



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (dziewiąta izba)

z dnia 25 lutego 2021 r.*

Odesłanie prejudycjalne – Wspólna taryfa celna – Nomenklatura scalona – Klasyfikacja taryfowa –
Pozycje taryfowe 8701 i 8705 – Wykładnia – Ciągnik lotniskowy

W sprawie C-772/19,

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Verwaltungsgerichtshof (trybunał administracyjny, Austria) postanowieniem z dnia 9 października 2019 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 22 października 2019 r., w postępowaniu:

Bartosch Airport Supply Services GmbH

przeciwko

Zollamt Wien,

TRYBUNAŁ (dziewiąta izba),

w składzie: N. Piçarra (sprawozdawca), prezes izby, S. Rodin i K. Jürimäe, sędziowie,

rzecznik generalny: E. Tanchev,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi, które przedstawili:

- w imieniu Bartosch Airport Supply Services GmbH – U. Schrömbges oraz J. Gesinn, Rechtsanwälte,
 - w imieniu Komisji Europejskiej – R. Pethke oraz M. Salyková, w charakterze pełnomocników,
- podjąwszy, po wysłuchaniu rzecznika generalnego, decyzję o rozstrzygnięciu sprawy bez opinii,
wydaje następujący

* Język postępowania: niemiecki.

Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni pozycji taryfowej 8705 Nomenklatury scalonej, zawartej w załączniku I do rozporządzenia Rady (EWG) nr 2658/87 z dnia 23 lipca 1987 r. w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej taryfy celnej (Dz.U. 1987, L 256, s. 1), w brzmieniu wynikającym z rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2016/1821 z dnia 6 października 2016 r. (Dz.U. 2016, L 294, s. 1) (zwaney dalej „CN”).
- 2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy Bartosch Airport Supply Services (zwaną dalej „spółką Bartosch”) a Zollamt Wien (urzędem celnym w Wiedniu, Austria) (zwanym dalej „organem celnym”) w przedmiocie klasyfikacji taryfowej „napędzanego elektrycznie pojazdu holującego samoloty bez użycia dyszla holowniczego” przeznaczonego do holowania i pchania statków powietrznych (zwanego dalej „ciągnikiem lotniskowym”).

Ramy prawne

HS

- 3 Zharmonizowany system oznaczania i kodowania towarów (zwany dalej „HS”) został wprowadzony w życie na mocy Międzynarodowej konwencji w sprawie zharmonizowanego systemu oznaczania i kodowania towarów, zawartej w Brukseli w dniu 14 czerwca 1983 r. w ramach Światowej Organizacji Celnej (WCO) i zatwierdzonej, wraz z protokołem zmian do niej 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).
- 4 Nomenklatura HS zawiera sekcję XVII, zatytułowaną „Pojazdy, statki powietrzne, jednostki pływające oraz współdziałające urządzenia transportowe”, która mieści w sobie dział 87, zatytułowany „Pojazdy nieszynowe oraz ich części i akcesoria”. W dziale tym znajdują się między innymi pozycje 8701 „Ciągniki (inne niż ciągniki objęte pozycją 8709)” i 8705 „Pojazdy silnikowe specjalnego przeznaczenia, inne niż te zasadniczo przeznaczone do przewozu osób lub towarów (na przykład pojazdy pogotowia technicznego, dźwigi samochodowe, pojazdy strażackie, betoniarki samochodowe, zamiatarki, polewaczki, przewoźne warsztaty, ruchome stacje radiologiczne)”.
5 Noty wyjaśniające do HS dotyczące działu 87 mają następujące brzmienie:

„Uwagi ogólne

Z wyjątkiem niektórych maszyn jezdnych objętych sekcją XVI (zob. w tym względzie Noty wyjaśniające do pozycji 8701, 8705 i 8716), niniejszy dział obejmuje wszystkie pojazdy naziemne. Obejmuje on zatem:

- 1) Ciągniki ([pozycja] 8701).
- 2) Pojazdy mechaniczne do przewozu osób (pozycja 8702 i 8703), towarów (pozycja 8704) lub specjalnego przeznaczenia (pozycja 8705).
- 3) Pojazdy mechaniczne do transportu wewnątrzzakładowego, z własnym napędem, niewyposażone w urządzenia podnośnikowe, w rodzaju stosowanych w zakładach produkcyjnych, magazynach, portach lub lotniskach, do przewozu towarów na niewielkie odległości; ciągniki typu stosowanych na peronach kolejowych ([pozycja] 8709).

[...]”.

6 Noty wyjaśniające do HS dotyczące pozycji 8701 i jej podpozycji stanowią:

„Jako ciągniki w rozumieniu niniejszej pozycji należy rozumieć pojazdy na kołach lub gąsienicach przeznaczone do ciągnięcia lub pchania innych pojazdów, urządzeń lub ładunków. Mogą one jednak zawierać platformę pomocniczą lub podobne urządzenie umożliwiające, w połączeniu z podstawowym wykorzystaniem ciągnika, transport narzędzi, nasion, nawozów itp., a także osprzęt do narzędzi roboczych.

[...]

Z wyjątkiem ciągników typu stosowanego na peronach kolejowych objętych pozycją 8709 niniejsza pozycja zawiera ciągniki wszelkiego rodzaju i wszelkiego zastosowania (ciągniki rolnicze, ciągniki leśne, ciągniki drogowe, ciągniki do prac publicznych, ciągniki z wciągarką, i inne), o każdym rodzaju energii napędowej (silnik tłokowy o zapłonie iskrowym lub samoczynnym, elektrycznym itp.) [...].

Pojazdy objęte niniejszą pozycją są zwykle wyposażone w nadwozie lub mogą posiadać kabinę kierowcy albo siedzenia dla pracowników. Ponadto mogą one być wyposażone w skrzynię z narzędziami, urządzenie pozwalające na podnoszenie lub opuszczanie osprzętu, zaczepy holownicze do przyczep lub naczep (w szczególności dla podobnego rodzaju ciągników i pojazdów) lub przystawki odbioru mocy umożliwiającej przekazywanie energii mechanicznej z silnika do różnych maszyn (kombajnów, pił tarczowych itp.).

[...]

Niniejsza pozycja obejmuje również ciągniki wyposażone we wciągarki lub przyciągarki (zwane ciągnikami z wciągarką) umożliwiające na przykład wyciągnięcie zapadniętego pojazdu lub wycinkę drzew lub ciągnięcie drewna czy też jeszcze lub holowanie maszyn rolniczych na duże odległości.

Ponadto pozycja ta nie obejmuje pojazdów pogotowia technicznego wyposażonych w dźwigi, stojaki, wciągarki i in. ([pozycja] 8705).

[...] 8701.91/95

Podpozycje te obejmują pojazdy przeznaczone do holowania naczep na krótkich dystansach. Te typy pojazdów są znane pod różnymi nazwami (na przykład »ciągniki terminalowe«, »ciągniki portowe« itp.) i są przeznaczone do wznoszenia lub przemieszczania naczep na określonym obszarze. Nie są one przystosowane do przewozu na duże odległości, do którego to celu przeznaczone są ciągniki drogowe objęte pozycją 8701.20. Różnią się one od ciągników drogowych w zakresie, w jakim [tym, że] są zwykle wyposażone w silniki wysokoprężne, których maksymalna prędkość nie przekracza zazwyczaj 50 km/h oraz posiadają zazwyczaj małą zamkniętą kabinę z siedzeniem wyłącznie dla kierowcy”.

7 Noty wyjaśniające do HS dotyczące pozycji 8705 i jej podpozycji stanowią:

„Niniejsza pozycja obejmuje pojazdy samochodowe, specjalnie skonstruowane albo przystosowane, wyposażone w różne urządzenia umożliwiające wykonywanie pewnych funkcji nietransportowych, co oznacza, iż głównym przeznaczeniem pojazdu z niniejszej pozycji nie jest przewóz osób albo towarów.

Pozycja ta obejmuje:

1. Pojazdy pogotowia technicznego na podwoziu ciężarowym (samochodów ciężarowych), z podłogą albo bez, wyposażone w mechanizmy podnoszące (dźwigi nieobrotowe, stojaki, koła pasowe albo wciągarki) przeznaczone do podnoszenia i holowania uszkodzonych samochodów.

[...]”.

Nomenklatura scalona (CN)

- 8 Klasyfikacja celna towarów przywożonych do Unii Europejskiej jest uregulowana w CN. Zgodnie z art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 2658/87 w nomenklaturze tej powtórzono pozycje i podpozycje HS do sześciu cyfr, dodając siódmą i ósmą cyfrę, tworzące kolejne podpozycje występujące tylko w CN.
- 9 Część pierwsza CN obejmuje sekcję I, poświęconą regułom ogólnym, w ramach której pkt A, zatytułowany „Ogólne reguły interpretacji [CN]”, 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:

[...]”.

3. Jeżeli stosując regułę 2b) 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;

[...]

- c) jeżeli towary nie mogą być klasyfikowane przez powołanie się na regułę 3a) lub b), należy klasyfikować do pozycji pojawiającej się w kolejności numerycznej jako ostatnia z tych, które jednakowo zasługują na uwzględnienie.

[...]

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

- 10 Część druga NC zawiera sekcję XVII, zatytułowaną „Pojazdy, statki powietrzne, jednostki pływające oraz współdziałające urządzenie transportowe”, a w niej dział 87, zatytułowany „Pojazdy nieszynowe oraz ich części i akcesoria”. Uwaga 2 do działu 87, dotycząca pozycji 8701, stanowi:

„W niniejszym dziale określenie »ciągniki« oznacza pojazdy skonstruowane zasadniczo do ciągnięcia lub pchania innych pojazdów, urządzeń lub ładunków, nawet [również] wyposażone w osprzęt umożliwiający, w połączeniu z podstawowym wykorzystaniem ciągnika, transport narzędzi, nasion, nawozów lub pozostałych towarów.

[...]”.

11 Pozycje 8701 i 8705 zawarte w dziale 87 mają następujące brzmienie:

„8701	Ciągniki (inne niż ciągniki objęte pozycją 8709):
8701 10 00	– Ciągniki jednoosiowe
8701 20	Ciągniki drogowe do naczep
8701 20 10	– – nowe
8701 20 90	– – używane
8701 30 00	– Ciągniki gąsienicowe
	– pozostałe, o mocy silnika
8701 91	– – nieprzekraczającej 18 kW
8701 91 10	– – – Ciągniki rolnicze i stosowane w leśnictwie, kołowe
8701 91 90	– – – pozostałe
8701 92	– – przekraczającej 18 kW, ale nieprzekraczającej 37 kW
8701 92 10	– – – Ciągniki rolnicze i stosowane w leśnictwie, kołowe
8701 92 90	– – – pozostałe

[...]

8705	Pojazdy silnikowe specjalnego przeznaczenia, inne niż te zasadniczo przeznaczone do przewozu osób lub towarów (na przykład pojazdy pogotowia technicznego, dźwigi samochodowe, pojazdy strażackie, betoniarki samochodowe, zamiatarki, polewaczki, przewoźne warsztaty, ruchome stacje radiologiczne):
8705 10 00	– Dźwigi samojezdne (żurawie samochodowe)
8705 20 00	– Samojezdne wieże wiertnicze
8705 30 00	– Pojazdy strażackie
8705 40 00	– Betoniarki samochodowe
8705 90	– pozostałe:
8705 90 30	– – Pojazdy przepompowujące beton
8705 90 80	– – – pozostałe”.

Postępowanie główne i pytanie prejudycjalne

12 W dniu 23 lutego 2017 r. spółka Bartosch zwróciła się do organu celnego o wydanie wiążącej informacji taryfowej dotyczącej ciągnika lotniskowego. Ciągnik ten został opisany we wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym jako urządzenie zdolne do holowania statków powietrznych ważących do 54 432 kg, składające się z metalowej platformy z czterema kołami, elektrycznego silnika o mocy 33,8 kW, układu napędowego, hamulcowego i kierowniczego, dwóch siedzeń kierowcy umieszczonych naprzeciwko siebie wraz z dźwigniami sterowniczymi po każdej stronie. Jest on wyposażony również we wciągarkę wraz z urządzeniem ciągnącym z napędem

pasowym oraz w elektrohydrauliczne urządzenie podnoszące. Za pomocą wciągarki samolot jest wciągany za przednie koło na urządzenie hydrauliczne, a następnie podnoszony za jego pomocą. Une fois, dans cette position, l'avion peut être remorqué ou poussé.

- 13 Spółka Bartosch podniosła, że tego rodzaju pojazd powinien zostać zaklasyfikowany do podpozycji CN 8705 90 80, która odnosi się do pojazdów silnikowych specjalnego przeznaczenia innych niż te przeznaczone do przewozu osób lub towarów, do których ma zastosowanie stawka celna w wysokości 3,7%.
- 14 Decyzją z dnia 8 maja 2017 r. organ celny wydał wiążącą informację taryfową klasyfikującą wspomniany pojazd w ramach podpozycji CN 8701 92 90 jako „inne” ciągniki. Do towarów objętych tą podpozycją stosuje się stawkę celną w wysokości 7%.
- 15 Po oddaleniu odwołania przez urząd celny Bartosch wniosła skargę do Bundesfinanzgericht (federalnego sądu do spraw finansowych, Austria). Sąd ten oddalił skargę, uznając, że jedynie pojazdy, których zasadniczą cechą charakterystyczną jest podnoszenie i holowanie uszkodzonych pojazdów, są kwalifikowane jako „pojazdy pogotowia technicznego” w rozumieniu pozycji CN 8705. Zdaniem tego sądu ciągnik lotniskowy jest objęty pozycją CN 8701, ponieważ obejmuje ona w sposób szeroki i jednoznaczny „ciągniki”.
- 16 Bartosch wniosła rewizję od tego wyroku do Verwaltungsgerichtshof (trybunału administracyjnego, Austria).
- 17 Verwaltungsgerichtshof wskazał przede wszystkim, że zgodnie z notami wyjaśniającymi do HS pozycja CN 8701 obejmuje ciągniki wszelkiego rodzaju i wszelkiego zastosowania, o każdym rodzaju energii napędowej. Pozycja ta nie obejmuje pojazdów pogotowia technicznego wyposażonych w dźwigi, stojaki i wciągarki, które są objęte pozycją 8705. Pozycja CN 8705 obejmuje pojazdy samochodowe, specjalnie skonstruowane albo przystosowane, wyposażone w różne urządzenia umożliwiające wykonywanie pewnych funkcji nietransportowych, co oznacza, iż głównym przeznaczeniem pojazdu z niniejszej pozycji nie jest przewóz osób albo towarów. Chodzi tu w szczególności o pojazdy pogotowia technicznego przeznaczone do podnoszenia i holowania uszkodzonych samochodów. Sąd odsyłający wnioskuje z tego, że pozycja CN 8705 obejmuje bardziej szczegółową kategorię pojazdów niż pozycja 8701 tej nomenklatury.
- 18 Sąd ten dodaje następnie, że w zakresie, w jakim ciągnik samolotowy jest przeznaczony do ciągnięcia lub pchania samolotów na lotniskach, nie jest on zasadniczo przeznaczony do przewozu osób lub towarów. Pojazd ten nie odpowiada jednak żadnemu z celów wymienionych tytułem przykładu pod pozycją 8705.
- 19 Sąd ten podkreśla wreszcie, że w wersjach językowych angielskiej i francuskiej CN pojazdy wymienione w pozycji 8705, zwane, odpowiednio, „break down lorries” i „dépanneuses”, są przeznaczone wyłącznie do holowania uszkodzonych pojazdów, co nie przemawia za klasyfikacją ciągników lotniskowych w ramach tej pozycji taryfowej.
- 20 W tych okolicznościach Verwaltungsgerichtshof (trybunał administracyjny) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy pozycję [CN] 8705 należy interpretować w ten sposób, że w zakres tej pozycji wchodzi pojazdy samochodowe bez dyszla z wciągarką holowniczą z taśmowym urządzeniem ciągnącym i elektrohydraulicznym urządzeniem podnoszącym służącymi do pchania samolotów?”.

W przedmiocie pytania prejudycjalnego

- 21 Poprzez swoje pytanie sąd odsyłający zmierza zasadniczo do ustalenia, czy CN należy interpretować w ten sposób, że pozycja 8705 tej nomenklatury obejmuje pojazdy przeznaczone do ciągnięcia i pchania statków powietrznych, zwane „ciągnikami lotniskowymi”.
- 22 W pierwszej kolejności należy przypomnieć, że 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, a dopiero potem znajdują zastosowanie ogólne reguły [zob. podobnie w szczególności wyroki: z dnia 11 grudnia 2008 r., Kip Europe i in., C-362/07 i C-363/07, EU:C:2008:710, pkt 39; z dnia 12 lipca 2012 r., TNT Freight Management (Amsterdam), C-291/11, EU:C:2012:459, pkt 31; z dnia 19 grudnia 2019 r., Amoena, C-677/18, EU:C:2019:1142, pkt 39, 40; a także z dnia 26 marca 2020 r., Pfizer Consumer Healthcare, C-182/19, EU:C:2020:243, pkt 37].
- 23 W drugiej kolejności – noty wyjaśniające opracowane w odniesieniu do CN przez Komisję Europejską, a w odniesieniu do HS przez WCO, mimo iż brak im mocy wiążącej, przyczyniają się w istotny sposób do interpretacji zakresu poszczególnych pozycji taryfowych (zob. podobnie wyroki: z dnia 15 maja 2014 r., Data I/O, C-297/13, EU:C:2014:331, pkt 33; z dnia 15 maja 2019 r., Korado, C-306/18, EU:C:2019:414, pkt 35).
- 24 W trzeciej kolejności – jeżeli klasyfikacji nie można dokonać na samej tylko podstawie obiektywnych cech i właściwości danego towaru, przeznaczenie owego produktu może stanowić obiektywne kryterium klasyfikacji, o ile jest ono właściwe dla tego produktu. Ocena tego, czy dane przeznaczenie jest właściwe rzeczonemu produktowi, powinna być możliwa na podstawie obiektywnych cech i właściwości tego produktu (zob. podobnie wyroki: z dnia 5 września 2019 r., TDK-Lambda Germany, C-559/18, EU:C:2019:667, pkt 27; z dnia 26 marca 2020 r., Pfizer Consumer Healthcare, C-182/19, EU:C:2020:243, pkt 38 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 25 Co się tyczy wątpliwości sądu odsyłającego co do klasyfikacji taryfowej ciągnika lotniskowego, należy zauważyć, że wątpliwość ta jest ściśle związana z użyciem w niemieckiej wersji językowej pozycji CN 8705 terminu „Abschleppwagen”. Termin ten oznacza bowiem ciągniki przeznaczone do holowania innych pojazdów, niezależnie od tego, czy są one uszkodzone, czy też nie, podczas gdy terminy „dépanneuses” i „break down lorries” w wersjach językowych angielskiej i francuskiej CN odnoszą się wyłącznie do pojazdów służących do holowania pojazdów uszkodzonych.
- 26 Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału sformułowania użytego w jednej z wersji językowych przepisu prawa Unii nie można traktować jako jedynej podstawy jego wykładni lub przyznawać mu w tym zakresie pierwszeństwa względem innych wersji językowych. Tym samym konieczność jednolitego stosowania i jednolitej wykładni aktu Unii wyklucza jego rozpatrywanie w jednej, w oderwaniu od innych, wersji językowej, a wymaga zaś interpretacji z uwzględnieniem ogólnej systematyki i celu uregulowania, którego przepis ten stanowi część (zob. podobnie w szczególności wyroki: z dnia 27 października 1977 r., Bouchereau, 30/77, EU:C:1977:172, pkt 14; z dnia 8 czerwca 2017 r., Sharda Europe, C-293/16, EU:C:2017:430, pkt 21).
- 27 Tymczasem zarówno z celu, jak i systematyki pozycji CN 8705, interpretowanej w świetle not wyjaśniających do HS, wynika, że pozycja ta obejmuje jedynie pojazdy służące do holowania uszkodzonych pojazdów, podczas gdy pojazdy używane do holowania pojazdów, które nie są uszkodzone, są objęte pozycją 8701 tej nomenklatury.
- 28 Przede wszystkim uwaga 2 do działu 87 CN, dotycząca pozycji CN 8701, podobnie jak noty wyjaśniające dotyczące pozycji HS 8701, wskazuje, że termin „ciągniki” odnosi się do pojazdów przeznaczonych do ciągnięcia lub pchania innych pojazdów, urządzeń lub ładunków, również tych wyposażonych w osprzęt umożliwiający, w połączeniu z podstawowym wykorzystaniem ciągnika,

transport narzędzi, nasion, nawozów lub pozostałych towarów itp. Noty wyjaśniające do HS stanowią również, że pozycja 8701 obejmuje ciągniki wszelkiego rodzaju i wszelkiego zastosowania, w szczególności ciągniki z wciągarką wyposażone we wciągarki lub przyciągarki umożliwiające na przykład wyciągnięcie pojazdu, który się zapadł, lub holowanie maszyn rolniczych na dłuższe odległości. Zgodnie z owymi notami wyjaśniającymi z pozycji 8701 wyłączone są natomiast samochody ciężarowe służące do holowania uszkodzonych pojazdów wyposażone w dźwigi, stojaki i wciągarki, które są objęte pozycją 8705.

- 29 Ponadto noty wyjaśniające do HS dotyczące w szczególności podpozycji od 8701 91 do 8701 95 precyzują, że obejmują one pojazdy przeznaczone do ciągnięcia naczep na krótkich dystansach, takie jak ciągniki portowe.
- 30 Następnie, zgodnie z regułą 3a) ogólnych reguł interpretacji CN, jeżeli towary pozornie mogą być klasyfikowane do dwu lub więcej pozycji, w ramach klasyfikacji należy nadać pierwszeństwo pozycji określającej towar w sposób najbardziej szczegółowy, przed pozycjami określającymi towar w sposób bardziej ogólny.
- 31 Tymczasem z pkt 26–28 niniejszego wyroku wynika, że pozycja CN 8701, która dotyczy ciągników, jest bardziej szczegółowa niż pozycja 8705 tej nomenklatury, która odsyła szerzej do pojazdów specjalnego przeznaczenia, innych niż te zasadniczo przeznaczone do przewozu osób lub towarów.
- 32 Taka wykładnia pozycji CN 8701 znajduje wreszcie potwierdzenie w wyroku z dnia 27 kwietnia 2006 r., Kawasaki Motors Europe (C-15/05, EU:C:2006:259), dotyczącym klasyfikacji taryfowej pojazdów przeznaczonych do poruszania się w każdego rodzaju terenie. Z pkt 46 tego wyroku wynika bowiem, że uciąg maksymalny pojazdu stanowi obiektywną właściwość, umożliwiającą ustalenie, czy pojazd ten jest zasadniczo przeznaczony do ciągnięcia lub pchania innych pojazdów, urządzeń lub ładunków, czy też, przeciwnie, do przewozu osób. Trybunał wywnioskował z tego w pkt 55 omawianego wyroku, że cechy i właściwości obiektywne tych pojazdów odpowiadają wskazaniom zawartym w uwadze 2 do działu 87 CN, są one bowiem zasadniczo przeznaczone do ciągnięcia lub pchania innych pojazdów. Zastosowanie reguły 1 ogólnych reguł interpretacji CN prowadzi w związku z tym do zaklasyfikowania rzeczonych pojazdów do pozycji 8701 tej nomenklatury.
- 33 W świetle powyższego należy stwierdzić, że pojazd posiadający cechy ciągnika lotniskowego, którego dotyczy postępowanie główne, jest objęty pozycją CN 8701, ponieważ pojazd ten nie służy holowaniu uszkodzonego pojazdu i nie spełnia szczególnej funkcji innej niż ciągnięcie i pchanie samolotów na krótkich dystansach.
- 34 W związku z tym na zadane pytanie należy odpowiedzieć, iż CN należy interpretować w ten sposób, że pozycja 8705 tej nomenklatury nie obejmuje pojazdów przeznaczonych do holowania i pchania statków powietrznych, zwanych „ciągnikami lotniskowymi”, które są objęte pozycją 8701 wspomnianej nomenklatury.

W przedmiocie kosztów

- 35 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 (dziewiąta izba) orzeka, co następuje:

Nomenklaturę scaloną, zawartą w załączniku I do rozporządzenia Rady (EWG) nr 2658/87 z dnia 23 lipca 1987 r. w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej taryfy celnej, w brzmieniu wynikającym z rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2016/1821 z dnia 6 października 2016 r., należy interpretować w ten sposób, że pozycja 8705 tej nomenklatury nie obejmuje pojazdów przeznaczonych do holowania i pchania statków powietrznych, zwanych „ciągnikami lotniskowymi”, które są objęte pozycją 8701 wspomnianej nomenklatury.

Podpisy