



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (ósma izba)

z dnia 28 listopada 2024 r. *

Odesłanie prejudycjalne – Unia celna – Wspólna taryfa celna – Nomenklatura scalona – Klasyfikacja towarów – Pozycja taryfowa 8703 – Samochody i pozostałe pojazdy silnikowe przeznaczone zasadniczo do przewozu osób – Pozycja taryfowa 8713 – Wózki dla osób niepełnosprawnych – Rozporządzenie (WE) nr 718/2009 – Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2021/1367 – Pojazd SELVO 4800 – Pojęcie „osób niepełnosprawnych”

W sprawach połączonych C-129/23 i C-567/23

mających za przedmiot dwa wnioski o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożone przez Nejvyšší správní soud (najwyższy sąd administracyjny, Republika Czeska) (C-129/23) i przez Krajský soud v Ostravě (sąd okręgowy w Ostrawie, Republika Czeska) (C-567/23) postanowieniami z dnia 19 stycznia 2023 r. i 31 sierpnia 2023 r., które wpłynęły do Trybunału, odpowiednio, w dniach 3 marca 2023 r. i 13 września 2023 r., w postępowaniach:

BG Technik cs a.s.

przeciwko

Generální ředitelství cel,

TRYBUNAŁ (ósma izba),

w składzie: N. Jääskinen, prezes dziewiątej izby, pełniący obowiązki prezesa ósmej izby, M. Gavalec i N. Piçarra (sprawozdawca), sędziowie,

rzecznik generalny: T. Ćapeta,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi, które przedstawili:

- w imieniu BG Technik cs a.s. – Z. Urban, daňový poradce (C-129/23), i V. Vodičková, advokátka (C-567/23),
- w imieniu rządu czeskiego – L. Langrová, M. Smolek i J. Vlácil, w charakterze pełnomocników,

* Język postępowania: czeski.

– w imieniu Komisji Europejskiej – J. Hradil i M. Salyková, w charakterze pełnomocników,
podjąwszy, po wysłuchaniu rzecznika generalnego, decyzję o rozstrzygnięciu sprawy bez opinii,
wydaje następujący

Wyrok

- 1 Wnioski o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczą wykładni pozycji taryfowych 8703 i 8713 Nomenklatury scalonej (zwananej dalej „CN”) 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), w brzmieniu wynikającym z rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 927/2012 z dnia 9 października 2012 r. (Dz.U. 2012, L 304, s. 1), rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 1001/2013 z dnia 4 października 2013 r. (Dz.U. 2013, L 290, s. 1), rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 1101/2014 z dnia 16 października 2014 r. (Dz.U. 2014, L 312, s. 1) oraz rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2020/1577 z dnia 21 września 2020 r. (Dz.U. 2020, L 361, s. 1) (zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2658/87”). Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym w sprawie C-129/23 dotyczy również wykładni rozporządzenia Komisji (WE) nr 718/2009 z dnia 4 sierpnia 2009 r. dotyczącego klasyfikacji niektórych towarów według Nomenklatury scalonej (Dz.U. 2009, L 205, s. 7), a wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym w sprawie C-567/23 – wykładni rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2021/1367 z dnia 6 sierpnia 2021 r. dotyczącego klasyfikacji niektórych towarów według Nomenklatury scalonej (Dz.U. 2021, L 294, s. 1).
- 2 Wnioski te zostały złożone w ramach sporów pomiędzy spółką BG Technik cs a.s. (zwaną dalej „spółką BG Technik”) a Generální ředitelství cel (generalną dyrekcją ds. ceł, Republika Czeska) w przedmiocie klasyfikacji taryfowej pojazdów SELVO 4800, przywiezionych przez BG Technik w latach 2013–2015 (C-129/23) oraz w 2021 r. (C-567/23).

Ramy prawne

Prawo międzynarodowe

- 3 Artykuł 20 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawach osób niepełnosprawnych, zawartej w Nowym Jorku w dniu 13 grudnia 2006 r. i zatwierdzonej w imieniu Wspólnoty Europejskiej decyzją Rady 2010/48/WE z dnia 26 listopada 2009 r. (Dz.U. 2010, L 23, s. 35) (zwaną dalej „konwencją ONZ”), zatytułowany „Mobilność osobista”, stanowi:

„Państwa Strony podejmują skuteczne środki celem umożliwienia osobom niepełnosprawnym mobilności osobistej i możliwie największej samodzielności w tym zakresie, między innymi poprzez:

- a) ułatwianie mobilności osób niepełnosprawnych, w sposób i w czasie przez nie wybranym i po przystępnej cenie;

- b) ułatwianie osobom niepełnosprawnym dostępu do wysokiej jakości przyrządów ułatwiających poruszanie się, urządzeń, wspomagających technologii oraz do różnych form opieki i pośrednictwa, w tym poprzez ich udostępnianie po przystępnej cenie;
- c) zapewnianie osobom niepełnosprawnym i wyspecjalizowanemu personelowi pracującemu z osobami niepełnosprawnymi szkolenia w zakresie umiejętności poruszania się;
- d) zachęcanie jednostek wytwarzających przyrządy ułatwiające poruszanie się, urządzenia i technologie wspomagające, do uwzględniania wszystkich aspektów mobilności osób niepełnosprawnych”.

Prawo Unii

CN

- 4 Klasyfikacja celna towarów przywożonych do Unii Europejskiej jest uregulowana w CN, która jest oparta na zharmonizowanym systemie oznaczania i kodowania towarów, ustanowionym Międzynarodową konwencją w sprawie zharmonizowanego systemu oznaczania i kodowania towarów, zawartą w Brukseli w dniu 14 czerwca 1983 r., w ramach Światowej Organizacji Celnej (WCO), i zatwierdzoną wraz z protokołem zmian do tej konwencji z dnia 24 czerwca 1986 r. w imieniu Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej decyzją Rady 87/369/EWG z dnia 7 kwietnia 1987 r. (Dz.U. 1987, L 198, s. 1) (zwanym dalej „HS”). CN przejęła z HS pozycje i sześciocyfrowe podpozycje, a jedynie siódma i ósma cyfra wprowadzają dodatkowe poddziały charakterystyczne dla CN.
- 5 Zgodnie z art. 10 ust. 1 rozporządzenia nr 2658/87 Komisję wspiera Komitet Kodeksu Celnego ustanowiony na mocy art. 247 rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 z dnia 12 października 1992 r. ustanawiającego Wspólnotowy kodeks celny (Dz.U. 1992, L 302, s. 1).
- 6 Zgodnie z art. 12 ust. 1 rozporządzenia nr 2658/87 Komisja Europejska przyjmuje każdego roku rozporządzenie przedstawiające pełną wersję CN, wraz ze stawkami celnymi, wynikającą ze środków przyjętych przez Radę Unii Europejskiej lub przez Komisję. Takie rozporządzenie zostaje opublikowane nie później niż do dnia 31 października w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* i obowiązuje od dnia 1 stycznia następnego roku.
- 7 Część pierwsza CN zawiera w sekcji I, poświęconej ogólnym regułom, pkt A, zatytułowany „Ogólne reguły interpretacji [CN]”, który stanowi:

„Klasyfikacja towarów w [CN] 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:

[...]

6. Klasyfikacja towarów do podpozycji tej samej pozycji powinna być przeprowadzona zgodnie z ich treścią i uwagami do nich [...]. Odpowiednie uwagi do sekcji i działów mają zastosowanie również do tej reguły, jeżeli treść tych uwag nie stanowi inaczej”.
- 8 Druga część CN, zatytułowana „Tabela stawek celnych”, jest podzielona na 21 sekcji. Sekcja XVII tej części, zatytułowana „Pojazdy, statki powietrzne, jednostki pływające oraz współdziałające urządzenie transportowe”, zawiera dział 87, obejmujący „Pojazdy nieszynowe oraz ich części i akcesoria”.
- 9 Dział ten obejmuje w szczególności następujące pozycje i podpozycje:

„Kody CN	Opis towarów	Stawka celna konwencyjna (%)	Uzupełniająca jednostka miary
1	2	3	4
[...]	[...]	[...]	[...]
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 10	– Pojazdy specjalnie zaprojektowane do poruszania się po śniegu; pojazdy golfowe i podobne pojazdy:		
8703 10 11	– – Pojazdy zaprojektowane do poruszania się po śniegu, wyposażone w silniki tłokowe wewnętrznego spalania z zapłonem samoczynnym (wysokoprężne lub średnioprężne) i iskrowym	5	p/st
8703 10 18	– – Pozostałe	10	p/st
[...]	[...]	[...]	[...]
8713	Wózki dla osób niepełnosprawnych, nawet z silnikiem lub napędzane mechanicznie w inny sposób:		
8713 10 00	– Bez mechanicznego napędu	Bez cła	p/st
8713 90 00	– Pozostałe	Bez cła	p/st

[...]	[...]	[...]	[...]”.
-------	-------	-------	---------

- 10 Noty wyjaśniające do CN, sporządzone przez Komisję na podstawie art. 9 ust. 1 rozporządzenia nr 2658/87 i opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* w dniach 6 maja 2011 r. (Dz.U. 2011, C 137, s. 1), 4 marca 2015 r. (Dz.U. 2015, C 76, s. 1) i 29 marca 2019 r. (Dz.U. 2019, C 119, s. 1), stanowią w odniesieniu do podpozycji CN 8713 90 00:

„Pojazdy z silnikiem specjalnie przeznaczone dla osób niepełnosprawnych są możliwe do odróżnienia od pojazdów objętych pozycją 8703 głównie ze względu na następujące cechy:

- maksymalna prędkość 10 km na godzinę, tj. tempo szybkiego spaceru,
- maksymalna szerokość 80 cm,
- dwa zestawy kół dotykających podłoża,
- specjalne elementy zmniejszające uciążliwość niepełnosprawności (na przykład podparcie stóp w celu stabilizacji nóg).

Takie pojazdy mogą również posiadać:

- dodatkowy zestaw kół (przeciwwyrotnych),
- sterowanie i inne regulatory (na przykład drążek sterowy), które są łatwe do manipulowania; takie regulatory są zwykle montowane na jednym z podłokietników; nie występują one nigdy jako oddzielna, nastawna kolumna kierownicy.

[...]”.

Rozporządzenie nr 718/2009

- 11 Zgodnie z art. 1 rozporządzenia nr 718/2009 towary opisane w kolumnie 1 tabeli zamieszczonej w załączniku do tego rozporządzenia należy klasyfikować w CN do kodów CN wskazanych w kolumnie 2 tej tabeli.

12 Tabela zawarta w załączniku do tego rozporządzenia ma następujące brzmienie:

„Opis towarów	Klasyfikacja (kod CN)	Uzasadnienie
(1)	(2)	(3)
<p>1. Czterokołowy pojazd z silnikiem elektrycznym zasilanym dwoma 12 V akumulatorami. Ma on w przybliżeniu 48 cm szerokości, 99 cm długości i 58 cm wysokości (ze złożonym oparciem), o masie całkowitej bez akumulatorów w przybliżeniu 34,5 kg. Maksymalne obciążenie wynosi w przybliżeniu 115 kg. Pojazd ma następujące cechy charakterystyczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> – poziomą platformę łączącą część przednią i tylną, – małe koła (w przybliżeniu 2,5 × 19,0 cm), z oponami niewymagającymi pompowania, – regulowane siedzenie bez podłokietników i uchwytów, którego wysokość można ustawić w jednej z dwóch pozycji, oraz – kolumnę kierownicy, która może być składana. <p>Kolumna kierownicy posiada mały panel sterowania zawierający przełącznik, klakson, wyświetlacz mocy wyjściowej akumulatora oraz przycisk do ustawiania prędkości maksymalnej. Pojazd ma dwie, sterowane kciukami dźwignie do przyspieszania, hamowania i cofania. Z tyłu znajdują się kółka przeciwwywrotne, zabezpieczające pojazd przed przewróceniem się. Posiada on elektroniczny system podwójnego hamowania. Przy pełnym naładowaniu akumulatorów jego maksymalny zasięg wynosi w przybliżeniu 16 km i może osiągnąć maksymalną prędkość w przybliżeniu 6,5 km/h. Pojazd może być zdemontowany na cztery lekkie elementy. Przeznaczony jest do używania w domu, na chodnikach i miejscach publicznych, do działalności takiej jak wyjazdy na zakupy.</p>	8703 10 18	<p>Klasyfikacja wyznaczona jest przez reguły 1 i 6 ogólnych reguł interpretacji [CN] oraz brzmienie kodów CN 8703, 8703 10 i 8703 10 18. Pojazd ten jest specjalnym rodzajem pojazdu do przewozu osób. Klasyfikacja do pozycji 8713 jest wykluczona, ponieważ pojazd nie jest specjalnie zaprojektowany do przewozu osób niepełnosprawnych i nie posiada on żadnych specjalnych urządzeń do ulżenia niepełnosprawności. ([z]ob. również Noty wyjaśniające do [HS] do pozycji 8713 oraz Noty wyjaśniające do [CN] do podpozycji 8713 90 00). Pojazd ten należy zatem klasyfikować do kodu CN 8703 10 18 jako pojazd mechaniczny przeznaczony zasadniczo do przewozu osób.</p>

<p>2. Trzykołowy pojazd z silnikiem elektrycznym zasilanym dwoma 12 V akumulatorami. Ma on w przybliżeniu 61 cm szerokości, 120 cm długości i 76 cm wysokości (ze złożonym oparciem), o masie całkowitej bez akumulatorów w przybliżeniu 46 kg. Maksymalne obciążenie wynosi w przybliżeniu 160 kg. Pojazd ma następujące cechy charakterystyczne:</p> <ul style="list-style-type: none">– poziomą platformę łączącą część przednią i tylną,– małe koła (w przybliżeniu 8,9 × 25,4 cm), z oponami niewymagającymi pompowania,– regulowane siedzenie z podłokietnikami i uchwytami, którego wysokość można ustawić w jednej z trzech pozycji, oraz– kolumnę kierownicy, która może być składana. <p>Kolumna kierownicy posiada mały panel sterowania zawierający wskaźnik naładowania akumulatora, przełącznik, przyciski do włączania świateł, klakson oraz przycisk do ustawiania prędkości maksymalnej. Pojazd ma dwie, sterowane kciukami dźwignie do przyspieszania, hamowania i cofania. Z tyłu znajdują się kółka przeciwwywrotne, zabezpieczające pojazd przed przewróceniem się. Posiada on elektroniczny system podwójnego hamowania. Przy pełnym naładowaniu akumulatorów jego maksymalny zasięg wynosi w przybliżeniu 40 km i może osiągnąć maksymalną prędkość w przybliżeniu 8 km/h. Pojazd może być zdemontowany na siedem lekkich elementów. Przeznaczony jest do używania w domu, na chodnikach i miejscach publicznych, do działalności takiej jak wyjazdy na zakupy.</p>	8703 10 18	<p>Klasyfikacja wyznaczona jest przez reguły 1 i 6 Ogólnych reguł interpretacji [CN] oraz brzmienie kodów CN 8703, 8703 10 i 8703 10 18. Pojazd ten jest specjalnym rodzajem pojazdu do przewozu osób. Klasyfikacja do pozycji 8713 jest wykluczona, ponieważ pojazd nie jest specjalnie zaprojektowany do przewozu osób niepełnosprawnych i nie posiada on żadnych specjalnych urządzeń do ulżenia niepełnosprawności ([z]ob. również Noty wyjaśniające do [HS] do pozycji 8713 oraz Noty wyjaśniające do [CN] do podpozycji 8713 90 00). Pojazd ten należy zatem klasyfikować do kodu CN 8703 10 jako pojazd mechaniczny przeznaczony zasadniczo do przewozu osób.</p>
---	------------	--



Zdjęcie 1



Zdjęcie 2"

Rozporządzenie wykonawcze 2021/1367

- 13 Zgodnie z art. 1 rozporządzenia wykonawczego 2021/1367 towary opisane w kolumnie 1 tabeli zamieszczonej w załączniku do tego rozporządzenia należy klasyfikować w CN do kodów CN wskazanych w kolumnie 2 tej tabeli.

14 Tabela zawarta w załączniku do tego rozporządzenia wykonawczego ma następujące brzmienie:

„Opis towarów	Klasyfikacja (kod CN)	Uzasadnienie
(1)	(2)	(3)
<p>Pojazd czterokołowy z silnikiem elektrycznym prądu stałego 24 V o mocy 800 W zasilanym dwoma akumulatorami 12 V o pojemności 45 Ah. Ma w przybliżeniu 65 cm szerokości, 125 cm długości i 129 cm wysokości (mierzonej przy oparciu siedzenia, 85 cm przy złożonym oparciu siedzenia). Jego całkowita masa wynosi w przybliżeniu 107 kg (108 kg włącznie z akumulatorami). Maksymalne obciążenie wynosi w przybliżeniu 130 kg. Pojazd posiada następujące cechy charakterystyczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> – pozioma platforma łącząca część przednią i tylną; platformy nie można w żaden sposób regulować (np. składać lub przechylać), aby dostosować ją do potrzeb użytkownika, – dwie osie resorowane, napęd na tylną oś i rozstaw osi 820 mm, – zdolność pokonywania wzniesień o kącie nachylenia 13°, – promień skrętu 210 cm, – dwa komplety pompowanych opon (tylne opony są większe niż przednie), – ustawiane, obrotowe siedzenie o regulowanej wysokości, z podpórkami i podłokietnikami oraz antypoślizgową powierzchnią na stopy, – regulowana, składana kolumna kierownicy z kierownicą o owalnym kształcie, – przednie i tylne światła, kierunkowskazy i lusterka wsteczne. <p>Kolumna kierownicy posiada również tablicę rozdzielczą wyposażoną w przełączniki, regulator prędkości, przycisk klaksonu, przycisk biegu jałowego silnika, przełącznik kierunkowskazów, włącznik świateł, wskaźnik stanu akumulatora i nastawnik prędkości.</p> <p>Pojazd posiada dwie ręcznie obsługiwane dźwignie do przyspieszania, hamowania i cofania. Układ kierowniczy można ustawić tak, aby umożliwić obsługę jedną ręką. Posiada „inteligentny” elektromagnetyczny układ hamulcowy z systemem odzyskiwania energii.</p> <p>Przy całkowicie naładowanych akumulatorach pojazd ma maksymalny zasięg do 45 kilometrów i może osiągnąć maksymalną prędkość w przybliżeniu 15–16 km/h.</p> <p>Może być wyposażony w małe tylne kółka przeciwywrotne, koszyk na zakupy, uchwyty na laskę itp.</p> <p>Do celów transportowych pojazd może być składany. Może być używany na drogach, chodnikach, ścieżkach, alejkach w parkach, ścieżkach rowerowych i niektórych ścieżkach rekreacyjnych lub w strefach ruchu pieszego (np. w pasażach handlowych)”. </p>	8703 10 18	<p>Klasyfikacja wyznaczona jest przez reguły 1 i 6 ogólnych reguł interpretacji [CN] oraz brzmienie kodów CN 8703, 8703 10 i 8703 10 18.</p> <p>Wyklucza się klasyfikację do pozycji 8713 jako wózka dla osób niepełnosprawnych, ponieważ pojazd nie jest specjalnie przeznaczony do przewozu osób niepełnosprawnych: nie posiada żadnych szczególnych funkcji w celu łagodzenia niepełnosprawności.</p> <p>Chociaż pojazd jest zaprojektowany w taki sposób, że układ kierowniczy może być obsługiwany jedną ręką i posiada wygodne, obrotowe siedzenie z podparciem i antypoślizgową powierzchnią dla stóp (oraz może być opcjonalnie wyposażony w małe kółka przeciwywrotne), takie właściwości nie stanowią obiektywnych szczególnych funkcji mających na celu złagodzenie niepełnosprawności ([zob.] również: Noty wyjaśniające do [CN] (CNEN) do podpozycji 8713 90 00, Noty wyjaśniające do [HS] do pozycji 8713 oraz opinia klasyfikacyjna HS 8703.10/1).</p> <p>Ponadto z pozycji 8713 wyłączone są pojazdy wyposażone w oddzielną, regulowaną kolumnę kierownicy oraz te, które osiągają maksymalną prędkość powyżej 10 km na godzinę ([zob.] również Noty wyjaśniające do [CN] do podpozycji 8713 90 00).</p> <p>Pojazd jest używany do przewozu osób i po przedstawieniu organom celnym nie jest rozpoznawalny jako pojazd przeznaczony wyłącznie dla osób niepełnosprawnych [(wyrok z dnia 26 maja 2016 r., Invamed Group i in., C-198/15, EU:C:2016:362)] na podstawie jego obiektywnych cech i właściwości, które muszą być ocenione w czasie odprawy celnej [(wyrok z dnia 26 maja 2016 r., Latvijas propāna gāze, C-286/15, EU:C:2016:363)]. Wszelkie późniejsze modyfikacje pojazdu po dokonaniu odprawy celnej nie są brane pod uwagę, podobnie jak wszelka ocena pojazdu, która może być przeprowadzona przez organ krajowy do celów innych niż określone w przepisach prawa celnego.</p> <p>Pojazd ten jest specjalnym rodzajem pojazdu do przewozu osób.</p> <p>Należy go zatem klasyfikować do kodu CN 8703 10 18 jako pojazd silnikowy zasadniczo przeznaczony do przewozu osób, podobny do pojazdów golfowych”.</p>



Postępowania główne i pytania prejudycjalne

Towar będący przedmiotem postępowania głównego

- 15 BG Technik jest importerem do Republiki Czeskiej pojazdu SELVO 4800 (zwanego dalej „pojazdem SELVO”), który określono jako pojazd czterokołowy wyposażony w silnik elektryczny o pojemności 800 W. Ma on w przybliżeniu 120 cm wysokości, 60 cm szerokości i 125 cm długości. Ma także maksymalny zasięg do 45 km i może osiągnąć maksymalną prędkość ponad 10 km/h, ale nie więcej niż 16 km/h. Ów pojazd posiada tylko jedno miejsce oraz ma rozkładane i obrotowe siedzenie z podłokietnikami. Jest wyposażony w szczególności w oddzielną kolumnę kierownicy, elektromagnetyczny hamulec automatyczny działający na tylne koła i dwa zestawy opon, z których tylne są przeciwwyrotne. Obsługuje się go za pomocą zabudowanej owalnej kierownicy umieszczonej na kolumnie kierownicy. Prędkość i kierunek jazdy pojazdu można kontrolować jedną ręką. Części przednia i tylna omawianego pojazdu są połączone poziomą platformą, na której użytkownik może umieścić stopy.
- 16 Konkretnie pojazd SELVO wygląda następująco:



Sprawa C-129/23

- 17 Spółka BG Technik zaklasyfikowała przywiezione pojazdy SELVO w okresie od lipca 2013 r. do września 2015 r. do podpozycji CN 8713 90 00 jako „wózki dla osób niepełnosprawnych, nawet z silnikiem lub napędzane mechanicznie w inny sposób; pozostałe”, które podlegają zwolnieniu z należności celnych.
- 18 W maju 2016 r. Celní úřad pro hlavní město Prahu (urząd celny dla stolicy Pragi, Republika Czeska) nakazał spółce BG Technik zapłatę należności celnych związanych z owym przywozem. Uznał on, że pojazdy SELVO objęte są podpozycją CN 8703 10 18 jako „pojazdy specjalnie zaprojektowane do poruszania się po śniegu; pojazdy golfowe i podobne pojazdy; pozostałe”, które są objęte stawką celną w wysokości 10 %.
- 19 Po bezskutecznym odwołaniu się od tej decyzji do generalnej dyrekcji ds. ceł spółka BG Technik wniosła skargę na decyzję tego organu do Městský soud v Praze (sądu miejskiego w Pradze, Republika Czeska), która to skarga została uwzględniona. Sąd ten oparł się na orzecznictwie Nejvyšší správní soud (najwyższego sądu administracyjnego, Republika Czeska) dotyczącym przywozu pojazdu SELVO w okresie innym niż rozpatrywany w sprawie C-129/23, aby uznać, że pojazd ten jest objęty pozycją CN 8713, ponieważ wykazuje on cechy pojazdu dla osób niepełnosprawnych. Městský soud v Praze (sąd miejski w Pradze) uznał, że brak pewnych cech przewidzianych w notach wyjaśniających do CN i występowanie odrębnej kolumny kierownicy w pojeździe nie skutkują zmianą funkcji o charakterze kompensacyjnym rzeczonoego pojazdu dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się. Sąd ten uznał również, że rozporządzenie nr 718/2009, na mocy którego pojazdy wyposażone w oddzielną kolumnę kierownicy są wyłączone z pozycji CN 8713, nie ma zastosowania do pojazdów SELVO, ponieważ pojazdy te są przeznaczone dla osób niepełnosprawnych.
- 20 Generalna dyrekcja ds. ceł wniosła skargę kasacyjną od tego wyroku do Nejvyšší správní soud (najwyższego sądu administracyjnego), który jest sądem odsyłającym w sprawie C-129/23, podnosząc, że Městský soud v Praze (sąd miejski w Pradze) nie uznał, iż zgodnie z notami wyjaśniającymi do CN, z rozporządzeniem nr 718/2009, z wyrokiem z dnia 22 grudnia 2010 r.,

Lecson Elektromobile (C-12/10, EU:C:2010:823), oraz z niektórymi opiniami Komitetu Kodeksu Celnego, o którym mowa w art. 10 ust. 1 rozporządzenia nr 2658/87, pojazdy wyposażone w odrębną kolumnę kierownicy są wyłączone z pozycji CN 8713.

- 21 Ze swej strony spółka BG Technik podkreśla, że dla celów klasyfikacji taryfowej towarów należy uwzględnić jedynie obiektywne cechy i właściwości, takie jak określone w pozycjach i podpozycjach CN, które są wiążące, w odróżnieniu od odnoszących się do niej not wyjaśniających.
- 22 Nejvyšší správní soud (najwyższy sąd administracyjny) wyjaśnia, że należy rozstrzygnąć kwestię, czy pojazd SELVO może zostać objęty pozycją CN 8713, nawet jeśli pojazd ów przekracza maksymalną prędkość przewidzianą w notach wyjaśniających do CN dotyczących tej pozycji i posiada oddzielną kolumnę kierownicy.
- 23 Sąd ten wskazuje w pierwszej kolejności na rozbieżności między wyrokiem z dnia 26 maja 2016 r., Invamed Group i in. (C-198/15, EU:C:2016:362), który rozszerzył zakres pozycji CN 8713, a wyrokiem z dnia 22 grudnia 2010 r., Lecson Elektromobile (C-12/10, EU:C:2010:823), z którego wynika, że zakres ten jest bardziej ograniczony. Jego zdaniem opis towarów objętych pozycją 8713 przy użyciu terminu „osoby niepełnosprawne”, który został zinterpretowany w pkt 34 pierwszego wyroku jako odnoszący się do osób dotkniętych nieznikomym ograniczeniem zdolności poruszania się, w rzeczywistości wskazuje jedynie na przeznaczenie owych towarów. Należałoby jeszcze wyjaśnić, czy noty wyjaśniające do CN, które wyłączają z tej pozycji w szczególności pojazdy wyposażone w oddzielną kolumnę kierownicy, zmieniają znaczenie i zakres wspomnianej pozycji. Sąd odsyłający wyjaśnia, że w następstwie wydania wyroku z dnia 26 maja 2016 r., Invamed Group i in. (C-198/15, EU:C:2016:362), niektóre sądy krajowe „w sposób dorozumiany pomijają” noty wyjaśniające do CN, klasyfikując pojazdy podobne do pojazdu SELVO do pozycji CN 8713, podczas gdy organy celne kilku państw członkowskich nadal klasyfikują takie pojazdy do pozycji 8703 tej nomenklatury.
- 24 W drugiej kolejności Nejvyšší správní soud (najwyższy sąd administracyjny) uważa, że konieczne jest wyjaśnienie wpływu rozporządzenia nr 718/2009, obejmującego okres, w którym miał miejsce przywóz towarów będących przedmiotem postępowania głównego w sprawie C-129/23, na klasyfikację taryfową pojazdu SELVO. Sąd ów zauważa, że rozporządzenie to wymienia dwa pojazdy podobne do pojazdu SELVO i klasyfikuje je do pozycji 8703. Zdaniem wspomnianego sądu ów pojazd powinien być również objęty ową pozycją na podstawie pkt 35 wyroku z dnia 4 marca 2004 r., Krings (C-130/02, EU:C:2004:122).
- 25 W tych okolicznościach Nejvyšší správní soud (najwyższy sąd administracyjny) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:
 - „1) Czy wózek elektryczny, który osiąga prędkość maksymalną przekraczającą 10 km/h i jest wyposażony w oddzielną, nastawną kolumnę kierownicy, można zaklasyfikować do pozycji 8713 [CN] wbrew treści Not wyjaśniających do [CN] [opublikowanych w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* w dniach 6 maja 2011 r. i 4 marca 2015 r.]?
 - 2) Czy rozporządzenie Komisji [nr 718/2009] znajduje zastosowanie – poza pojazdami opisanymi w nim wprost – także do wózka elektrycznego posiadającego następujące cechy charakterystyczne:
 - cztery koła (tylna para kół przeciwwyrotnych),

- regulowane i obrotowe siedzenie z podłokietnikami,
- poziomą platformę między przednią a tylną częścią wózka,
- silnik elektryczny o mocy 800 W, który umożliwia wózkowi osiągnięcie prędkości do 16 km/h i zasięgu dojazdu do 45 km,
- hamulec elektromagnetyczny działający na tylne koła,
- obudowaną kierownicę zamontowaną na oddzielnej składanej kolumnie kierownicy i wyposażoną w dźwignie, które pozwalają na ustawienie prędkości?”.

Sprawa C-567/23

- 26 W dniu 1 listopada 2021 r. spółka BG Technik złożyła zgłoszenie celne dotyczące 79 pojazdów SELVO, które sklasyfikowała do podpozycji CN 8713 90 00 jako „wózki dla osób niepełnosprawnych, nawet z silnikiem lub napędzane mechanicznie w inny sposób; pozostałe”, które podlegają zwolnieniu z należności celnych.
- 27 Właściwy urząd celny uznał, że klasyfikacja taryfowa zaproponowana przez spółkę BG Technik nie była prawidłowa, ponieważ pojazd SELVO był objęty podpozycją CN 8703 10 18. Organ ten wszczął w związku z tym postępowanie w sprawie określenia wysokości należności celnych przywozowych w wysokości 155 785 koron czeskich (CZK) (około 6200 EUR) i wydał decyzję określającą wysokość zobowiązania podatkowego, od której spółka BG Technik wniosła odwołanie do generalnej dyirekcji ds. ceł.
- 28 Ów organ oddalił to odwołanie i utrzymał w mocy zaskarżoną decyzję określającą wysokość zobowiązania podatkowego z dnia 11 maja 2022 r., na którą spółka BG Technik wniosła skargę do Krajský soud v Ostravě (sądu okręgowego w Ostrawie, Republika Czeska), który jest sądem odsyłającym w sprawie C-567/23.
- 29 Spółka BG Technik podnosi, że rozporządzenie wykonawcze 2021/1367, na mocy którego zaklasyfikowano pojazd SELVO do podpozycji CN 8703 10 18, „nie jest obowiązkowe i nie ma zastosowania” do tego towaru. Urzędy celne państw członkowskich „same zainicjowały przyjęcie [tego rozporządzenia wykonawczego]” i „dosłownie stworzyły sytuację, w której [spółka BG Technik] nie ma już możliwości wskazania jakichkolwiek funkcji i cech na potrzeby użytkowania [tego pojazdu] przez osoby niepełnosprawne”.
- 30 Zdaniem spółki BG Technik pojazd SELVO został sklasyfikowany na mocy decyzji Ministerstvo dopravy České republiky (ministerstwa transportu Republiki Czeskiej) do kategorii „Pozostałe pojazdy, wózki inwalidzkie dla osób niepełnosprawnych” i stanowi wyrób medyczny zgodnie z decyzją wydaną w dniu 22 listopada 2021 r. przez Státní ústav pro kontrolu léčiv (krajowy instytut kontroli produktów leczniczych, Republika Czeska). Wyłączenie klasyfikacji pojazdu Selvo z podpozycji CN 8713 90 00 i jego klasyfikacja do podpozycji 8703 10 18 tej nomenklatury narusza tym samym specyfikę techniczną i zadanie tego pojazdu, a mianowicie to, że posiada on szczególne funkcje mające na celu złagodzenie niepełnosprawności i jest używany przez osoby niepełnosprawne.

- 31 Ze swej strony dyrekcja generalna ds. ceł twierdzi, że pojazd SELVO, ze względu na swoje właściwości, parametry i cechy, w pełni odpowiada produktowi opisanemu w pierwszej kolumnie załącznika do rozporządzenia wykonawczego 2021/1367, w którym zaklasyfikowano go do podpozycji CN 8703 10 18. Klasyfikacja tego pojazdu do podpozycji 8713 90 00 tej nomenklatury jest wykluczona, ponieważ nie posiada on specjalnych funkcji mających na celu złagodzenie niepełnosprawności. Ponadto owo rozporządzenie wykonawcze wyłącza z podpozycji CN 8713 90 00 pojazdy wyposażone w oddzielną kolumnę kierownicy, a także pojazdy, które osiągają maksymalną prędkość powyżej 10 km/h.
- 32 Krajský soud v Ostravě (sąd okręgowy w Ostrawie) zauważa, że przed przyjęciem rozporządzenia wykonawczego 2021/1367, mającego zastosowanie *ratione temporis* do przywozu będącego przedmiotem postępowania głównego w sprawie C-567/23, Republika Czeska wskazała, że zgodnie z orzecznictwem krajowym organy celne są zobowiązane do zaklasyfikowania pojazdu SELVO do pozycji CN 8713. Zdaniem tego sądu taki pojazd posiada pewne funkcje, które czynią go odpowiednim do używania przez „osoby niepełnosprawne”, zgodnie z rozszerzającą wykładnią tego pojęcia wynikającą z wyroku z dnia 26 maja 2016 r., *Invamed Group i in.* (C-198/15, EU:C:2016:362). Ponadto okoliczność, że pojazd SELVO może być używany przez osoby inne niż osoby niepełnosprawne, nie ma wpływu na jego klasyfikację taryfową do tej pozycji.
- 33 Krajský soud v Ostravě (sąd okręgowy w Ostrawie) ma zatem wątpliwości co do możliwości zastosowania rozporządzenia wykonawczego 2021/1367 do pojazdu SELVO „ze względu na to, że przyjmując to rozporządzenie [wykonawcze], Komitet Kodeksu Celnego zareagował w sposób bardzo formalistyczny na obecne orzecznictwo, które oceniało [ten pojazd] według jego przeznaczenia”. Zdaniem tego sądu we wspomnianym rozporządzeniu wykonawczym „wprost wymienia się cechy towaru, które nie mogą być uznane za funkcje mające na celu złagodzenie niepełnosprawności w rozumieniu [pozycji] CN 8713 taryfy celnej, co jest sprzeczne z zasadą oceniania towaru według jego przeznaczenia”.
- 34 Krajský soud v Ostravě (sąd okręgowy w Ostrawie) uważa wreszcie, że stosowanie rozporządzenia wykonawczego 2021/1367 jest sprzeczne z art. 20 konwencji ONZ i ogranicza nie tylko prawa osób niepełnosprawnych poprzez podwyższenie ceny pojazdu SELVO, lecz również w praktyce projektowanie i produkcję innowacyjnych elementów wózków inwalidzkich lub dla osób niepełnosprawnych.
- 35 W tych okolicznościach Krajský soud v Ostravě (sąd okręgowy w Ostrawie) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy wózek elektryczny, który posiada następujące cechy:

- dwie osie z napędzaną osią tylną,
- dwa zestawy opon, przy czym tylne opony są większe, przeciwwywrotne,
- wózek jest sterowany za pomocą zamkniętej kierownicy o owalnym kształcie, zamontowanej na samodzielnej oddzielnej kolumnie kierownicy, jest wyposażony w elementy sterujące i jest przystosowany do sterowania i kontroli prędkości jedną ręką,
- wózek jest wyposażony w hamulec elektromagnetyczny działający na tylne koła,

- wymiary wózka wynoszą 122 x 63 x 125 cm (dł.-szer.-wys.) – wysokość jest podana przy oparciu siedzenia do jazdy,
- regulowane i obrotowe siedzenie z podłokietnikami,
- poziomą platformę między przednią a tylną częścią wózka,
- silnik elektryczny o mocy 800 W, który umożliwia wózkowi osiągnięcie prędkości do 15 km/h i zasięgu dojazdu do 45 km,

można zaklasyfikować [do podpozycji] [CN] 8713 90 00 wbrew [rozporządzeniu wykonawczemu 2021/1367]?”.

Postępowanie przed Trybunałem

- 36 Postanowieniem z dnia 25 czerwca 2024 r. sprawy C-129/23 i C-567/23 zostały połączone do celów wydania wyroku.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

- 37 W dwóch pytaniach w sprawie C-129/23 oraz w jedynym pytaniu w sprawie C-567/23, które należy rozpatrzyć łącznie, sądy odsyłające zmierzają w istocie do ustalenia, czy pozycję CN 8713 należy interpretować w ten sposób, że obejmuje ona towar taki jak pojazd czterokołowy wyposażony w silnik elektryczny, który posiada tylko jedno miejsce, regulowane i obrotowe siedzenie z podłokietnikami, oddzielną kolumnę kierownicy, a także elektromagnetyczny hamulec automatyczny działający na tylne koła, które są przeciwwywrotne, przy czym obsługuje się go za pomocą owalnej kierownicy umieszczonej na tej kolumnie kierownicy, i który to pojazd może osiągnąć maksymalną prędkość ponad 10 km/h, ale nie więcej niż 16 km/h.
- 38 Tytułem wstępu należy przypomnieć, że zadanie Trybunału związane ze skierowanym do niego wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym w zakresie klasyfikacji taryfowej polega przede wszystkim na wyjaśnieniu sądowi krajowemu kryteriów, których zastosowanie pozwoli mu na prawidłowe sklasyfikowanie spornych towarów w ramach CN, a nie na dokonaniu tej klasyfikacji we własnym zakresie. Klasyfikacja odnośnych towarów wynika bowiem z czysto faktycznych ustaleń, których przeprowadzenie nie należy do Trybunału w ramach odesłania prejudycjalnego (wyrok z dnia 10 marca 2021 r., Samohyl group, C-941/19, EU:C:2021:192, pkt 28 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 39 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 10 marca 2021 r., Samohyl group, C-941/19, EU:C:2021:192, pkt 29 i przytoczone tam orzecznictwo). Przeznaczenie towaru może stanowić obiektywne kryterium klasyfikacji, jeżeli jest ono właściwe temu towarowi, co należy ocenić według obiektywnych cech i właściwości tego towaru (wyrok z dnia 26 maja 2016 r., Invamed Group i in., C-198/15, EU:C:2016:362, pkt 22 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 40 W pierwszej kolejności pozycja CN 8713 obejmuje „[w]ózki dla osób niepełnosprawnych, nawet z silnikiem lub napędzane mechanicznie w inny sposób”.

- 41 Trybunał dokonał już wykładni tego pojęcia „osób niepełnosprawnych” w ten sposób, że odnosi się ono do osób dotkniętych nieznikomym ograniczeniem zdolności poruszania się, przy czym czas trwania tego ograniczenia i ewentualne występowanie innych ograniczeń zdolności jest bez znaczenia. Ponadto wyrażenie „dla osób niepełnosprawnych” zostało zinterpretowane w ten sposób, że dany pojazd jest przeznaczony wyłącznie dla osób niepełnosprawnych. W tym względzie wyjaśniono, że okoliczność, iż taki pojazd może być w danym przypadku użyty przez osoby, które nie są niepełnosprawne, jest bez znaczenia dla klasyfikacji taryfowej tych pojazdów w ramach pozycji CN 8713, mając na uwadze, że ze względu na ich początkowe przeznaczenie pojazdy te nie są odpowiednie dla innych osób, które nie są w ogóle niepełnosprawne (zob. podobnie wyrok z dnia 26 maja 2016 r., *Invamed Group i in.*, C-198/15, EU:C:2016:362, pkt 26, 27, 34).
- 42 Klasyfikacja taryfowa nie powinna zatem uwzględniać możliwego wykorzystania, lecz jedynie wykorzystanie przewidziane, oceniane na podstawie obiektywnych cech i właściwości towaru w dniu jego przywozu (zob. podobnie wyrok z dnia 26 maja 2016 r., *Invamed Group i in.*, C-198/15, EU:C:2016:362, pkt 24).
- 43 Ponadto Trybunał stwierdził, że z noty wyjaśniającej do CN dotyczącej pozycji 8713 jasno wynika, że decydującym kryterium klasyfikacji do tej pozycji są specjalne funkcje pojazdu dla osób niepełnosprawnych i że w związku z tym pozycja ta obejmuje pojazdy przeznaczone specjalnie do przewozu osób niepełnosprawnych. W ostatnim akapicie tej noty wyjaśniającej sprecyzowano, że nie należą natomiast do tej pozycji pojazdy z silnikiem wyposażone w oddzielną i nastawną kolumnę kierownicy, sklasyfikowane w pozycji CN 8703 (zob. podobnie wyrok z dnia 22 grudnia 2010 r., *Lecson Elektromobile*, C-12/10, EU:C:2010:823, pkt 19, 20).
- 44 W niniejszej sprawie bezsporne jest, że pojazdy SELVO dysponują oddzielną kolumną kierownicy, w której mieszczą się kierownica i inne regulatory umożliwiające prowadzenie, że osiągają one prędkość maksymalną przekraczającą 10 km/h oraz że są wyposażone w platformę, na której kierowca może umieścić stopy, a także w system przeciwwyrotny. Ponadto, jak podniosła w istocie Komisja w uwagach na piśmie przedstawionych w sprawach C-129/23 i C-567/23, wydaje się, z uwagi na opis pojazdu SELVO zawarty w postanowieniach odsyłających w tych sprawach, że pojazd ten został zaprojektowany w szczególności dla osób starszych cierpiących na lekkie problemy zdrowotne, których zdolność chodzenia jest ograniczona w nieznaczny sposób. Pojazd ten nie jest zatem przeznaczony wyłącznie do przewozu osób niepełnosprawnych w rozumieniu orzecznictwa przytoczonego w pkt 41 niniejszego wyroku, bez uszczerbku dla okoliczności, że w danym wypadku może on być używany przez tę ostatnią kategorię osób.
- 45 Z powyższego wynika, że pozycja CN 8713 nie może być interpretowana w ten sposób, że obejmuje ona towar taki jak opisany w pkt 37 niniejszego wyroku, będący pojazdem przeznaczonym wyłącznie dla osób niepełnosprawnych, biorąc pod uwagę obiektywne cechy i właściwości tego towaru.
- 46 W drugiej kolejności należy zauważyć, po pierwsze, że rozporządzenie nr 718/2009, mające zastosowanie w okresie, w którym miał miejsce przywóz rozpatrywany w postępowaniu głównym w sprawie C-129/23, klasyfikuje do podpozycji CN 8703 10 18 dwa pojazdy podobne do pojazdu SELVO. Po drugie, odnosząc się wyraźnie do wyroku z dnia 26 maja 2016 r., *Invamed Group i in.* (C-198/15, EU:C:2016:362), rozporządzenie wykonawcze 2021/1367, mające zastosowanie do przywozu rozpatrywanego w postępowaniu głównym w sprawie C-567/23, klasyfikuje do tej samej podpozycji pojazd identyczny z pojazdem SELVO.

- 47 Rozporządzenie dotyczące klasyfikacji towarów, takich jak wymienione w poprzednim punkcie, jest przyjmowane przez Komisję, gdy klasyfikacja danego towaru w CN może stwarzać trudności lub być przedmiotem sporu. Takie rozporządzenie ma jednak zasięg ogólny: znajduje zastosowanie nie tylko do danej jednostki gospodarczej, ale także powszechnie do ogółu produktów identycznych z produktem będącym przedmiotem klasyfikacji (wyrok z dnia 26 kwietnia 2017 r., Stryker EMEA Supply Chain Services, C-51/16, EU:C:2017:298, pkt 59 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 48 Jak już stwierdził Trybunał, z tytułów pozycji CN 8703 i 8713 wynika, że różnica pomiędzy nimi polega na tym, że pierwsza pozycja obejmuje swym zakresem ogólnie środki transportu osób, podczas gdy druga dotyczy w szczególności środków transportu osób niepełnosprawnych (wyroki: z dnia 22 grudnia 2010 r., Lecson Elektromobile, C-12/10, EU:C:2010:823, pkt 18; a także z dnia 26 maja 2016 r., Invamed Group i in., C-198/15, EU:C:2016:362, pkt 21).
- 49 Okoliczność, że towary takie jak pojazd SELVO mogą być użytkowane w niektórych przypadkach przez osoby niepełnosprawne lub nawet mogą zostać dostosowane do ich potrzeb, nie ma znaczenia dla klasyfikacji taryfowej tych pojazdów w ramach pozycji CN 8703, z uwagi na fakt, iż służą one do wykonywania różnych innych czynności przez osoby niebędące w ogóle niepełnosprawnymi, ale z takich lub innych względów preferujące przemieszczanie się na niewielkich odległościach w sposób inny niż pieszo, tak jak gracze w golfa lub osoby przemieszczające się w celu zrobienia zakupów (zob. podobnie wyrok z dnia 26 maja 2016 r., Invamed Group i in., C-198/15, EU:C:2016:362, pkt 25 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 50 W związku z tym, że pozycja CN 8703 została już zinterpretowana przez Trybunał w ten sposób, iż obejmuje ona, jako pojazdy do przewozu osób, towary mające, podobnie jak pojazdy SELVO, cechy takie jak wymienione w pkt 37 niniejszego wyroku (wyrok z dnia 22 grudnia 2010 r., Lecson Elektromobile, C-12/10, EU:C:2010:823, pkt 24), oraz że, jak zauważa sąd odsyłający w sprawie C-129/23, pojazdy te nie są identyczne z pojazdami będącymi przedmiotem rozporządzenia nr 718/2009, lecz jedynie do nich podobne, stosowanie tego rozporządzenia w drodze analogii do pojazdów SELVO w celu ich klasyfikacji do tej pozycji taryfowej nie jest konieczne (zob. podobnie wyrok z dnia 12 kwietnia 2018 r., Medtronic, C-227/17, EU:C:2018:247, pkt 59).
- 51 Co się tyczy argumentów przedstawionych przez sąd odsyłający w sprawie C-567/23 oraz przez spółkę BG Technik w celu wyłączenia stosowania rozporządzenia wykonawczego 2021/1367 do pojazdu SELVO, należy zauważyć, co następuje.
- 52 Po pierwsze, jeśli chodzi o argument dotyczący tego, że rozporządzenie to zostało przyjęte w odniesieniu do konkretnego przypadku spółki BG Technik, co z jednej strony uniemożliwia jej wskazanie funkcji i cech na potrzeby użytkowania jej pojazdów przez osoby niepełnosprawne, a z drugiej strony narusza wymóg dotyczący zasięgu ogólnego takiego rozporządzenia, wystarczy zauważyć, podobnie jak uczynił to rząd czeski w uwagach na piśmie przedstawionych w sprawie C-567/23, że celem rozporządzenia klasyfikacyjnego jest właśnie opisanie w konkretny sposób towaru, który zamierza ono zaklasyfikować do CN, bez pozostawienia jakiegokolwiek subiektywnego zakresu uznania towaru, pod rygorem pozbawienia go skuteczności (effet utile).
- 53 Po drugie, w odniesieniu do argumentu, zgodnie z którym pojazd SELVO powinien być objęty pozycją CN 8713 zgodnie z dokumentami wydanymi przez władze czeskie, takimi jak decyzja o zatwierdzeniu technicznym ministerstwa transportu Republiki Czeskiej, należy przypomnieć, że sposób, w jaki dany towar jest traktowany na podstawie przepisów krajowych realizujących cele inne niż CN, nie jest decydujący dla celów klasyfikacji do owej pozycji. Klasyfikacja ta powinna

bowiem w szczególności zachować spójność pomiędzy interpretacją CN a interpretacją HS ustanowioną na mocy umowy międzynarodowej, której stroną jest Unia (zob. podobnie wyrok z dnia 15 grudnia 2016 r., LEK, C-700/15, EU:C:2016:959, pkt 36).

- 54 Po trzecie, o ile orzecznictwo sądów czeskich, wypracowane w następstwie wyroku z dnia 26 maja 2016 r., Invamed Group i in. (C-198/15, EU:C:2016:362), prowadzi do zaklasyfikowania pojazdu SELVO do pozycji CN 8713, o tyle orzecznictwo to, jak wynika z postanowienia odsyłającego w sprawie C-567/23, opierało się w szczególności na dokumentach organów krajowych wymienionych w poprzednim punkcie, które – jak wskazał rząd czeski w uwagach na piśmie przedstawionych w tej sprawie – opierają się na samym oznaczeniu towaru przez importera lub producenta. Tymczasem klasyfikacja taryfowa powinna uwzględniać, jak wynika z orzecznictwa przytoczonego w pkt 39 niniejszego wyroku, przeznaczenie danego produktu. Przeznaczenie to należy oceniać na podstawie jego obiektywnych cech i właściwości.
- 55 Po czwarte, w zakresie, w jakim w uwagach na piśmie przedstawionych w sprawie C-567/23 spółka BG Technik zarzuca Komisji, że ta przed przyjęciem rozporządzenia wykonawczego 2021/1367 naruszyła zasadę lojalnej współpracy ustanowioną w art. 4 ust. 3 TUE, nie uwzględniając w wystarczającym stopniu orzecznictwa krajowego, o którym mowa w poprzednim punkcie, wystarczy zauważyć, że Komisja nie jest związana orzecznictwem państwa członkowskiego przy przyjmowaniu rozporządzenia klasyfikacyjnego. W istocie rozporządzenie to ma na celu zaradzenie sytuacji niepewności prawnej, która może w szczególności zaistnieć w przypadku rozbieżności w orzecznictwie lub w administracji między państwami członkowskimi dotyczących klasyfikacji taryfowej tego samego towaru (zob. podobnie wyrok z dnia 19 grudnia 2019 r., Amoena, C-677/18, EU:C:2019:1142, pkt 58).
- 56 Po piąte, co się tyczy argumentu, zgodnie z którym stosowanie rozporządzenia wykonawczego 2021/1367 do pojazdu SELVO jest sprzeczne z konwencją ONZ, wystarczy zauważyć, że w zakresie, w jakim pojazd ten nie jest przeznaczony wyłącznie dla osób niepełnosprawnych, nie można utrzymywać, iż nałożenie należności celnych na wspomniany pojazd naruszało prawa tych osób. Ponadto konwencja ta, a w szczególności jej art. 20, nie wymaga, aby pojazdy, których celem jest ułatwienie niepełnosprawnym mobilności były zwolnione z należności celnych.
- 57 Mając na względzie całość powyższych rozważań, na pytania przedstawione w sprawie C-129/23 i na jedyne pytanie zadane w sprawie C-567/23 trzeba odpowiedzieć, iż pozycję CN 8713 należy interpretować w ten sposób, że nie obejmuje ona towaru takiego jak pojazd czterokołowy wyposażony w silnik elektryczny, który posiada tylko jedno miejsce, regulowane i obrotowe siedzenie z podłokietnikami, oddzielną kolumnę kierownicy, a także elektromagnetyczny hamulec automatyczny działający na tylne koła, które są przeciwwywrotne, przy czym obsługuje się go za pomocą owalnej kierownicy umieszczonej na tej kolumnie kierownicy, i który to pojazd może osiągnąć maksymalną prędkość ponad 10 km/h, ale nie więcej niż 16 km/h.

W przedmiocie kosztów

- 58 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 (ósma izba) orzeka, co następuje:

Pozycję taryfową 8713 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, w brzmieniu wynikającym z rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 927/2012 z dnia 9 października 2012 r., rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 1001/2013 z dnia 4 października 2013 r. i rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 1101/2014 z dnia 16 października 2014 r., a także rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2020/1577 z dnia 21 września 2020 r. ,

należy interpretować w ten sposób, że:

nie obejmuje ona towaru takiego jak pojazd czterokołowy wyposażony w silnik elektryczny, który posiada tylko jedno miejsce, regulowane i obrotowe siedzenie z podłokietnikami, oddzielną kolumnę kierownicy, a także elektromagnetyczny hamulec automatyczny działający na tylne koła, które są przeciwwywrotne, przy czym obsługuje się go za pomocą owalnej kierownicy umieszczonej na tej kolumnie kierownicy, i który to pojazd może osiągnąć maksymalną prędkość ponad 10 km/h, ale nie więcej niż 16 km/h.

Podpisy