



Datum van inontvangstneming : 06/12/2016

Zaak C-545/16**Verzoek om een prejudiciële beslissing****Datum van indiening:**

28 oktober 2016

Verwijzende rechter:

First-tier Tribunal (Tax Chamber) (Verenigd Koninkrijk)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

26 oktober 2016

Verzoeksters:

Kubota (UK) Limited

EP Barrus Limited

Verweerders:

Commissioners for Her Majesty's Revenue and Customs

BIJLAGE BIJ DE BESLISSING HOUDENDE VERWIJZING NAAR HET HOF VAN JUSTITIE VAN DE EUROPESE UNIE*INLEIDING*

- 1 Dit verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van de gecombineerde nomenclatuur („GN”) die is opgenomen in bijlage I bij verordening (EEG) nr. 2658/87 van de Raad van 23 juli 1987 met betrekking tot de tarief- en statistiek nomenclatuur en het gemeenschappelijk douanetarief (PB 1987, L 256, blz. 1), zoals gewijzigd bij een aantal verordeningen van de Commissie, en de geldigheid van uitvoeringsverordening (EU) nr. 2015/221 van de Commissie („verordening van 2015”) tot indeling van bepaalde goederen in de GN.
- 2 Dit verzoek is gedaan in het kader van een beroep bij de First-tier Tribunal (Tax Chamber) [rechter in eerste aanleg (afdeling belastingzaken)] van het Verenigd Koninkrijk („verwijzende rechter”) tegen een beslissing van verweerders over de tariefindeling van een aantal voertuigen in de Europese Unie.

PARTIJEN

- 3 Verzoeksters zijn E.P. Barrus Limited en Kubota (U.K.) Limited.
- 4 Verweerders zijn Her Majesty's Revenue and Customs, de nationale autoriteit die instaat voor het beheer en de inning van de douanerechten in het Verenigd Koninkrijk.

ACHTERGROND VAN HET AAN DE VERWIJZENDE RECHTER VOORGELEGDE GESCHIL

- 5 In eerdere nationale procedures heeft de First-tier Tribunal (Tax Chamber) geoordeeld dat bepaalde door verzoeksters ingevoerde voertuigen voor douanedoelinden als „automobielen – andere” onder GN-post 8704 21 91 dienden te worden ingedeeld. In hoger beroep heeft de Upper Tribunal (Tax and Chancery Chamber) [rechter in tweede aanleg (afdeling belasting- en vereffeningszaken) van het Verenigd Koninkrijk **[Or. 2]** die beslissing vernietigd en geoordeeld dat die voertuigen onder post 8704 10 vallende „dumpers” waren. De Upper Tribunal heeft (in punt 59 van zijn arrest) overwogen:

„Al deze kenmerken samen wijzen daarom op een vrachtwagen die is ontworpen om bulkvracht te laden en te lossen in het terrein. De robuuste bouw ervan wijst erop dat die vrachtwagen kan worden gebruikt voor het vervoer van puin en ander materiaal dat kan worden gevonden op bouwterreinen, steengroeven en mijnen. Het samenstel van deze kenmerken laat er volgens ons geen twijfel over bestaan dat de voertuigen slechts als dumpers kunnen worden ingedeeld, en het primair beoogde doel van storten kan gemakkelijk uit deze kenmerken worden afgeleid. Dat de voertuigen ook op de weg en voor verschillende andere doeleinden kunnen worden gebruikt, maakt volgens vaste rechtspraak geen verschil uit.”

- 6 Ten gevolge op deze beslissing van de Upper Tribunal hebben verzoeksters verweerders om bindende tariefinlichtingen („BTI's”) voor de betrokken voertuigen verzocht. Eind 2013 hebben verweerders BTI's afgegeven waarbij de voertuigen als dumpers onder GN-post 8704 10 werden ingedeeld.
- 7 In de loop van 2014 werd de indeling van bepaalde nutsvoertuigen door het Comité Douanewetboek onderzocht. De beslissing van de Upper Tribunal was blijkbaar de aanleiding daarvoor. Het Comité Douanewetboek heeft te gepasten tijde uitvoering gegeven aan de verordening van 2015.
- 8 Ten gevolge op de uitvoering van de verordening van 2005 hebben verweerders verzoeksters laten weten dat de relevante BTI's werden ingetrokken.

- 9 Verzoeksters zijn tegen de intrekking daarvan opgekomen bij de verwijzende rechter.

TOEPASSELIJKE BEPALINGEN

- 10 De GN is gebaseerd op het wereldwijd geharmoniseerde systeem inzake de omschrijving en de codering van goederen (hierna: „GS”). Het GS is opgesteld door de Werelddouaneorganisatie („WCO”) en ingevoerd bij het **[Or. 3]** op 14 juni 1983 te Brussel gesloten Internationaal Verdrag betreffende het geharmoniseerde systeem inzake de omschrijving en de codering van goederen (hierna: „GS-Verdrag”), dat samen met het daarbij behorende protocol van wijziging van 24 juni 1986 namens de Europese Economische Gemeenschap is goedgekeurd bij besluit 87/369/EEG van de Raad van 7 april 1987 (PB 1987, L 198, blz. 1).
- 11 Volgens artikel 3, lid 1, van het GS-Verdrag verbindt elke verdragsluitende partij zich ertoe om haar tariefnomenclatuur en haar statistieknomenclaturen in overeenstemming te brengen met het GS, om alle posten en postonderverdelingen ervan, zonder enige toevoeging of wijziging, alsmede de daarop betrekking hebbende numerieke codes te gebruiken en om de volgorde van nummering van het systeem in acht te nemen. Elke verdragsluitende partij verbindt zich tevens om de algemene regels voor de interpretatie van het GS, alsmede alle aantekeningen op de afdelingen, hoofdstukken en postonderverdelingen van het GS toe te passen en de draagwijdte daarvan niet te wijzigen.
- 12 De WCO keurt, onder de voorwaarden bepaald in artikel 8 van het GS-Verdrag, de toelichtingen en de indelingsadviezen goed die worden vastgesteld door het Comité voor het GS.
- 13 Met betrekking tot de goederen die aan de orde zijn in het bij de verwijzende rechter aanhangige geding, bevat de GN een afdeling XVII „Vervoermateriaal”. Die afdeling bevat een hoofdstuk 87 „Automobielen, tractors, rijwielen, motorrijwielen en andere voertuigen voor vervoer over land, alsmede delen en toebehoren daarvan”. Hoofdstuk 87 bevat post 8704 „Automobielen voor goederenvervoer”.

8704	Automobielen voor goederenvervoer	
8704 10	- dumpers ontworpen voor gebruik in het terrein	
8704 10 10	-- met een motor met zelfontsteking...	vrij
8704 10 90	-- andere	vrij
	- andere, met een motor met zelfontsteking...	[Or. 4]
8704 21	-- met een maximaal toegelaten gewicht	

	van niet meer dan 5 ton	
8704 21 10	--- speciaal vervaardigd voor het vervoer van sterk radioactieve stoffen (<i>Euratom</i>)	3,5
	--- andere: ---- met een cilinderinhoud van meer dan 2500 cm ³	
8704 21 31	---- nieuwe	22
8702 21 39	---- gebruikte	22
	---- met een cilinderinhoud van niet meer dan 2500 cm ³	
8704 21 91	---- nieuwe	10
8702 21 99	---- gebruikte	10

- 14 In de toelichtingen bij post 8704 van het GS („GS-toelichting”) staat het volgende te lezen:

„De indeling van bepaalde motorvoertuigen in deze tariefpost wordt vastgesteld aan de hand van welbepaalde kenmerken die erop wijzen dat de voertuigen veeleer zijn ontworpen voor het vervoer van goederen dan voor het vervoer van personen (post 87.03). Deze kenmerken zijn in het bijzonder van nut voor het vaststellen van de indeling van motorvoertuigen, doorgaans voertuigen die een maximaal toegelaten gewicht hebben van niet meer dan 5 ton en die aan de achterzijde hetzij een afgesloten ruimte hebben hetzij een open laadruimte die normalerwijze wordt gebruikt voor het vervoer van goederen; deze voertuigen kunnen achterin voorzien zijn van banken zonder veiligheidsgordels, ankerpunten of voorzieningen voor passagiers die kunnen worden opgeklapt tegen de zijwand teneinde de laadvloer ten volle te kunnen gebruiken voor het vervoer van goederen. Tot deze categorie motorvoertuigen behoren deze die algemeen bekend zijn als ‚multipurpose vehicles’ (bijvoorbeeld voertuigen van het type ‚van’, voertuigen van het type ‚pick-up’; bepaalde voertuigen van het type ‚SUV’). De volgende kenmerken zijn typerend voor de ontwerpkenmerken die algemeen van toepassing zijn op voertuigen die behoren tot deze tariefpost:

- 1. De aanwezigheid van zetels in de vorm van banken zonder veiligheidsvoorzieningen (bijvoorbeeld veiligheidsriemen of ankerpunten en sluitingen voor de installatie van [Or. 5] veiligheidsriemen) of voorzieningen voor passagiers in de ruimte achter de ruimte bestemd voor bestuurder en voorpassagiers. Dergelijke zetels zijn normalerwijze weg- of neerklapbaar teneinde achterin de laadvloer (voertuigen van het type ‚van’) of het afzonderlijk platform (voertuigen van het type ‚pick-up’) ten volle te kunnen gebruiken voor het vervoer van goederen.*

2. *De aanwezigheid van een aparte cabine voor bestuurder en passagiers en een afzonderlijk open platform met zijwanden alsook een neerklapbare achterklep (voertuigen van het type ,pick-up').*
3. *De afwezigheid van achterraamen in de beide zijwanden; de aanwezigheid van één of meerdere schuifdeuren, uitklapdeuren of liftdeuren zonder ramen in de zijwanden of aan de achterzijde voor het laden en lossen van goederen (voertuigen van het type ,van').*
4. *De aanwezigheid van een vast paneel of afsluiting tussen de ruimte bestemd voor de bestuurder en de voorpassagiers en de ruimte achterin.*
5. *De afwezigheid van comfortvoorzieningen en comfort interieurafwerking en voorzieningen in het vrachtgedeelte die betrekking hebben op de passagiersruimte van voertuigen (bijvoorbeeld vloertapijt, ventilatie, interieurverlichting, asbakken).*

Deze groep omvat bovendien:

- 1) *dumpers, zijnde sterk gebouwde vrachtauto's van een speciaal type, meestal met kiepbak – soms met zelfopenende bodem – voor grondverzet of het transport van materialen. Deze voertuigen, die een stijf of een geled chassis hebben, zijn in het algemeen voorzien van wielen geschikt voor alle terreinen en kunnen op losse grond rijden. Deze groep omvat zowel zware als lichte dumpers; deze laatste zijn soms uitgerust met een draaibare zitplaats, met twee tegenover elkaar geplaatste zitplaatsen of met een dubbel stuur, waardoor de bestuurder zicht houdt op de laadbak en het lossen kan regelen...*

Aanvullende toelichting bij postonderverdelingen

Postonderverdeling 8704.10

Deze dumpers zijn in het algemeen van andere voertuigen voor goederenvervoer (in het bijzonder van vrachtwagens met kiepbak) te onderscheiden door de volgende kenmerken:

de bak van de dumper bestaat uit zeer sterke platen, waarvan de voorste rand tot boven de cabine doorloopt om de bestuurder te beschermen en waarvan de vloer naar achteren geheel of gedeeltelijk schuin oploopt;

1. *in sommige gevallen een éénmancabine voor de bestuurder; geen asophanging;*
2. *een hoog remvermogen;*
3. *een beperkte snelheid en actieradius; speciale banden voor slecht terrein;*

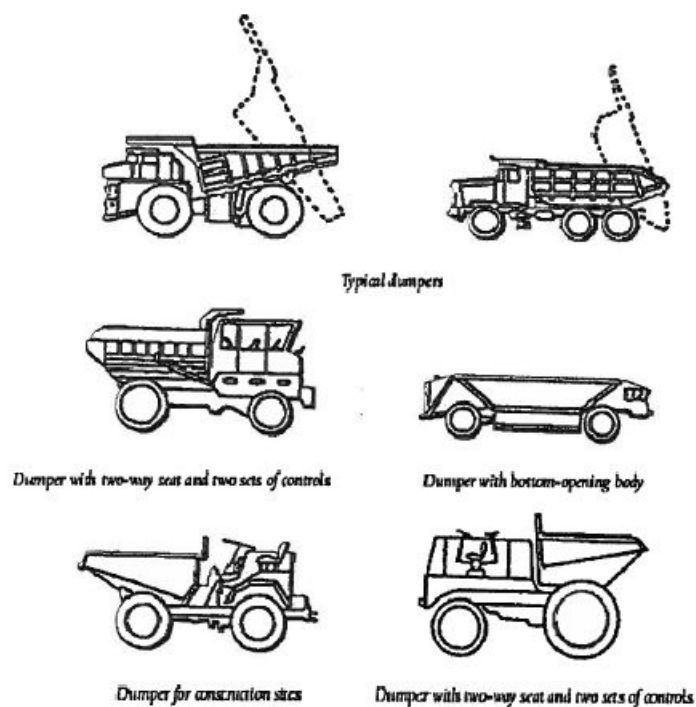
4. *vanwege de stevige constructie is de verhouding tussen leeggewicht en nuttig laadvermogen niet meer dan 1:1.6;*
5. *eventueel kan de bak worden verwarmd door de uitlaatgassen om te voorkomen dat de te vervoeren stoffen vastkleven of bevriezen. [Or. 6]*

Opgemerkt wordt echter, dat bepaalde dumpers speciaal zijn ontworpen om te worden gebezigd in mijnen en tunnels, b.v. met een zelfopenende bodem. Deze vertonen enige van bovengenoemde kenmerken, maar zijn niet voorzien van een bestuurderscabine en de bak loopt niet uit in een soort beschermend dak.”

- 15 In de toelichting op de posten 8704 10 10 en 8704 10 90 van de GN (GN-toelichting) in de mededeling van de Commissie met als opschrift „Toelichtingen op de gecombineerde nomenclatuur van de Europese Unie” (PB 2015, C 76, blz. 361) wordt gezegd:

„Dumpers ontworpen voor gebruik in het terrein

1. *Tot deze onderverdelingen behoren voornamelijk voertuigen met een naar voren of naar achteren kiepende bak of met een zelfopenende bodem, die speciaal zijn geconstrueerd voor het vervoer van zand, grind, aarde, gesteente, enz., in steengroeven en mijnen of op bouwplaatsen voor gebouwen, wegen, vliegvelden of havens. Afbeeldingen van de verschillende typen dumpers zijn opgenomen aan het slot van deze toelichting.*
2. *Tot deze onderverdelingen behoren eveneens kleinere voertuigen van het type dat wordt gebruikt op bouwplaatsen voor het vervoer van aarde, puin, cement, vloeibaar beton, enz. Deze hebben een vast of geled chassis en twee of vier aangedreven wielen, terwijl de bak van de dumper boven de ene as is geplaatst en de zitplaats van de bestuurder boven de andere. De zitplaats van de bestuurder wordt gewoonlijk niet door een cabine beschermd. [Or. 7]*



- 16 In zaak C-396/02, *DFDS BV*, heeft het Hof van Justitie van de Europese Unie met betrekking tot GN-postonderverdeling 8704 10 het volgende overwogen:

„27. Om te beginnen zij eraan herinnerd dat volgens vaste rechtspraak van het Hof in het belang van de rechtszekerheid en van een gemakkelijke controle het beslissende criterium voor de tariefindeling van goederen in de regel moet worden gezocht in de objectieve kenmerken en eigenschappen ervan, zoals deze in de tekst van de posten van het gemeenschappelijk douanetarief en in de aantekeningen bij de afdelingen of hoofdstukken zijn omschreven (zie met name arrest van 7 februari 2002, *Turbon International*, C-276/00, *Jurispr.* blz. I-1389, punt 21, en 7 november 2002, *Lohmann en Medi Bayreuth*, C-260/00–C-263/00, *Jurispr.* blz. I-10045, punt 30).

28. De door de Commissie met betrekking tot de GN en door de Internationale Douaneraad met betrekking tot het GS uitgewerkte toelichtingen zijn, hoewel rechtens niet bindend, belangrijke hulpmiddelen bij de uitlegging van de draagwijdte van de verschillende tariefposten (zie arrest van 28 april 1999, *Mövenpick Deutschland*, C-405/97, *Jurispr.* blz. I-2397, punt 18). **[Or. 8]**

29. Voorts moet worden gepreciseerd dat de bestemming van het product een objectief indelingscriterium kan zijn wanneer die bestemming inherent is aan het product, waarbij de inherentie moet kunnen worden beoordeeld aan de hand van de objectieve kenmerken

en eigenschappen van het product (zie arrest van 1 juni 1995, Thyssen Haniel Logistic, C-459/93, Jurispr. blz. I-1381, punt 13).

30. Vaststaat dat het bijzonder geavanceerde kantelmechanisme van de kiepbak en de in functie van dat mechanisme aangepaste vorm van de kiepbak de enige argumenten zijn die door de Nederlandse regering en door de Commissie worden aangevoerd om de indeling van de litigieuze Minitracs als dumpers in de zin van GN-postonderverdeling 8704 10 te weigeren.

31. De tekst van deze postonderverdeling vooronderstelt dat een voertuig aan twee voorwaarden voldoet om onder deze postonderverdeling te kunnen worden ingedeeld, te weten een ‚dumper‘ zijn en ontworpen zijn voor gebruik in het terrein. Terwijl de tweede voorwaarde in casu geen probleem vormt, bevat de GN geen nadere precisering van de omschrijving van een ‚dumper‘.

32. Uit de omschrijvingen van de voertuigen in de GN-toelichtingen en de GS-toelichtingen vloeit voort dat het hebben van een kiepende bak of een zelfopenende bodem, die het vervoer van puin of andere stortgoederen mogelijk maken, een wezenlijke eigenschap is van dumpers. Deze toelichtingen bevatten echter niets waaruit blijkt dat de vorm of de functionaliteit van de kiepbakken op zichzelf een doorslaggevend criterium kan zijn voor de indeling van een voertuig als dumper.

33. De GS-toelichting bij post 8704 omschrijft dumpers als ‚sterk gebouwde vrachtauto’s‘. Gesteld dat het criterium van het sterk gebouwd zijn voldoende objectief is om als criterium voor de indeling te worden gehanteerd, uit een dergelijk criterium kan niet worden afgeleid dat een geavanceerd kantelmechanisme niet sterk gebouwd kan zijn of dat het sterk gebouwd zijn van het voertuig moet worden beoordeeld tegen de achtergrond van het sterk gebouwd zijn van het stortmechanisme.

34. Wat postonderverdeling 8704 10 betreft, onderstrepen de GN- en de GS-toelichtingen, door het gebruik van de woorden ‚in het algemeen‘ en ‚voornamelijk‘, uitdrukkelijk dat de criteria slechts ter informatie zijn vermeld en geen dwingende voorwaarden zijn. Het feit alleen dat een voertuig niet is uitgerust met een kiepbak met een traditionele vorm of dat deze kiepbak niet alleen naar voren of naar achteren, maar ook zijdelings kan worden gekiept, volstaat derhalve niet om dit voertuig van de indeling als dumper uit te sluiten.

35. Meer algemeen is er in de onderhavige zaak, gelet op de bestemming van dumpers, te weten het vervoer alsmede het lossen van

puin en andere stortgoederen, geen enkele reden om te concluderen dat de aan de constructie van deze voertuigen aangebrachte wijzigingen om deze beter aan hun doel te laten beantwoorden (met name door preciezer te lossen in een beperkte ruimte) tot gevolg kunnen hebben dat die voertuigen van de indeling als dumpers worden uitgesloten.” [Or. 9]

- 17 In zaak C-400/05, *B.A.S. Trucks BV*, heeft het Hof van Justitie van de Europese Unie met betrekking tot GN-post 8704 10 verder overwogen:

„30. Zoals het Hof in punt 31 van het reeds aangehaalde arrest DFDS heeft opgemerkt, vooronderstellen de bewoordingen van GN-postonderverdeling 8704 10 dat een voertuig slechts onder deze postonderverdeling kan worden ingedeeld indien het voldoet aan twee voorwaarden: het moet een ‚dumper’ zijn en ontworpen zijn voor gebruik in het terrein.

31. Vastgesteld dient te worden dat het enige criterium waarop de Nederlandse regering zich heeft gebaseerd om de litigieuze voertuigen niet als dumpers in de zin van GN-postonderverdeling 8704 10 in te delen, de omstandigheid is dat die dumpers niet uitsluitend zijn ontworpen om in het terrein te worden gebruikt, maar ook voor gebruik op de verharde, openbare weg.

32. Blijkens de bewoordingen ervan is GN-postonderverdeling 8704 10 een specifieke post voor voertuigen die voor een bijzonder gebruik zijn ontworpen, te weten het laden en lossen van materiaal in het terrein. De overige categorieën van automobielen voor goederenvervoer vallen onder algemene postonderverdelingen, die geen onderscheid maken op basis van het gebruik waarvoor die voertuigen zijn bestemd, maar aan de hand van de specifieke technische kenmerken ervan. Zoals advocaat-generaal Stix-Hackl in punt 33 van haar conclusie in de reeds aangehaalde zaak DFDS heeft benadrukt, vormt bijgevolg het bijzondere gebruik waarvoor dumpers zijn bestemd, het beslissende criterium voor indeling onder GN-postonderverdeling 8704 10.

33. De toelichtingen op de gecombineerde nomenclatuur bij de postonderverdelingen 8704 10 11 tot en met 8704 10 90 omschrijven dumpers als voertuigen ‚die speciaal zijn geconstrueerd voor het vervoer van zand, grind, aarde, gesteente, enz., in steengroeven en mijnen of op bouwplaatsen voor gebouwen, wegen, vliegvelden of havens’.

34. De GS-toelichtingen bij de postonderverdelingen 8704 en 8704 10 omschrijven dumpers als voertuigen die ‚in het algemeen [zijn]

voorzien van wielen geschikt voor alle terreinen en [die] [...] op losse grond [kunnen] rijden’, waarvan de snelheid en de actieradius beperkt zijn in vergelijking met voertuigen die op het eerste gezicht zijn ontworpen voor gebruik op de verharde, openbare weg en over het algemeen zijn voorzien van speciale banden voor slecht terrein.

35. Algemeen zijn de in GN-postonderverdeling 8704 10 bedoelde dumpers, gelet op de inherente kenmerken ervan, met name wielen die geschikt zijn voor alle terreinen, speciale banden voor slecht terrein en een beperkte snelheid en actieradius, hoofdzakelijk bestemd voor het vervoer van materiaal in steengroeven en mijnen of op bouwplaatsen, dat wil zeggen in het terrein. Deze kenmerken onderscheiden die dumpers van andere voertuigen voor goederenvervoer, daar zij, in tegenstelling tot deze laatste voertuigen, hoofdzakelijk bestemd zijn om over andere terreinen dan de verharde, openbare weg te rijden.

36. Uit het voorgaande volgt dat dumpers slechts onder GN-postonderverdeling 8704 10 kunnen worden ingedeeld indien zij speciaal [Or. 10] zijn ontworpen voor het vervoer en het lossen van materiaal in het terrein.

37. Uit de bewoordingen van GN-postonderverdeling 8704 10 en de GN- en GS-toelichtingen blijkt evenwel niet dat die dumpers zodanig moeten zijn ontworpen dat zij uitsluitend kunnen worden gebruikt in het terrein.

38. Anders dan de Nederlandse regering betoogt, is het wezenlijke kenmerk van de in GN-postonderverdeling 8704 10 bedoelde dumpers niet de omstandigheid dat deze niet over de weg kunnen rijden, maar dat zij hoofdzakelijk zijn ontworpen om te kunnen rijden op min of meer onregelmatig terrein. Dat dumpers zodanig zijn ontworpen dat zij ook, bijkomend, gebruik kunnen maken van de verharde, openbare weg, is dus niet beslissend voor de indeling in de gecombineerde nomenclatuur.

39. Gelet op het voorgaande kan de omstandigheid dat een dumper zodanig is ontworpen dat hij niet alleen in het terrein kan rijden, maar ook over de verharde, openbare weg, op zich niet volstaan om de indeling van dat voertuig als dumper in de zin van GN-postonderverdeling 8704 10 uit te sluiten.

40. Het staat aan de nationale autoriteiten om per geval, onder toezicht van de rechter, na te gaan of een dumper speciaal en primair is ontworpen om in het terrein te worden gebruikt, dan wel primair is ontworpen voor gebruik op de verharde, openbare weg. Daartoe moet aan de hand van alle kenmerken van het betrokken voertuig worden

nagegaan of dit al dan niet de in de relevante GN- en GS-toelichtingen genoemde wezenlijke kenmerken heeft.”

DE REGELING WAARNAAR WORDT VERWEZEN

18 De bijlage bij de verordening van 2015 bepaalt het volgende:

BIJLAGE

Omschrijving	Indeling (GN-code)	Motivering
(1)	(2)	(3)
Een nieuw vierwielaangedreven multifunctioneel voertuig met een motor met zelfontsteking (diesel) met een cilinderinhoud van 720 cm ³ , een nettogewicht (inclusief vloeistoffen) van ongeveer 630 kg, een ongeremd trekgewicht van 750 kg en afmetingen van ongeveer 300 × 160 cm. Het voertuig heeft een open cabine met twee stoelen (waaronder de bestuurdersstoel) die voorzien is van een volledige rolkooi, een laadoppervlak met een sterk stalen frame en een stevige vlakke kiepbak, met een handmatig kiepmechanisme en een volume van 0,4 m ³ of een laadvermogen van ongeveer 400 kg. Het voertuig heeft een grote grondspeling (27 cm) en een wielbasis van 198 cm. Het voertuig is uitgerust met terreinbanden, schijfremmen in oliebad, een trekrichting en een trekhaak vooraan. De snelheid van het voertuig is begrensd tot 25 km/u; het	8704 21 91	De indeling is vastgesteld op basis van de algemene regels 1 en 6 voor de interpretatie van de gecombineerde nomenclatuur en de tekst van de GN-codes 8704, 8704 21 en [Or. 11] 8704 21 91. Het voertuig is ontworpen als multifunctioneel voertuig dat in verschillende omgevingen kan worden gebruikt voor uiteenlopende functies. Het beschikt over objectieve kenmerken van automobielen voor goederenvervoer van post 8704. (Zie ook de GS-indelingsadviezen 8704.31/3. en 8704 90/1.) Het voertuig is geen dumper ontworpen voor gebruik in het terrein. Het is geen sterk gebouwde vrachtauto van een speciaal type, meestal met kiepbak – soms met zelfopenende bodem – voor grondverzet of het

<p>voertuig beschikt over een groot remvermogen. Het voertuig is ontworpen voor gebruik in het terrein, met name in zeer zwaar terrein. Zoals het voertuig is aangeboden, is het bestemd voor uiteenlopende functies, bijvoorbeeld voor het duwen, het trekken van aanhangwagens en het vervoer van dieren, planten, dozen, water, apparatuur, munitie en diervoeder. (1) Zie afbeelding [Or. 12]</p>		<p>transport van materialen (zie ook de GS-toelichtingen op post 8704, zesde alinea, punt 1). Indeling onder GN-onderverdeling 8704 10 is daarom uitgesloten. Het voertuig moet daarom worden ingedeeld onder GN-code 8704 21 91 als nieuwe automobielen voor goederenvervoer.</p>
---	--	--



DE BESLISSING VAN DE VERWIJZENDE RECHTER

- 19 Verzoeksters zijn op twee gronden opgekomen tegen de intrekking van hun BTI's door verweerders („het beroep”). De eerste grond was dat de verordening van 2015 niet van toepassing was op hun voertuigen. De tweede, subsidiaire, grond was dat de verordening van 2015 ongeldig was voor zover die voertuigen daarbij werden ingedeeld onder GN-postonderverdeling 8704 21 91.
- 20 Ofschoon de beslissing van de verwijzende rechter over de eerste beroepsgrond niet het voorwerp van deze verwijzing is, kan het niettemin dienstig zijn de context van de beslissing over die eerste beroepsgrond samen vatten, omdat dit ook de context is van het geschilpunt dat het voorwerp is van de verwijzing.
- 21 Het beroep heeft betrekking op zes gelijkaardige voertuigen, waarvan er een is ingevoerd door de eerste verzoekster, Barrus, en de vijf andere door de tweede verzoekster, Kubota. De zes voertuigen waren:

Barrus Cub Cadet UTV Model MF20 MD;

Kubota RTV 900;

Kubota RTV 1100;

Kubota RTV 400Ci;

Kubota RTV 500;

Kubota RTV 1140.

- 22 De eerdere beslissingen van de First-tier Tribunal en de Upper Tribunal hadden betrekking op voertuig (b) en op een oudere versie van voertuig (a). Volgens de beschrijving van verzoeksters waren de voertuigen (a) en (b) „nagenoeg identiek”.
- 23 Bijlage I bij deze bijlage bevat een tabel waarin de objectieve kenmerken van elk van de zes voertuigen waarop het beroep betrekking heeft, en **[Or. 13]** en de objectieve kenmerken van het in de verordening van 2015 beschreven voertuig worden vergeleken. De laatste twee kenmerken (verhouding leeg gewicht/laadvermogen en laadklep die naar beneden kan worden gelaten) zijn niet vermeld in de verordening van 2015, maar op goede gronden kan worden aangenomen dat zij relevant zijn voor de indeling van de voertuigen als dumpers dan wel als motorvoertuigen – andere.
- 24 Met betrekking tot de eerste beroepsgrond heeft de verwijzende rechter verzoeksters in het ongelijk gesteld en geoordeeld dat de verordening van 2015 wel degelijk van toepassing was op hun voertuigen.
- 25 Met betrekking tot de tweede, subsidiaire, beroepsgrond is de verwijzende rechter van oordeel dat hij, om zijn beslissing te kunnen geven, het Hof [een vraag over] de geldigheid van de verordening van 2015 moet voorleggen. De verwijzende rechter is niet bevoegd om een wettelijke regeling [van de Europese Unie] zoals de verordening van 2015 ongeldig te verklaren: zaak C-314/85, *Foto-Frost*, [punt 20]. Aangezien de verordening van 2015 niet alleen voor verzoeksters in het bijzonder geldt, maar voor iedereen die een binnen de werkingssfeer van de verordening van 2015 vallend voertuig invoert, kunnen verzoeksters niet rechtstreeks op grond van artikel 263 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie opkomen tegen de geldigheid van die verordening.

MOTIVERING VAN HET VERZOEK VAN DE VERWIJZENDE RECHTER OM EEN BESLISSING OVER DE GELDIGHEID VAN DE VERORDENING VAN 2015

- 26 In zijn beslissing heeft de verwijzende rechter [OMISSIS] verwezen naar de volgende door verzoeksters tegen de geldigheid van de verordening van 2015 aangevoerde argumenten:
- (a) De verordening van 2015 gaat uit van een voertuig dat „wordt aangeboden [als] bestemd” voor uiteenlopende functies. Het Hof van Justitie van de Europese Unie heeft herhaaldelijk geoordeeld dat een dergelijke modus operandi voor de indeling, waarbij in feite rekening wordt gehouden met marketingmateriaal en met gesteld daadwerkelijk of potentieel gebruik, ontoelaatbaar is. In de rechtspraak wordt beklemtoond dat de regeling op objectieve kenmerken moet worden gebaseerd.
 - (b) De stelling in kolom (3) van de bijlage bij de verordening, dat het voertuig geen dumper ontworpen voor gebruik in het terrein is, en geen sterk gebouwde vrachtauto van een speciaal type, meestal met kiepbak – soms met zelfopenende bodem – voor grondverzet of het transport van materialen is, strookt niet [Or. 14] met de gedetailleerde beschrijving in kolom (1) van de bijlage. Er wordt geen verklaring gegeven voor dit gebrek aan inconsistentie.
 - (c) In verschillende opzichten verdraagt de in de verordening gevolgde redenering zich niet met de doorslaggevende feitelijke vaststellingen van de nationale rechterlijke instanties met betrekking tot de in geding zijnde voertuigen, in het bijzonder niet met de vaststellingen van de Upper Tribunal.
 - (d) Kolom (3) van de bijlage verwijst naar de GS-toelichting op post 8704, zesde alinea, punt (1). Dit is kennelijk een verwijzing naar het volgende kenmerk: „*de bak van de dumper bestaat uit zeer sterke platen, waarvan de voorste rand tot boven de cabine doorloopt om de bestuurder te beschermen en waarvan de vloer naar achteren geheel of gedeeltelijk schuin oploopt*”. Het Hof van Justitie van de Europese Unie heeft echter geoordeeld dat de vorm van de kiepbak van geen belang is; het heeft eveneens geoordeeld dat de in de GS-toelichting genoemde factoren slechts aanwijzingen en geen dwingende vereisten zijn; het doel van dit vereiste uit de GS-toelichting wordt in feite bereikt door de in kolom (1) genoemde vereisten dat het laadoppervlak een sterk stalen frame heeft en dat het voertuig is voorzien van een volledige rolkooi, aangezien deze kenmerken de bestuurderscabine beschermen, en in GS-toelichting wordt uitdrukkelijk gezegd dat ook lichte dumpers onder die post vallen. Verder geeft de GN-toelichting voorbeelden van dumpers waarvan de voorste rand niet tot boven de bestuurderscabine doorloopt.

- (e) De verordening gaat niet in op de andere in de GS-toelichting en de GN-toelichting uiteengezette kenmerken waaraan de betrokken voertuigen voldoen, zoals de verhouding tussen leeggewicht en nuttig laadvermogen, dat een objectieve aanwijzing van de robuustheid van het voertuig is.
- (f) De verordening houdt geen rekening met de in de rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie geformuleerde vereisten, namelijk dat postonderverdeling 8704 10 ziet op „voertuigen die voor een bijzonder gebruik zijn ontworpen, te weten het laden en lossen van materiaal in het terrein” (zie [arrest] *B.A.S. Trucks*). Ook al wordt in de verordening correct verklaard dat het voertuig „wordt aangeboden” voor de in de verordening genoemde functies, is dit niet strijdig met voertuigen die zijn ontworpen voor het laden en lossen van materiaal in het terrein. **[Or. 15]**
- (g) De verordening valt moeilijk in overeenstemming te brengen met [uitvoerings]verordening nr. 1114/2012 (Minitracs), waarbij lichte voertuigen met een kantelbare laadvloer worden ingedeeld als dumpers ontworpen voor gebruik in het terrein.
- (h) De verordening gaat eraan voorbij dat noch in de GS-toelichtingen, noch in de GN-toelichtingen noch in de rechtspraak wordt geëist dat de voertuigen uitsluitend voor het vervoer en het dumpen van verschillende materialen worden gebruikt. Het volstaat dat zij hoofdzakelijk daarvoor worden gebruikt, zoals uit hun objectieve kenmerken kan worden opgemaakt: zaak C-395/93 *Neckermann Versand AG*.
- 27 In zijn beslissing [OMISSIS] heeft de verwijzende rechter verklaard dat hij „ervan overtuigd is dat bepaalde twijfels van de verzoeksters over de geldigheid van de verordening redelijkerwijze kunnen worden gekoesterd of niet ongegrond zijn”. Om die redenen verzoekt de verwijzende rechter het Hof van Justitie van de Europese Unie om een prejudiciële beslissing over de geldigheid van de verordening van 2015.

PREJUDICIELE VRAGEN

- 28 De prejudiciële vragen luiden als volgt:
1. Is uitvoeringsverordening (EU) 2015/221 van de Commissie van 10 februari 2015 tot indeling van bepaalde goederen in de gecombineerde nomenclatuur ongeldig voor zover de in die verordening beschreven voertuigen daarbij worden ingedeeld onder GN-code 8704 21 91 en niet onder GN-code 8704 10?
 2. In het bijzonder, is uitvoeringsverordening (EU) 2015/221 van de Commissie van 10 februari 2015 tot indeling van bepaalde goederen in de gecombineerde nomenclatuur ongeldig voor zover daarin de werkingssfeer van postonderverdeling 8704 10 onrechtmatig wordt

bepikt, rekening wordt gehouden met ontoelaatbare factoren, sprake is van gebrek aan innerlijke samenhang, niet naar behoren rekening wordt gehouden met de toelichtingen, de GN-posten en de BTI's en/of geen rekening wordt gehouden met de in de rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie met betrekking tot GN-post 8704 10 geformuleerde relevante eisen?

[Or. 16]

3. ANNEX 1

	Regulation 2015/221	BTI 123445006	BTI 123333021 (2009 and 2013)	BTI 123445202 (2013)	BTI 123445300 (2013)	BTI 123466870 (2013)	BTI 123445495 (2013)
Model and or name	Cub Cadet Big Country	Cub Cadet MF20 MD	Kubota RTV900	Kubota RTV400Ci	Kubota RTV500	Kubota RTV1100	Kubota RTV1140
Engine capacity cc	720	624	898	404	456	1123	1123
Weight kg	630	748	900	565-570	615-620	1120	1075
Towing capacity kg	750	635	590	500	500	590	590
Dimensions cm	Approx 300 by 160	Approx 300 by 160	Approx 300 by 150	Approx 270 by 140	Approx 270 by 140	Approx 300 by 170	Approx 350 by 155
Seats	Two seats	Two seats	Bench with space for driver and passenger	Bench with space for driver and passenger	Bench with space for driver and passenger	Two (inside a cab)	One fixed bench with space for a driver and passenger and a further folding bench with space for two passengers
Rollover protection	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
Sturdy flat bed tipper	Yes (Manual)	Yes (Manual)	Yes (Hydraulic)	Yes (Hydraulic)	Yes (Hydraulic)	Yes (Hydraulic)	Yes (Hydraulic)
Cargo bed load (kg)	409	453	500	200	200	500	500 (with bench folded)
High ground clearance	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
Off-road earth moving tires	Yes	Yes	Yes (at least on recreational model)	Yes	Yes	Yes	Yes
Coupling device	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
Front hitch	Yes	No	No	No	No	No	No

	Regulation 2015/221	BTI 123445006	BTI 123333021 (2009 and 2013)	BTI 123445202 (2013)	BTI 123445300 (2013)	BTI 123466870 (2013)	BTI 123445495 (2013)
Speed	25.5kmph (15.5mph) in case of Regulation 2015/221	25mph (40kmph)	25mph (40kmph)	40kmph	40kmph	40kmph	40kmph
Tare weight pay load ratio below 1:1.6	Yes (Regulation does not mention)	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
Lowering tailgate	Yes (Regulation does not mention)	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes

4.

5.