



Datum van  
inontvangstneming

:

11/04/2023

**Zaak C-129/23****Verzoek om een prejudiciële beslissing****Datum van indiening:**

3 maart 2023

**Verwijzende rechter:**

Nejvyšší správní soud (Tsjechië)

**Datum van de verwijzingsbeslissing:**

19 januari 2023

**Verzoekende partij:**

BG Technik cs, a.s.

**Verwerende partij:**

Generální ředitelství cel

---

[...] [nationale procedure]

**BESLISSING**

De Nejvyšší správní soud (hoogste bestuursrechter, Tsjechië; hierna: „NSS”) [...] heeft in de zaak van verzoekster **BG Technik cs, a.s.**, [...] Praag 5, [...] tegen verweerder, de **Generální ředitelství cel** (directoraat-generaal douane, Tsjechië; hierna: „Gřc”), [...] Praag 4, betreffende verweerders besluit van 19 januari 2017, [...] in de door verweerder ingestelde cassatieprocedure tegen het vonnis van de Městský soud v Praze (rechter in eerste aanleg Praag, Tsjechië; hierna: „MS”) van 9 maart 2020, [...],

**beslist:**

**I.** Aan het Hof van Justitie van de Europese Unie worden de hiernavolgende prejudiciële vragen **voorgelegd**:

- 1. Kan een elektrische mobiliteits scooter met een maximumsnelheid van meer dan 10 km/h en een afzonderlijke, verstelbare stuurkolom in strijd met de toelichtingen op de gecombineerde nomenclatuur van 6 mei 2011 (2011/C 137/01) en 4 maart 2015**

**(2015/C 076/01) worden ingedeeld onder post 8713 van de gecombineerde nomenclatuur?**

**2. Is verordening (EG) nr. 718/2009 van de Commissie, behalve op de voertuigen die daarin uitdrukkelijk worden beschreven, ook van toepassing op een elektrische mobiliteitsscooter met de volgende kenmerken:**

- vier wielen (een paar anti-kantelwielen achteraan),
- een verstelbare en draaibare zitting met armsteunen,
- een horizontaal platform dat de voor- en achtergedeelten van de scooter verbindt,
- een elektromotor met een vermogen van 800 W waarmee de scooter een maximumsnelheid van 16 km/h haalt en per oplaadbeurt een afstand van 45 km kan afleggen,
- een elektromagnetische achterwielrem,
- een opgebouwde stuurinrichting op een afzonderlijke stuurkolom die is uitgerust met hendels waarmee de snelheid kan worden ingesteld?

**II.** [...] [nationale procedure]

### **Motivering**

[1] Het hoofdgeding betreft de tariefindeling van een elektrische mobiliteitsscooter onder post 8703 10 18 dan wel post 8713 10 00 van de gecombineerde nomenclatuur (hierna: „GN”). Ook het Hof heeft zich reeds herhaaldelijk over de indeling van dergelijke door een motor aangedreven scooters (mobiliteitsscooters) en over de uitlegging van de toelichtingen bij deze posten gebogen. Ook na de uitspraken van het Hof zijn de bestuurlijke en rechterlijke praktijk evenwel niet uniform.

#### **1. Voorwerp van de procedure in het hoofdgeding**

[2] In mei 2016 heeft de Celní úřad pro hlavní město Prahu (douanekantoor van de hoofdstad Praag, Tsjechië) aan BG TECHNIK cs een douanetoeslag op de door deze vennootschap vervaardigde goederen opgelegd voor de periode van juli 2013 tot en met september 2015. Deze maatregel had betrekking op de SELVO 4800, een elektrische mobiliteitsscooter. In haar douaneaangifte heeft BG Technik de betreffende goederen namelijk gedeclareerd als *Invalidenwagens, ook indien met motor of ander voortbewegingsmechanisme; andere*, die moeten worden ingedeeld onder GN-post 8713 90 00 en die worden belast met een douanerecht van 0 %. Het douanekantoor heeft de goederen evenwel ingedeeld als *Voertuigen*,

*speciaal ontworpen voor het zich verplaatsen op sneeuw; speciale voertuigen voor het vervoer van personen op golfvelden en dergelijke voertuigen – andere.* Deze moeten worden ingedeeld onder GN-post 8703 10 18 en worden belast met een douanerecht van 10 %. BG Technik heeft bij de Gřc bezwaar tegen het besluit van het douanekantoor gemaakt. Dit bezwaar is evenwel afgewezen.

[3] BG Technik heeft beroep tegen het besluit op het bezwaar ingesteld. Dit beroep is toegewezen door de MS, die het bestreden besluit nietig heeft verklaard en de zaak voor verdere behandeling heeft terugverwezen. Naar het oordeel van de MS heeft de NSS reeds met betrekking tot een andere periode beslist op de litigieuze kwestie of een scooter moet worden ingedeeld onder GN-post 8713 dan wel onder GN-post 8703 (vonnis van 27 juni 2018, BG TECHNIK cs [...]). De rechter in eerste aanleg heeft de zaak derhalve op dezelfde wijze afgedaan. Evenzo heeft deze rechter geoordeeld dat de litigieuze scooter een invalidenwagen in de zin van GN-post 8713 is, aangezien hij de kenmerken van een invalidenwagen vertoont. Hoewel de scooter bepaalde kenmerken genoemd in de toelichtingen op de GN niet vertoont en is voorzien van een afzonderlijke stuurkolom, verandert dit niets aan de functie ervan, namelijk het compenseren van het beperkte loopvermogen van bepaalde personen (arrest van 26 mei 2016, Invamed Group e.a., C-198/15, EU:C:2016:362; hierna: „arrest Invamed”). Verordening nr. 718/2009 van de Commissie, die scooters met een afzonderlijke stuurkolom uitsluit van GN-post 8713, is in de onderhavige zaak niet van toepassing omdat de litigieuze scooter bestemd is voor invaliden.

[4] De Gřc heeft bij de NSS cassatieberoep tegen de uitspraak van de rechter in eerste aanleg ingesteld (derhalve treedt de Gřc in het hoofdgeding op als verzoeker). Volgens de Gřc is de MS eraan voorbijgegaan dat mobiliteitsscooters met een afzonderlijke stuurkolom zijn uitgesloten van GN-post 8713. Dat volgt met name uit de toelichtingen op de GN, verordening (EG) nr. 718/2009 van de Commissie en de rechtspraak van het Hof (arrest van 22 december 2010, Lecson Elektromobile, C-12/10, EU:C:2010:823; hierna: „arrest Lecson”), maar tevens uit de adviezen voor de uitlegging die zijn verstrekt door het Comité douanewetboek. Bovendien heeft de mobiliteitsscooter geen kenmerken om de hinder als gevolg van invaliditeit te verminderen. Volgens de Gřc zal de indeling van de scooter bij GN-post 8713 negatieve gevolgen hebben voor de interne markt van de Unie en voor de nationale begroting. De Gřc verzoekt de NSS een prejudiciële vraag aan het Hof te stellen.

[5] In antwoord op het cassatieberoep heeft BG Technik benadrukt dat de objectieve kenmerken en eigenschappen van de posten en onderverdelingen van de GN de enige criteria zijn die voor de indeling van goederen bepalend zijn. Alleen deze zijn bindend. De toelichtingen op de GN zijn niet bindend. Deze kunnen helpen bij de uitlegging van de verschillende tariefposten maar kunnen de inhoud ervan niet wijzigen.

[6] De mobiliteitsscooter SELVO 4800, waarvan de tariefindeling in de onderhavige zaak aan de orde is, ziet er uit als volgt<sup>1</sup>:



[7] De scooter is een vierwielig voertuig met een elektromotor met een vermogen van 800 W. Hij wordt opgeladen met behulp van een standaardcontactdoos met een spanning van 230 V en heeft afmetingen van 122/60/125 cm (hoogte/breedte/lengte), een gewicht van 108 kg en een laadvermogen van 130 kg. Zijn maximumbereik is 45 km en zijn maximumsnelheid bedraagt 16 km/h. De scooter heeft een van armsteunen voorziene draaizitting die kan worden losgedraaid. Hij is uitgerust met een afzonderlijke stuurkolom en een elektromagnetische achterwielrem. Hij wordt bediend met behulp van een ovaal stuur dat is opgebouwd op de stuurkolom. De snelheid kan worden ingesteld met behulp van hendels op het stuur. Met één hand kan de scooter worden bestuurd en zijn snelheid worden ingesteld. De voor- en achtergedeelten van de scooter zijn met elkaar verbonden door middel van een horizontaal platform waarop de gebruiker zijn voeten kan laten rusten. De scooter is tevens uitgerust met twee stel banden, achteruitkijkspiegels, voor- en achterlichten en richtingaanwijzers.

## 2. Aangevoerde bepalingen van Unierecht

[8] De GN-posten 8703 10 18 en 8713 10 00 [van bijlage 1 bij verordening (EEG) nr. 2658/87 van de Raad van 23 juli 1987 met betrekking tot de tarief- en statistieknomenclatuur en het gemeenschappelijk douanetarief] zijn in de jaren

<sup>1</sup> <https://www.selvo.cz/elektricke-voziky-a-skutry/seniorska-ctyrkolka-selvo-4800/>

2013-2015 in de uitvoeringsverordeningen van de Commissie<sup>2</sup> omschreven als volgt:

**8703:** *Automobielen en andere motorvoertuigen hoofdzakelijk ontworpen voor personenvervoer (andere dan die bedoeld bij post 8702), motorvoertuigen van het type stationwagens of break en racewagens daaronder begrepen*

**8703 10:** *voertuigen, speciaal ontworpen voor het zich verplaatsen op sneeuw; speciale voertuigen voor het vervoer van personen op golfvelden en dergelijke voertuigen*

**8703 10 18:** *Andere*

**8713:** *Invalidenwagens, ook indien met motor of ander voortbewegingsmechanisme*

**8713 90 00:** *Andere*

[9] Volgens de inleidende bepalingen van de uitvoeringsverordeningen moet de indeling van goederen worden vastgesteld volgens de bewoordingen van de posten en de aantekeningen op de afdelingen of op de hoofdstukken en – voor zover dit niet in strijd is met de bewoordingen van bedoelde posten en aantekeningen – de navolgende regels. Bij de indeling van goederen dient evenwel tevens rekening te worden gehouden met de toelichtingen op de GN.<sup>3</sup> In de toelichtingen bij post **8713** stond ten tijde van de onderhavige zaak te lezen:

*Gemotoriseerde voertuigen, speciaal ontworpen voor invaliden, zijn van de voertuigen van post 8703 hoofdzakelijk te onderscheiden doordat zij:*

- *een maximumsnelheid van 10 km/uur halen; dat wil zeggen een snelle wandelpas;*
- *maximaal 80 cm breed zijn;*
- *twee paar wielen hebben die de grond raken;*
- *speciale kenmerken hebben om de handicaps te verlichten (bijvoorbeeld voetsteunen om de benen te stabiliseren).*

*Dergelijke voertuigen kunnen:*

- *een extra paar wielen hebben (kantelbeveiliging);*

<sup>2</sup> Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 927/2012, nr. 1001/2013 en nr. 1101/2014 van de Commissie.

<sup>3</sup> Toelichtingen van 6 mei 2011 en 4 maart 2015, bekendgemaakt onder nr. 2011/C 137/01 en nr. 2015/C 076/01.

- zijn voorzien van besturings- en bedieningssystemen (een stuurknuppel bijvoorbeeld) die makkelijk te hanteren zijn. Dergelijke systemen worden gewoonlijk aan een van de armsteunen bevestigd. Het besturingssysteem is nooit in de vorm van een afzonderlijke, verstelbare stuurkolom.

Deze onderverdeling omvat elektrisch aangedreven voertuigen, gelijkend op rolstoelen die uitsluitend voor het vervoer van invaliden zijn. Zij kunnen er als volgt uitzien:



Van deze onderverdeling zijn daarentegen uitgezonderd de door een motor aangedreven scooters (mobiliteitsscooters) die zijn uitgerust met een afzonderlijke, verstelbare stuurkolom. Deze kunnen er als volgt uitzien; zij worden ingedeeld bij post 8703:



[10] Ten tijde van de in de onderhavige zaak aan de orde zijnde invoer was verordening (EG) nr. 718/2009 van de Commissie van 4 augustus 2009 tot indeling van bepaalde goederen in de gecombineerde nomenclatuur van kracht. Bij deze verordening zijn twee typen elektrisch aangedreven voertuigen ingedeeld onder GN-post **8703**. Beide voertuigen beschikten over een horizontaal platform tussen het voor- en achtergedeelte, anti-kantelwielen achteraan en een afzonderlijke, opklapbare stuurkolom. Het eerste voertuig was een vierwieler en had een verstelbare zitting zonder rugleuning of armsteunen. Het tweede was een driewieler en was wel voorzien van een verstelbare zitting met een rugleuning en armsteunen. Volgens de Commissie was geen van deze voertuigen speciaal ontworpen voor het vervoer van invaliden en hadden zij geen speciale kenmerken om de hinder als gevolg van invaliditeit te verminderen.

### 3. Onderzoek van de prejudiciële vragen

[11] In de onderhavige zaak vraagt de NSS zich af of de mobiliteitsscooter SELVO 4800 moet worden ingedeeld onder post 8713, ook al is zijn maximumsnelheid hoger dan die van de toelichtingen en is hij voorzien van een afzonderlijke stuurkolom. Indien een van deze kenmerken de scooter uitsluit van post 8713, behoeft niet nader te worden onderzocht of hij speciale kenmerken heeft om de hinder als gevolg van invaliditeit te verminderen.

[12] Het staat uiteraard niet aan het Hof om de litigieuze goederen rechtstreeks bij een bepaalde tariefpost in te delen. Integendeel, dat is de taak van de nationale rechter (arrest van 18 juni 2020, Hydro Energo, C-340/19, EU:C:2020:488, punt 33 en aldaar aangehaalde rechtspraak). Bij het onderzoek van de tariefindeling van de mobiliteitsscooter kan de NSS zich evenwel niet onttrekken aan andere referenties voor de uitlegging, die alleen door het Hof aan deze rechterlijke instantie kunnen worden verschaft (arrest van 6 oktober 2021, Consorzio Italian Management en Catania Multiservizi, C-561/19, EU:C:2021:291, punt 37).

[13] Tot dusver heeft de rechtspraak van het Hof hierover evenwel niet geleid tot een uniforme praktijk van de douaneautoriteiten en de bestuursrechtelijke instanties in de verschillende lidstaten. De NSS acht het derhalve noodzakelijk om zekerheid te verkrijgen over:

- de juiste uitlegging van de tot dusver gewezen arresten, met name wat betreft de volgende twee punten (punt 3.4):
  - de praktische problemen in verband met het begrip *meer dan marginale beperking van het loopvermogen*, dat door het Hof is onderzocht in voornoemd arrest van 26 mei 2016 in de zaak Invamed;
  - in hoeverre de toelichtingen bij de uitlegging van GN-post 8713 kunnen worden toegepast;



- de relevantie van verordening (EG) nr. 718/2009 van de Commissie voor de tariefindeling van de mobiliteits scooter SELVO 4800 (punt 3.5).

### ***3.1 Basisregels voor de tariefindeling van goederen***

[14] (**Toelichtingen**) De rechtspraak van het Hof met betrekking tot het verband tussen de GN en de toelichtingen is over vele jaren tot stand gekomen en is stabiel. Volgens deze rechtspraak vormen de toelichtingen een belangrijk hulpmiddel bij de uitlegging maar zijn ze rechtens niet bindend.<sup>4</sup> Het Hof spreekt zich in dezelfde zin uit over de indelingsadviezen van het Comité douanewetboek (arrest van 16 juni 2011, Unomedical, C-152/10, EU:C:2011:402, punt 41). In de praktijk heeft het Hof zich bij herhaling aangesloten bij de toelichtingen, voor zover deze in overeenstemming zijn met de bepalingen van de GN en zij de strekking en de betekenis ervan niet wijzigen.<sup>5</sup> Wanneer de toelichtingen niet in overeenstemming zijn met de bepalingen van de GN, is het Hof van oordeel dat deze toelichtingen buiten beschouwing moeten worden gelaten.<sup>6</sup>

[15] (**Objectieve kenmerken en eigenschappen van het goed**) Relevant voor de tariefindeling van een product kan ook de bestemming ervan zijn. Die bestemming wordt evenwel slechts in aanmerking genomen wanneer het product niet louter op grond van zijn objectieve kenmerken en eigenschappen kan worden ingedeeld. Tegelijkertijd moet de bestemming inherent aan het product zijn. De vraag of een bestemming inherent is aan een product moet kunnen worden beoordeeld aan de hand van zijn objectieve kenmerken en eigenschappen.<sup>7</sup> Bij de tariefindeling moet ook het door de fabrikant beoogde gebruik van het product worden beoordeeld.<sup>8</sup>

[16] (**Indelingsverordening**) Voor het geval dat de indeling van een specifiek product in de GN moeilijkheden kan opleveren of controversieel is, stelt de Commissie een indelingsverordening vast. Een dergelijk verordening is algemeen

<sup>4</sup> Zie arresten van 6 november 1997, LTM, C-201/96, EU:C:1997:523, punt 21, 10 december 1998, Glob-Sped, C-328/97, EU:C:1998:601, punt 26, 25 februari 2021, Bartosch Airport Supply Services, C-772/19, EU:C:2021:141, punt 23, en 28 april 2022, PRODEX, C-72/21, EU:C:2022:312, punt 29.

<sup>5</sup> Zie arresten van 5 juni 2008, JVC France, C-312/07, EU:C:2008:324, punt 34, en 26 november 2015, ██████████ C-44/15, EU:C:2015:783, punt 24.

<sup>6</sup> Zie arresten van 16 juni 1994, Develop ██████████ C-35/93, EU:C:1994:252, punten 19 en 20, 19 april 2007, Sunshine Deutschland Handelsgesellschaft, C-229/06, EU:C:2007:239, punt 31, 14 april 2011, British Sky Broadcasting Group en Pace, gevoegde zaken C-288/09 en C-289/09, EU:C:2011:248, 22 november 2012, Digitalnet e.a., C-320/11, EU:C:2012:745, punt 45, en 12 juli 2018, Profit Empire, gevoegde zaken C-397/17 en C-398/17, EU:C:2018:564, punten 47, 49 en 51.

<sup>7</sup> Zie arresten van 1 juni 1995, ██████████ Logistic, C-459/93, EU:C:1995:160, punt 13, en 25 februari 2021, Bartosch Airport Supply Services, C-772/19, EU:C:2021:141, punt 24.

<sup>8</sup> Zie arresten van 4 maart 2015, Oliver Medical, C-547/13, EU:C:2015:139, punten 52 en 72, 2 mei 2019, Onlineshop, C-268/18, EU:C:2019:353, punt 29, en 30 april 2020, DHL Logistics (Slovakia), C-810/18, EU:C:2020:336, punt 26.

van aard. Zij geldt niet alleen voor een bepaalde marktdeelnemer maar is in het algemeen van toepassing op alle producten die *identiek* zijn aan het ingedeelde product (arrest van 19 februari 2009, Kamino International Logistics, C-376/07, EU:C:2009:105, punt 63). Zij is ook van toepassing op producten die (slechts) *vergelijkbaar* zijn, aangezien dit de coherente uitlegging van de GN en de gelijke behandeling van de importeurs bevordert (arrest van 4 maart 2004, ██████████ C-130/02, EU:C:2004:122, punt 35).

### 3.2 Arresten Lecson en Invamed

[17] Het Hof heeft zich reeds tweemaal over de GN-posten 8703 en 8713 gebogen, en in elk van deze gevallen had de zaak betrekking op de tariefindeling van elektrische mobiliteitsscooters.

[18] In de zaak Lecson (punt [4] hierboven) heeft de verwijzende rechter vragen gesteld over de GN-post waaronder een *scootmobiel* moest worden ingedeeld. In zijn antwoord heeft het Hof benadrukt dat de litigieuze scootmobielen alle een afzonderlijke, verstelbare stuurkolom hebben. Op de voetenplank waarmee de scootmobielen zijn uitgerust kunnen gebruikers weliswaar hun voeten laten rusten, maar deze is niet bedoeld om de benen te stabiliseren. Ten slotte is de maximumsnelheid van de scootmobielen hoger dan 10 km/h (arrest Lecson, punten 21-23). Bijgevolg moeten de scootmobielen volgens het Hof worden beschouwd als personenvervoermiddelen die moeten worden ingedeeld onder GN-post 8703 en niet als voertuigen voor invaliden in de zin van GN-post 8713 (arrest Lecson, punt 24). De enkele omstandigheid dat deze scootmobielen door invaliden kunnen worden gebruikt of zelfs voor gebruik door hen kunnen worden aangepast is niet van invloed op de tariefindeling ervan (arrest Lecson, punt 25).

[19] Uit dit arrest volgt derhalve ondubbelzinnig dat de litigieuze scootmobielen moeten worden ingedeeld onder GN-post 8703.

[20] In de zaak Invamed (punt [3] hierboven) zijn opnieuw moeilijkheden in verband met de tariefindeling van elektrische mobiliteitsscooters ontstaan. Dit keer heeft de verwijzende rechter de tariefindeling niet uitdrukkelijk aan de orde gesteld, maar was hij er wel in geïnteresseerd:

- of een voertuig, om onder post 8713 van de GN te kunnen worden ingedeeld, uitsluitend voor invaliden moet zijn bestemd;
- of de tariefindeling erdoor wordt beïnvloed dat het voertuig ook kan worden gebruikt door personen die geen invaliden zijn;
- wat het begrip „invaliden” betekent;
- of de toelichtingen op de GN (punt [9] hierboven) de betekenis van GN-post 8713 veranderen?

[21] Het Hof heeft geantwoord dat het begrip „invalidenwagen” impliceert dat het product *uitsluitend* bestemd is voor invaliden. Het feit dat ook personen die geen invaliden zijn het voertuig kunnen gebruiken, heeft geen invloed op de indeling ervan (arrest *Invamed*, punt 27). Het begrip „invaliden” heeft hier namelijk betrekking op personen die zijn getroffen door een meer dan marginale beperking van hun loopvermogen (arrest *Invamed*, punt 34). In antwoord op een vraag over het verband tussen de toelichtingen en de bewoordingen van GN-post 8713 heeft het Hof aanvullend (in het algemeen) slechts aangegeven dat de toelichtingen op de GN de inhoud van de tariefposten van de GN niet kunnen wijzigen (arrest *Invamed*, punt 27). Het staat aan de verwijzende rechter om te beoordelen of het litigieuze voertuig, gelet op de objectieve kenmerken en eigenschappen ervan, bestemd is om specifiek door invaliden te worden gebruikt en of een dergelijk gebruik als het „wezenlijke of logische gebruik” van dit type voertuigen moet worden aangemerkt (arrest *Invamed*, punt 23).

### ***3.3 Nationale uitspraak in de zaak Invamed***

[22] De Britse First-tier Tribunal (rechter in eerste aanleg, Verenigd Koninkrijk), die de prejudiciële vraag in de zaak *Invamed* heeft gesteld, heeft uiteindelijk het standpunt van de importeur bevestigd. De douaneautoriteit heeft tegen deze beslissing hoger beroep ingesteld, en de Upper Tribunal (rechter in tweede aanleg, Verenigd Koninkrijk) heeft dit middel toegewezen. De importeur heeft wederom een rechtsmiddel ingesteld bij de Court of Appeal, Civil Division (appelrechter bevoegd in civiele zaken, Verenigd Koninkrijk), die dit middel heeft toegewezen en de oorspronkelijke beslissing van de rechter in eerste aanleg, volgens welke de betreffende elektrische mobiliteitsscooter als invalidenwagen moet worden ingedeeld onder GN-post 8713, gegrond heeft verklaard (vonnis van 25 februari 2020, *Invamed/HMRC*).

[23] De appelrechter heeft ingestemd met de uitlegging van de rechter in eerste aanleg, die het verband tussen de arresten *Lecson* en *Invamed* aldus heeft uitgelegd dat het arrest *Lecson* slechts van toepassing kan blijven voor zover het arrest *Invamed* dit toestaat. Hoewel gezonde mensen de scooters ook kunnen gebruiken, is dit irrelevant wanneer deze niet zijn vervaardigd om gezonde mensen te vervoeren en, integendeel, het wezenlijke en logische gebruik ervan erin bestaat mensen te vervoeren die niet gezond zijn. *Invamed* heeft benadrukt dat het begrip invaliditeit breed is, wat betekent dat dergelijke scooters geschikt zijn voor gebruik door mensen met meer maar ook met minder beperkingen, voor wie een klassieke invalidenwagen niet de enige oplossing is. De scooters zijn traag en kunnen worden gebruikt in winkels en op trottoirs waar de ruimte beperkt is en waar een korte draaicirkel nodig is. De scooters hebben specifieke kenmerken waardoor zij juist geschikt zijn voor gebruik door personen met een meer dan marginale beperking van hun loopvermogen. De omstandigheid dat de scooter in voorkomend geval ook kan worden gebruikt door personen zonder een dergelijke beperking verandert niets aan de tariefindeling ervan. Voor gezonde personen hebben ze geen voordelen. De bijzondere kenmerken ervan bevorderen

geenszins de mobiliteit van dergelijke personen en maken hen daarentegen minder mobiel dan wanneer zij gewoon lopen.

[24] De appelrechter heeft geconcludeerd dat het Hof in de zaak *Invamed* zijn standpunt over het beoogde gebruik van mobiliteitsscooters heeft gewijzigd of voor de nationale rechterlijke instanties op zijn minst de weg heeft vrijgemaakt voor de indeling ervan onder GN-post 8713. Voor de juiste indeling is het van fundamenteel belang vast te stellen of de scooters *uitsluitend* voor invaliden bestemd waren. Hoe beter de bouw van mobiliteitsscooters tegemoet komt aan de behoeften van invaliden en niet alleen van personen die niet op eigen krachten willen lopen (ook al kunnen zij dat wel), des te duidelijker is het dat dergelijke scooters bestemd zijn voor invaliden. De in de zaak *Invamed* beoordeelde mobiliteitsscooter is niet zo gespecialiseerd als een elektrische invalidenwagen voor personen met verschillende handicaps, maar deze omstandigheid sluit hem niet van GN-post 8713 uit.

### ***3.4 Uitleggingsproblemen als gevolg van het arrest Invamed***

[25] De argumentatie van de Britse appelrechter illustreert op treffende wijze dat het arrest *Invamed* de draagwijdte van GN-post 8713 heeft uitgebreid ten opzichte van de uitlegging in de zaak *Lecson*. Zelfs nu de nationale beslissing in het Verenigd Koninkrijk is gegeven blijft er evenwel twijfel bestaan over de juiste indeling van de SELVO 4800-mobiliteitsscooters, aangezien in het arrest *Invamed*:

- de term „invalide” vrij ruim is gedefinieerd;
- de kwestie van het verband tussen GN-post 8713 en de toelichtingen bij deze post niet uitdrukkelijk is beslecht.

[26] De bewoordingen van GN-post 8713 (*invalidenwagens*) bevat geen beschrijving van de objectieve kenmerken en eigenschappen van het betreffende goed die op zichzelf een betrouwbare tariefindeling ervan mogelijk maakt. De post is aldus opgezet dat hij in werkelijkheid alleen de bestemming van het betreffende goed aanduidt, waarbij het vage juridische begrip *invalide* wordt gehanteerd. Het Hof heeft dit begrip uitgelegd maar heeft daarbij het vage juridische begrip *meer dan marginale beperking van het loopvermogen* gebruikt.<sup>9</sup> In die zin heeft het Hof weliswaar geoordeeld dat dit begrip niet te restrictief mag worden uitgelegd (het gaat niet om een „handicap” in de zin van artikel 21 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie en richtlijn 2000/78/EG van de Raad; punt 30 van het arrest *Invamed*) maar heeft niet gepreciseerd hoe ruim dit begrip dan wel mag worden uitgelegd.

[27] De nuttige grenzen voor een al te ruime uitlegging zijn precies in de toelichtingen vastgesteld. Daarin wordt namelijk een overzicht gegeven van de

<sup>9</sup> *Limitation non marginale de la capacité de marcher; non-marginal limit on the ability to walk.*

objectieve kenmerken van voertuigen voor invaliden die reeds herkenbaar zijn op het tijdstip van invoer. In de toelichtingen wordt beschreven welke aspecten de voertuigen moeten bezitten (een snelheid en een breedte die de maximumgrens niet overschrijden, twee paar wielen en speciale kenmerken om de handicaps te verlichten) en welke zij mogen bezitten (een extra paar wielen en besturingssystemen die het gebruik vergemakkelijken). Ten slotte wordt in de toelichtingen nog gewezen op een derde categorie, namelijk voorzieningen die deze voertuigen niet mogen hebben. Een dergelijke voorziening wordt gevormd door een afzonderlijke, verstelbare stuurkolom.

[28] Het Hof heeft weliswaar in algemene zin aangegeven dat de toelichtingen de uitlegging van de tariefposten niet kunnen wijzigen, maar in werkelijkheid geeft punt 27 van het arrest *Invamed* geen antwoord op de specifieke vraag of de toelichtingen op GN-post 8713 de betekenis van deze post al dan niet wijzigen. Op grond daarvan kan worden uitgegaan van de uitlegging dat de toelichtingen de draagwijdte van GN-post 8713 in dit geval *niet wijzigen* en dat derhalve aan die toelichtingen moet worden vastgehouden. Specifiek betekent dit dat een mobiliteitsscooter niet bij GN-post 8713 kan worden ingedeeld indien hij tegelijkertijd is uitgerust met een afzonderlijke, verstelbare stuurkolom, zelfs indien die mobiliteitsscooter speciale kenmerken heeft die de hinder als gevolg van invaliditeit verminderen (het staat aan de verwijzende rechter om dit vage begrip uit te leggen).

[29] De nationale rechterlijke instanties die na het arrest *Invamed* uitspraak hebben gedaan, hebben de toelichtingen stilzwijgend genegeerd (naast het zojuist aangehaalde Britse vonnis gaat het hier tevens om de uitspraak van de NSS van 27 juni 2018 in de zaak *BG TECHNIK cs*) en mobiliteitsscooters die vergelijkbaar zijn met de SELVO 4800 als invalidenwagens aangemerkt. Daarentegen leggen de douaneautoriteiten van de verschillende lidstaten het arrest *Invamed* anders uit en blijven zij dergelijke scooters indelen bij GN-post 8703.

[30] De NSS is van oordeel dat de aandacht moet worden gevestigd op deze gangbare bestuurlijke praktijk in de lidstaten, waarover deze rechterlijke instantie informatie heeft ontvangen van de aldaar gevestigde douaneautoriteiten. In België werden en worden voertuigen die vergelijkbaar zijn met de SELVO 4800 stevast bij GN-post 8703 ingedeeld. Volgens de Belgische autoriteiten heeft het arrest *Invamed* geen enkele verandering in deze indeling kunnen brengen. Evenzo zijn de Oostenrijkse douaneautoriteiten van mening dat het arrest *Invamed* de redenen voor de indeling van dergelijke voertuigen onder GN-post 8703 nog heeft versterkt. Een derde dergelijk standpunt wordt verdedigd door de Duitse douaneautoriteiten. De „meer dan marginale” beperking van het loopvermogen die in het arrest *Invamed* wordt toegeschreven aan „invaliden” kan derhalve niet louter worden uitgelegd als een beperkte mobiliteit (die meestal leeftijdsgebonden is). Bijgevolg zijn voertuigen die bestemd zijn om de mobiliteit van minder mobiele personen te bevorderen niet speciaal ontworpen voor invaliden in de zin van GN-post 8713.

[31] De praktijk van de douaneautoriteiten van de afgelopen jaren heeft tevens geleid tot de opname van gegevens in de databank van bindende tariefinlichtingen betreffende de indeling van goederen (BTI Consultation). Voertuigen die vergelijkbaar zijn met de SELVO 4800 zijn door de Franse douaneautoriteiten (BTI 1, geldig vanaf 21 februari 2020), de Spaanse douaneautoriteiten (BTI 2, geldig vanaf 20 mei 2021) en de Duitse douaneautoriteiten (BTI 3, geldig vanaf 10 januari 2022) ingedeeld onder GN-post 8703. Alle gevallen waarin de betreffende goederen worden ingedeeld onder GN-post 8713 betreffen daarentegen „klassieke” invalidenwagens (dit is het geval voor de vijf Duitse bindende tariefinlichtingen over de indeling van goederen uit de jaren 2020-2021, BTI 4-8).

[32] Daarnaast zijn ter zake van de in de onderhavige zaak aan de orde zijnde gevallen van invoer van de SELVO 4800-mobiliteitsscooter en vanuit het oogpunt van het betoog alleen de vóór 6 september 2021 afgegeven bindende inlichtingen relevant. Toen is namelijk verordening (EU) 2021/1367 van de Commissie, die juist SELVO 4800-mobiliteitsscooters bij GN-post 8703 heeft ingedeeld, in werking getreden. Sindsdien kan de juiste tariefindeling derhalve niet meer het voorwerp van geschil vormen.

### ***3.5 Verordening (EG) nr. 718/2009 van de Commissie***

[33] In de zaak Invamed heeft het Hof zich niet kunnen buigen over de toepasselijkheid van verordening nr. 718/2009, die van kracht is sinds 27 augustus 2009, aangezien de litigieuze invoer in het Verenigd Koninkrijk reeds in de jaren 2004-2007 had plaatsgevonden. De invoer die in de onderhavige zaak aan de orde is, heeft plaatsgevonden in de jaren 2013-2015, dat wil zeggen in de periode waarin verordening nr. 718/2009 van kracht was. Derhalve moet worden onderzocht welke invloed deze verordening heeft op de tariefindeling van de SELVO 4800-mobiliteitsscooter.

[34] De NSS ziet een gelijkenis tussen de SELVO 4800-mobiliteitsscooter en de twee voertuigen die worden beschreven in verordening nr. 718/2009 (in de SELVO 4800-mobiliteitsscooter worden kenmerken van beide voertuigen gecombineerd). Ook de SELVO 4800-mobiliteitsscooter heeft vier wielen, een verstelbare zitting met een rugleuning en armsteunen, een horizontaal platform dat de voor- en achtergedeelten verbindt, anti-kantelwielen achteraan en, ten slotte, een afzonderlijke stuurkolom. Verordening nr. 718/2009 heeft de daarin omschreven voertuigen ingedeeld onder GN-post 8703 op grond dat zij niet speciaal zijn ontworpen voor het vervoer van invaliden en geen speciale kenmerken hebben die de hinder als gevolg van invaliditeit verminderen. Aangezien de SELVO 4800-mobiliteitsscooter identiek is aan deze voertuigen vanuit het oogpunt van de wezenlijke kenmerken ervan, moet hij volgens de NSS alleen al om die reden bij GN-post 8703 worden ingedeeld (arrest [REDACTED] punt 16 hierboven).

[35] Bovendien komen de in verordening nr. 718/2009 beschreven voertuigen wat betreft de wezenlijke kenmerken ervan overeen met de scootmobielen die het Hof in de zaak Lecson bij GN-post 8703 heeft ingedeeld (daaronder begrepen de *scootmobiel* met een horizontale voetenplank die het voor- en achtergedeelte verbindt en een afzonderlijke en verstelbare stuurkolom). Bovendien overschreed de *scootmobiel*, anders dan de in verordening nr. 718/2009 bedoelde voertuigen, de toegestane maximumsnelheid, naar analogie van de SELVO 4800-mobiliteitsscooters (met andere woorden, de in verordening nr. 718/2009 aan de orde zijnde voertuigen kwamen niet in aanmerking als invalidenwagens, ook al haalden zij geen maximumsnelheid van 10 km/h).

#### 4. Conclusie

[36] De NSS is zich ervan bewust dat het Hof zich reeds tweemaal over de tariefindeling van mobiliteitsscooters heeft uitgesproken. De tweede van deze uitspraken berust evenwel op een ruim geformuleerd criterium, wat tot uiteenlopende uitleggingen in de verschillende lidstaten heeft geleid. Een dergelijke onzekerheid over de juiste uitlegging is zowel voor de importeurs als voor de bestuurlijke autoriteiten en de gerechtelijke overheidsinstanties onwenselijk. Het Hof is de enige instantie die deze uitlegging (opnieuw) kan harmoniseren.

[37] Gelet op het voorgaande acht de NSS het noodzakelijk het Hof te verzoeken om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

[...] [herhaling van de prejudiciële vragen]

[38] [...]

[...] [nationale procedure]

Brno, 19 januari 2023

[...] [ondertekeningen]