonego dla klimatu arktycznego lub surowego klimatu zimowego.
- 31 Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału decydującym 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 19 października 2017 r., Lutz, C-556/16, EU:C:2017:777, pkt 37 i przytoczone tam orzecznictwo). Owe obiektywne cechy i właściwości produktów powinny być możliwe do sprawdzenia w chwili odprawy celnej (wyrok z dnia 26 maja 2016 r., Latvijas propāna gāze, C-286/15, EU:C:2016:363, pkt 33 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 32 W niniejszej sprawie należy zauważyć, że podpozycja CN 2710 19 43, której treść obejmuje oleje napędowe o zawartości siarki nieprzekraczającej 0,001% masy, stanowi część pozycji CN 2710, która dotyczy olejów ropy naftowej i olejów otrzymywanych z materiałów bitumicznych, innych niż surowe. Dla celów stosowania owej pozycji, uwaga dodatkowa 2 do działu CN 27 definiuje w lit. e) pojęcie „oleju napędowego”.
- 33 W tym zakresie z treści wspomnianej lit. e) w związku z lit. d) owej uwagi dodatkowej wynika, że za „olej napędowy” uznaje się w szczególności oleje i preparaty, z których mniej niż 65% objętościowo (włącznie ze stratami), destyluje w 250 °C i 85% lub więcej objętościowo (włącznie ze stratami) w temperaturze 350 °C, według metody ISO 3405.
- 34 W związku z tym, z samej treści tego punktu wynika, że dla celów klasyfikacji taryfowej danego towaru jako oleju napędowego, jedynym decydującym czynnikiem w ramach pozycji CN 2710 jest procent destylacji we wskazanych temperaturach według metody ISO 3405.
- 35 W konsekwencji, ponieważ w niniejszej sprawie strony w postępowaniu głównym nie zakwestionowały tego, że omawiany olej mineralny destyluje według metody ISO 3405 ponad 65% w temperaturze 250 °C, olej ten nie może zostać objęty definicją oleju napędowego zgodnie z uwagą dodatkową 2 lit. e) do działu CN 27 i nie może zostać zaklasyfikowany do podpozycji przeznaczonych dla produktów objętych tą definicją.
- 36 Ponadto, o ile SAKSA podnosi, że sporny produkt był sprzedawany po jego przywozie jako olej napędowy (paliwo diesel), to należy przypomnieć, że przeznaczenie produktu jest kryterium mającym znaczenie, tylko wtedy, gdy klasyfikacja produktu nie może zostać dokonana na podstawie cech charakterystycznych i obiektywnych właściwości produktu (wyrok z dnia 16 lutego 2017 r., Aramex Nederland, C-145/16, EU:C:2017:130, pkt 23 i przytoczone tam orzecznictwo). Tymczasem nie jest tak w niniejszej sprawie, ponieważ dokładnie z cech charakterystycznych destylacji tego produktu wynika, że nie jest on objęty w rozumieniu pozycji CN 2710 definicją oleju napędowego w rozumieniu wspomnianej uwagi dodatkowej 2 lit. e).
- 37 Okoliczność, iż SAKSA odniosła się do uwagi g) tablicy 3 normy EN 590:2013, zgodnie z którą definicja oleju napędowego zawarta w CN „może nie dotyczyć gatunków przeznaczonych dla klimatu arktycznego lub surowego klimatu arktycznego”, pozostaje bez wpływu w tym zakresie.
- 38 W rzeczywistości norma EN 590:2013 została przyjęta nie przez organ Unii, lecz przez CEN, podmiot prawa prywatnego.
- 39 Oczywiście, można wywnioskować z orzecznictwa Trybunału, że zharmonizowana norma przygotowana przez podmiot prawa prywatnego może zostać uznana za stanowiącą część unijnego porządku prawnego, jeżeli norma ta została przygotowana z inicjatywy oraz pod dyktando i kontrolą

Komisji, oraz wywołuje ona obligatoryjne skutki prawne w wyniku publikacji przez Komisję odniesień do niej w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* (zob. podobnie wyrok z dnia 27 października 2016 r., *James Elliott Construction*, C-613/14, EU:C:2016:821, pkt 40, 43, 44).

- 40 Ponadto prawdą jest, że norma EN 590:2013 została przygotowana przez CEN na podstawie mandatu M 394, udzielonego przez Komisję w dniu 13 listopada 2006 r. Dodatkowo, po opracowaniu tej normy przez CEN, Komisja dyrektywą 2014/77, uaktualniła odwołanie do tej normy w uwadze 1 załącznika II do dyrektywy 98/70.
- 41 Niemniej jednak wystarczy stwierdzić, że odesłanie do normy EN 590:2013 na podstawie uwagi 1 tego załącznika II dotyczy wyłącznie metod badania, o których mowa w tej normie.
- 42 W związku z tym uwaga g) do tablicy 3 normy EN 590:2013 nie stanowi metody badania ani też nie może zostać uznana za stanowiącą część prawa Unii i jest pozbawiona znaczenia dla celów ustalenia klasyfikacji taryfowej towarów.
- 43 Z uwagi na ogół powyższych rozważań na zadane pytania trzeba odpowiedzieć, iż CN należy interpretować w ten sposób, że olej mineralny, taki jak omawiany w postępowaniu głównym nie może z uwagi na cechy charakterystyczne jego destylacji zostać zaklasyfikowany jako olej napędowy do podpozycji CN 2710 19 43, pomimo że olej ten spełnia wymogi przewidziane w normie EN 590:2013 dotyczące oleju napędowego przeznaczonego dla klimatu arktycznego lub surowego klimatu zimowego.

W przedmiocie kosztów

- 44 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 (dziesiąta izba) orzeka, co następuje:

Nomenklaturę scaloną znajdującą 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, w brzmieniu wynikającym z rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 1101/2014 z dnia 16 października 2014 r. należy interpretować w ten sposób, że olej mineralny, taki jak omawiany w postępowaniu głównym, nie może z uwagi na cechy charakterystyczne jego destylacji zostać zaklasyfikowany jako olej napędowy do podpozycji 2710 19 43 tej nomenklatury, pomimo że olej ten spełnia wymogi przewidziane w normie zharmonizowanej EN 590 w brzmieniu z września 2013 r. dotyczące oleju napędowego przeznaczonego dla klimatu arktycznego lub surowego klimatu zimowego.

Podpisy