



Datum van inontvangstneming : 04/06/2015

Zaak C-198/15

Samenvatting van het verzoek om een prejudiciële beslissing overeenkomstig artikel 98, lid 1, van het Reglement voor de procesvoering van het Hof van Justitie

Datum van indiening:

29 april 2015

Verwijzende rechter:

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

Datum van de verwijzingsbeslissing:

26 maart 2015

Verzoekende partijen:

Invamed Group Ltd

Invacare UK Ltd

Days Healthcare Ltd

Electric Mobility Euro Ltd

Medicare Technology Ltd

Sunrise Medical Ltd

Invacare International SARL

Verwerende partij:

Commissioners for Her Majesty's Revenue & Douane Customs

Voorwerp van de procedure in het hoofdgeding

- 1 De prejudiciële vragen zijn gerezen in een geding over een douaneaanslag ter hoogte van in totaal 6 479 007 GBP, die verweerster verzoekers heeft opgelegd in verband met de invoer van verschillende soorten mobiliteitsscooters tussen 2004 en 2007. Verweerder stelt dat deze mobiliteitsscooters moeten worden ingedeeld

onder GN-post 8703: „motorvoertuigen hoofdzakelijk ontworpen voor personenvervoer”. Verzoekers voeren aan dat de ingevoerde mobiliteitsscooters correct zijn aangegeven onder GN-post 8713: „invalidenwagens” („carriages for disabled persons”).

Voorwerp en rechtsgrondslag van het verzoek om een prejudiciële beslissing

- 2 Het verzoek om een prejudiciële beslissing is ingediend op grond van artikel 267 VWEU. In geding voor de verwijzende rechter is de uitlegging van GN-post 8713 in het licht van het arrest in zaak C-12/10, *Lecson Elektromobile*, EU:C:2010:823 (hierna: „*Lecson*”). De verwijzende rechter vraagt zich af of de onder GN-post 8713 genoemde kenmerken uitputtend zijn omschreven, of andere kenmerken mogelijk relevant zijn voor de indeling, en zo ja, welke criteria moeten worden gehanteerd om die kenmerken vast te stellen, en welk belang die kenmerken voor het beslissende criterium hebben, namelijk het feit dat de onder GN-post 8713 in te delen voertuigen moeten zijn bestemd voor invaliden.

Prejudiciële vragen

- 3 Het First-tier Tribunal verzoekt het Hof om een prejudiciële beslissing over de betekenis en de gevolgen van post 8713 van bijlage I van verordening (EEG) nr. 2658/87 van de Raad met betrekking tot de tarief- en statistiek nomenclatuur en het gemeenschappelijk douanetarief, zoals gewijzigd bij verordening (EG) nr. 1549/2006 van de Commissie („gecombineerde nomenclatuur”, hierna: „GN”).
- 4 In verband met die post zijn de volgende vragen gerezen:
 - (1) Moeten onder het begrip „invalidenwagens” wagens worden verstaan die *uitsluitend* voor invaliden zijn bestemd?
 - (2) Wat betekent het begrip „invaliden”? Meer bepaald:
 - (a) Is de betekenis ervan beperkt tot personen die naast een beperking van hun loopvermogen of van het vermogen moeiteloos te lopen een handicap hebben? Of heeft het ook betrekking op personen die alleen beperkt zijn in hun loopvermogen of het vermogen moeiteloos te lopen?
 - (b) Houdt „invaliden” een meer dan marginale beperking van een bepaald vermogen in?
 - (c) Kan een tijdelijke beperking, bijvoorbeeld als gevolg van een gebroken been, als handicap worden beschouwd?

(3) Wordt de betekenis van post 8713 gewijzigd door de toelichtingen op de gecombineerde nomenclatuur van 4 januari 2005 (2005/C 1/03), waarbij scooters met een afzonderlijke stuurkolom worden uitgesloten?

(4) Is de mogelijkheid dat een persoon zonder handicap een voertuig gebruikt van invloed op de tariefindeling indien kan worden gesteld dat het voertuig over specifieke kenmerken beschikt om de gevolgen van een handicap te verlichten?

(5) In hoeverre moeten, indien de geschiktheid voor gebruik door personen zonder handicap een relevant criterium is, de nadelen van een dergelijk gebruik eveneens als relevant criterium worden beschouwd bij het bepalen of een voertuig voor dat gebruik geschikt is?

Aangevoerde bepalingen van Unierecht

Bijlage I bij verordening (EEG) nr. 2658/87 van de Raad van 23 juli 1987 met betrekking tot de tarief- en statistieknomenclatuur en het gemeenschappelijk douanetarief, zoals gewijzigd bij verordening (EU) nr. 1549/2006 van de Commissie.

Verordening (EG) nr. 718/2009 van de Commissie van 4 augustus 2009 tot indeling van bepaalde goederen in de gecombineerde nomenclatuur.

Toelichtingen op de gecombineerde nomenclatuur van de Europese Gemeenschappen (PB C 256 van 23.10.2002, blz. 1).

Toelichtingen vastgesteld overeenkomstig de procedure van artikel 10, lid 1, van verordening (EEG) nr. 2658/87 van de Raad van 23 juli 1987 met betrekking tot de tarief- en statistieknomenclatuur en het gemeenschappelijk douanetarief, laatstelijk gewijzigd bij verordening (EG) nr. 1558/2004 van de Commissie (PB C 1 van 4.1.2005, blz. 3)

Richtlijn 93/42/EEG van de Raad van 14 juni 1993 betreffende medische hulpmiddelen.

Richtlijn 2000/78/EG van de Raad van 27 november 2000 tot instelling van een algemeen kader voor gelijke behandeling in arbeid en beroep.

Arresten in de zaken Metherma, C-403/07, EU:C:2008:657; Lecson Elektromobile, C-12/10, EU:C:2010:823; België/Vandertaelen, 53/75, EU:C:1975:173; Eru Portuguesa C-42/99, EU:C:2000:501; Sachsenmilch AG, C-196/05, EU:C:2006:383; Deserbais, 286/86, EU:C:1988:434; Chacón Navas, C-13/05, EU:C:2006:456; Premis Medical, C-273/09, EU:C:2010:809; FOA, C-354/13, EU:C:2014:2463; Intermodal Transports, C-495/03, EU:C:2005:552; Possehl Erzkontor, C-445/04, EU:C:2005:754.

Conclusie van advocaat-generaal Jääskinen in de zaak Karsten Kaltoft, C-354/13, EU:C:2014:2106.

Aangevoerde bepalingen van internationaal recht

Internationaal verdrag betreffende het geharmoniseerde systeem inzake de omschrijving en de codering van goederen (hierna: „het geharmoniseerde systeem” of „GS”).

Toelichtingen op het geharmoniseerde systeem (hierna: „GS-toelichtingen”) betreffende de posten 8703 en 8713.

Advies van het comité voor het GS van oktober 2000 inzake scooters van Fisher & Paykel.

De International Classification of Functioning, Disability and Health (ICF).

Beknopte uiteenzetting van de feiten en de procedure in het hoofdgeding

- 5 Mobiliteitsscooters zijn voertuigen die bestemd zijn voor gebruik door slechts één persoon. Zij zijn smal, zodat zij op het trottoir en binnenshuis kunnen worden gebruikt. Zij hebben over het algemeen een lage instaphoogte, zodat er geen opstap nodig is om op de scooter te komen. Gewoonlijk zijn de snelheidsbediening, de achteruit en de rem geïntegreerd in het stuur. Zij beschikken over een voetenplank die bij stilstand stabiel blijft (anders dan bij motorfietsen). De motor wordt door een accu aangedreven. De snelheid is begrensd. In vergelijking met een auto of motorfiets hebben zij over het algemeen kleine wielen. Zij hebben een kleinere draaicirkel dan een auto of motorfiets en worden bestuurd met een stuur.
- 6 Anders dan elektrisch aangedreven rolstoelen, die worden gestuurd door de wielen verschillend aan te drijven, wordt een mobiliteitsscooter door het stuur met de hand te bewegen om de voorwielen te draaien. De stuurwielen van elektrische rolstoelen kunnen normaliter met verschillende snelheid worden aangedreven door afzonderlijke motoren die op de aandrijfwielen zijn gemonteerd. Aangezien de snelheid van de wielen wordt geregeld door de stroomtoevoer naar elk van de beide motoren aan te passen, is geen mechanische en directe besturing mogelijk; in plaats daarvan is een elektrisch of elektronisch systeem vereist. Bij tal van elektronische rolstoelen vindt de besturing plaats via een joystick (waarbij de links/rechts- met de vooruit/achteruit-sturing is gecombineerd), die is aangebracht op de armsteun en wordt bediend met de duim, de vingers en/of de handen; sommige elektrische rolstoelen beschikken over een besturing die met de kin wordt bediend of over een meer ongebruikelijk besturingsmechanisme.

- 7 Het stuur van een mobiliteitsscooter heeft dezelfde functie als een fietsstuur (in combinatie met stuurpen en voorvork, via welke het met het voorwiel is verbonden). Via een mechanische verbinding kunnen de voorwielen met behulp van het stuur worden gedraaid. Het stuur bestaat uit een vrijwel verticale stang van rond 75 cm hoogte waaraan aan de bovenkant een horizontale stang is bevestigd, die haaks op de rijrichting staat. Er zijn hendels aan beide kanten van de stang.
- 8 Terwijl een fietsstuur om de as van de stuurpen draait, beweegt het centrum van de dwarsstang bovenaan de stuurkolom van een mobiliteitsscooter min of meer in een cirkel loodrecht op de denkbeeldige as van de stuurkolom. De beweging van het stuur in deze cirkel wordt via een overbrenging of een knik in de stuurkolom omgezet in een beweging aan de voet van de stuurkolom rond de as van een pen die het voorwiel of de voorwielen via een mechanische verbinding beweegt. Daardoor kan het voertuig worden gestuurd door het stuur de ene of de andere richting op te bewegen; er kan tegenstuur worden gegeven door alleen aan het stuur te draaien.
- 9 Een „wig-wag” is een verticaal in de breedte gemonteerde, doorgaans 1,5 à 2 cm brede strip die om een centraal punt scharniert. Gewoonlijk is de wig-wag aan de bovenkant van de stuurkolom parallel aan de dwarsstang of de kop van de mobiliteitsscooter aangebracht met het draaipunt in het midden van de dwarsstang en beschikt hij over een veerretour naar een positie parallel aan het stuur. Wanneer de rechterkant van de wig-wag naar voren wordt geduwd, rijdt de scooter vooruit; wanneer de wig-wag wordt losgelaten keert hij terug naar de oorspronkelijke stand en stopt de scooter. De scooter rijdt achteruit als de linkerkant van de wig-wag naar voren wordt geduwd en stopt weer als hij wordt losgelaten. Doordat bij het naar voren duwen van de rechterkant de linkerkant naar achteren beweegt, rijdt het voertuig ook naar voren of naar achteren wanneer de linkerkant dan wel de rechterkant van de wig-wag naar achteren wordt getrokken. De snelheid waarmee het voertuig zich beweegt, kan zo met een van beide handen en met de duim of de vingers of met de palm of de rug van elke hand worden geregeld.
- 10 De in geding zijnde scooters worden aangedreven door een accu-gevoede elektrische motor. Elk type scooter beschikt over een eenpersoonszitting, een stuur met wig-wag, een voetenplank tussen de voor- en achterwielen die de mogelijkheid biedt om op te stappen en waarop de voeten tijdens de rit kunnen worden geplaatst, en drie of vier wielen. De meeste zittingen zijn voorzien van verstelbare armsteunen en vaak kan de zitting hoger of lager worden gezet en is de zitting 360 graden draaibaar. Bijna alle scooters zijn achteraan uitgerust met twee kleine „antiekiewielen”, die contact maken met de grond wanneer de scooter achterover kantelt, zodat de scooter naar achteren rijdt in plaats van achterover te vallen.
- 11 De scooters kunnen worden ingedeeld in drie algemene klassen: klein, middelgroot en groot. Hieronder is een aantal kenmerkende afmetingen van scooters van de verschillende klassen aangegeven:

	Klein	Middelgroot	Groot
Lengte	90-105 cm	110-130 cm	125-160 cm
Breedte	50-55 cm	53-60 cm	60-68 cm
Wieldiameter	20 cm	25 cm	30-40 cm
Vrije hoogte boven het wegdek	< 10 cm	<12 cm	< 15-20 cm
Bereik	13-19 km [8-12 mijl]	32-48 km [20-30 mijl]	32-64 km [20-40 mijl]
Draaicirkel	90-110 cm	110-115 cm	

- 12 De scooters zijn uitgerust met snelheidsbegrenzers. De snelheid is beperkt tot 6,5 km/h [4 mph] voor kleine en middelgrote scooters en 13 km/h [8 mph] voor grotere scooters.
- 13 In het reclamemateriaal van verzoekers werd niet uitdrukkelijk vermeld dat de scooters zijn bestemd voor invaliden. In plaats daarvan werd de nadruk gelegd op snelheid, veiligheid en comfort. Er werd benadrukt dat met behulp van de scooter beperkingen kunnen worden overwonnen: volgens een brochure biedt een scooter „onafhankelijkheid”, in een andere was er sprake van boodschappen doen, uitstapjes en vakanties. In de brochures voor elektrische rolstoelen werd evenmin gewag gemaakt van invaliditeit. Klanten worden gelokt door te vertellen welke mogelijkheden hun worden geboden en willen er niet aan worden herinnerd dat zij gehandicapt zijn of beperkt in hun lichamelijke vermogens.
- 14 De verwijzende rechter heeft deskundigen gehoord over de vraag of dergelijke scooters geschikt zijn voor personen die aan aandoeningen lijden als multiple sclerose, het syndroom van Guillain-Barré, ataxie, de ziekte van Parkinson, amyotrofische laterale sclerose in een vroeg stadium, hersenverlamming, ruggenmergletsel, incomplete dwarslaesie en polio, en daardoor in hun mobiliteit beperkt zijn.
- 15 Mensen met mobiliteitsproblemen kunnen hun voordeel doen met een mobiliteitsvoertuig voor zover hun beperkingen het gebruik ervan niet onmogelijk maken of zodanig zijn dat zij niet van een zelfstandige voortbeweging kunnen profiteren. Voor sommige betrokkenen genieten mobiliteitsscooters de voorkeur boven elektrische rolstoelen. Welk mobiliteitshulpmiddel geschikt is, is afhankelijk van het functioneren van het boven- en onderlichaam. Ook de

beleving van het hulpmiddel door de patiënt bepaalt in hoeverre het doeltreffend is. Vooral door jongeren en minder oude patiënten worden scooters meer geaccepteerd dan elektrische rolstoelen. Voor de buitenwereld maakt de patiënt in een elektrische rolstoel meer de indruk gehandicapt te zijn dan iemand op een scooter. Voor Parkinsonpatiënten biedt een stuur waarop zij kunnen leunen voordelen, terwijl patiënten met een beroerte die vooral eenzijdige verlamningsverschijnselen hebben, erbij gebaat zijn de aangedane hand samen met de beter functionerende te gebruiken om het stuur te bedienen en baat hebben bij een betere houding. Het is onwaarschijnlijk dat iemand die niet in zijn bewegingsvermogen is beperkt, gebruik maakt van een scooter of een elektrische rolstoel. Voor bepaalde personen die weinig controle over hun rompspieren hebben en personen die moeite hebben om het stuur van een scooter vast te houden, zou alleen een elektrische rolstoel uitkomst bieden. Scooters worden ook gebruikt door en zijn eveneens geschikt voor patiënten met een tijdelijke aandoening (bijvoorbeeld geamputeerden voordat zij een prothese krijgen, en patiënten die een orthopedische ingreep hebben ondergaan).

- 16 Volgens de aanbieders voldoen de scooters aan: a) de richtlijn betreffende medische hulpmiddelen [richtlijn 93/42/EEG]; b) de Europese norm EN 12184 „Elektrisch aangedreven rolstoelen”; c) norm ISO 7176 van de Internationale Organisatie voor Standaardisatie; d) de vereisten van de verkeerswetgeving van het Verenigd Koninkrijk; en e) de praktijkcode van de brancheorganisatie voor de Britse gezondheidszorg, de British Healthcare Trades Association.
- 17 De meeste kopers zijn ouderen, veelal boven de 80.
- 18 De scooters in kwestie kunnen weliswaar worden gebruikt door luie en dikke mensen, maar worden slechts zelden gebruikt door personen die niet de een of andere mobiliteitsbeperking hebben.
- 19 De bedoelde scooters hebben drie soorten kenmerken die hen van personenvoertuigen in het algemeen onderscheiden:
 - i) Het zijn kleine, elektrisch aangedreven voertuigen met niet-strepende banden en een korte draaicirkel. Als zodanig kunnen zij door personen worden gebruikt voor onafhankelijk vervoer naar en in winkels, op het trottoir, voor vrijetijdsbesteding en tot op zekere hoogte ook in huis. Voor personen die slechts in beperkte mate in staat zijn naar en in winkels te lopen en langere afstanden op het trottoir of binnenshuis te voet af te leggen, zijn zij daarom een aantrekkelijk of handig hulpmiddel doordat zij de gevolgen van die beperking opvangen of verlichten. Voor die doelen kunnen zij ook worden gebruikt door personen zonder enige mobiliteitsbeperking (of met een slechts marginale beperking), maar omdat men met een scooter minder beweeglijk is en zich moeizamer kan verplaatsen dan te voet, is het gebruik ervan voor dergelijke personen niet aantrekkelijk of zinvol.

(ii) Mobiliteitsscooters beschikken over een lage voetenplank zonder opstaande omranding. Zij hebben noch een overkapping, noch deuren. Hierdoor is op- en afstappen goed mogelijk voor personen met een dusdanig beperkte beenfunctie dat zij zonder hulp niet gemakkelijk in een auto of een rolstoel kunnen stappen. Voor diegenen die niet alleen een beperkt loopvermogen hebben, maar ook moeite hebben om zelfstandig in een auto of rolstoel te stappen, is de scooter op grond van deze kenmerken aantrekkelijk en handig, omdat hij de gevolgen van die gecombineerde beperkingen opvangt of verlicht. Die kenmerken maken het ook voor personen zonder dergelijke beperkingen mogelijk om gemakkelijk op en af te stappen, maar zouden voor hen geen voordelen opleveren en de scooter voor hen niet aantrekkelijk maken.

(iii) Kenmerken die een mobiliteitsscooter geschikt maken voor gebruik door personen met andere beperkingen dan die van het loopvermogen:

(a) een wig-wag. Met behulp hiervan kan de snelheid en de versnelling van de scooter worden geregeld door personen die hun vingers slechts in beperkte mate kunnen gebruiken;

(b) een draaibare zitting en (eventueel) wegklapbare armsteunen. Hierdoor is zelfstandig op- en afstappen mogelijk voor personen die dit anders op grond van een beperkte beweeglijkheid van voeten, benen en/of heupen niet zouden kunnen;

(c) een gebogen of gescharnierd stuur. Het stuur kan de gevolgen van bepaalde beperkingen van de beweeglijkheid van armen en handen verlichten. Elk voertuig moet over een besturing beschikken: via een joystick, een stuurwiel, hendels of een stuurstang. Scooters zijn gekenmerkt door een stuurstang. Sommige personen met een beperkt loopvermogen zouden gebruik kunnen maken van een ander besturingssysteem en zijn niet aangewezen op een stuurstang, maar sommigen hebben een handicap die een andere vorm van besturing uitsluiten of bemoeilijken.

20 De genoemde kenmerken zijn niet van voordeel of aantrekkelijk voor personen zonder beperking van het loopvermogen.

21 De scooters beschikken over andere kenmerken die het gebruik ervan comfortabeler of veiliger maken, maar de scooter noch van voertuigen in het algemeen onderscheiden, noch de gevolgen van een beperking verlichten of specifieke voordelen bieden voor invaliden: 1) een comfortabele hoofdsteun; 2) armsteunen (al dan niet verstelbaar); 3) een in de hoogte verstelbare zitting; 4) soepele rijeigenschappen; 5) een automatisch remsysteem; – kenmerken die het voertuig veiliger, gemakkelijker te gebruiken en comfortabeler maken, maar die er niet toe dienen beperkingen te verlichten – 6) een verstelbaar stuur (het verstelbare stuur lijkt geen kenmerk te zijn dat een scooter aantrekkelijk maakt doordat een handicap wordt opgevangen); 7) de beperking van de maximumsnelheid tot 6,5 of

13 km/h [4 of 8 mph] (door de beperking van de maximumsnelheid onderscheidt de scooter zich weliswaar van vele andere personenvoertuigen, maar zij dient er niet toe om de gevolgen van een lichamelijke beperking op te vangen of te verlichten – het feit dat het volgens de wetgeving van het VK is toegestaan dat invaliden (zoals in die wetgeving gedefinieerd) op een scooter met een snelheidsbegrenzer op het voetpad of trottoir mogen rijden en daarnaast in bepaalde andere voordelen voor dergelijke bestuurders voorziet, lijkt niet van belang te zijn voor de indeling van de scooter in de zin van de gecombineerde nomenclatuur – 8) antiekiewielen (dit kenmerk maakt de scooter veiliger, maar dient er niet toe de gevolgen van enige beperking te verlichten).

- 22 Wat de kenmerken van elektrische rolstoelen betreft, valt de besturing via een joystick onder punt iii): op zichzelf biedt dit kenmerk niet de voordelen van een voertuig dat in winkels, in huis en op het trottoir kan worden gebruikt (waardoor de gevolgen van een beperking van het loopvermogen kunnen worden verlicht); wie alleen een mobiliteitshulpmiddel nodig heeft, vindt geen baat bij dit kenmerk. De joystick maakt de bediening van de scooter mogelijk voor personen met een bijkomende handicap. Voetsteunen bieden verlichting in het geval van een bepaalde bijkomende beperking, namelijk een beperkte controle over de bewegingen van de benen, zodat een persoon met een dergelijke beperking naast een mobiliteitsbeperking de zitting kan gebruiken, maar de gevolgen van een beperking van het vermogen van de bestuurder om zijn voeten zelfstandig op de voetsteunen te plaatsen, worden niet door dergelijke voetsteunen verlicht. Zij dienen er in de eerste plaats toe plaats te bieden aan de voeten van de bestuurder en zijn niet specifiek bedoeld om de benen te stabiliseren. In dat opzicht hebben zij dezelfde functie als de voetplank op de scooter.

Voornaamste argumenten van de verzoekende partijen in het hoofdgeding

- 23 Gezien de tegenstelling met de formulering „hoofdzakelijk” in post 8703 en het gebruik van soortgelijke bewoordingen in andere posten, moge duidelijk zijn dat de bewoordingen van post 8713 niet voorschrijven dat een voertuig „uitsluitend” of „hoofdzakelijk” bestemd moet zijn voor invaliden. Voor zover begrippen niet in de GN zelf zijn gedefinieerd, kunnen het normale Engelse taalgebruik, zoals dat zijn weerslag in het *Oxford English Dictionary* heeft gevonden, alsook externe bronnen in aanmerking worden genomen.
- 24 Het woordenboek geeft „te gebruiken door” („to be used by”) en „strekking tot nut van” („with the purposes or results of benefiting”) als definitie van „for”¹ en omschrijft „handicap” („disability”) als „fysieke of geestelijke aandoening (van doorgaans blijvende aard) die een persoon in zijn activiteiten en zintuigelijke waarneming beperkt”. De scooters zijn bestemd voor mensen met een mobiliteitsbeperking.

* Nvdlv: „carriages FOR disabled persons” is „invalidenwagens” in NL-tekst van douanetarief.

- 25 De ICF biedt een standaardtaal voor de definitie en classificatie van handicaps, niet in de vorm van verwijzingen naar een bepaalde gediagnosticeerde aandoening, maar door te verwijzen naar gebreken van lichamelijke functies en structuren en de gevolgen daarvan voor de activiteiten (met inbegrip van de mobiliteit) van personen. „Handicap” dient hierbij als verzamelbegrip voor gebreken en activiteits- en participatiebeperkingen.
- 26 Uit deze bronnen blijkt dat het begrip „handicap” dusdanig moet worden verstaan dat het ook betrekking heeft op belemmeringen van de mobiliteit. Niets duidt erop dat een tijdelijke handicap niet zou kunnen worden beschouwd als handicap in de zin van post 8713.
- 27 De enige andere GN-post waarin naar „disability” of „disabled” („kwalen” in de Nederlandse versie) wordt verwezen, is post 9021, die naast krukken, medisch-chirurgische banden en hoorapparaten „voor het verhelpen of verlichten van gebreken of van kwalen dienende apparatuur” omvat. In de zaak Premis heeft het Hof zich over de indeling van een rollator gebogen. Het Hof heeft deze onder post 9021 ingedeeld (zie punt 51 van het arrest). Het Hof beschouwde een mobiliteitsbeperking als handicap. Indien een dergelijke beperking wordt opgevat als handicap (of „kwaal”) in de zin van post 9201, moet dit ook voor post 8713 gelden.
- 28 De bestemming van een product kan worden aangetoond aan de hand van het daadwerkelijke gebruik ervan wanneer die bestemming inherent is aan het product. Er is aangetoond dat de scooters in kwestie worden gebruikt door invaliden: deze bestemming is inherent aan de scooters (zie arresten Metherma, punt 47, en Premis, punt 43).
- 29 Het arrest van het Hof in de zaak Lecson was gebaseerd op een onjuist feitenverslag van het Finanzgericht Düsseldorf. Voor zover de feiten in de onderhavige procedure afwijken van die in de zaak Lecson, is het arrest Lecson alleen bindend wat betreft de daarin vervatte beginselen. Die beginselen luiden onder meer dat i) het beslissende criterium voor indeling de speciale uitrusting van het voertuig ter verlichting van de handicaps van invaliden is (zie arrest Lecson, punt 19), en dat ii) de enkele omstandigheid dat mobiliteitsscooters door een groep gezonde personen „kunnen” worden gebruikt, niet van belang is indien zij geschikt zijn voor gebruik door personen zonder handicap (dit kan a contrario worden afgeleid uit punt 25 van arrest Lecson).

Voornaamste argumenten van verwerende partij in het hoofdgeding

- 30 De in geding zijnde scooters komen grotendeels overeen met de scooters die worden beschreven in het advies van het comité voor het GS, de GN-toelichtingen, verordening nr. 718/2009 en het arrest Lecson. Het advies van het comité en de GN-toelichtingen bevatten waardevolle en belangrijke aanwijzingen voor de uitlegging van de GN. Volgens deze aanwijzingen moeten de scooters

worden ingedeeld onder post 8703. Bij het arrest Lecson heeft het Hof definitief vastgesteld dat zij moeten worden ingedeeld onder post 8703. Die beslissing bevat geen feitelijke onjuistheid die het zou rechtvaardigen om af te wijken van de conclusie in het dictum dat die scooters onder post 8703 moeten worden ingedeeld. De scooters zijn niet speciaal voor invaliden ontworpen; zij zijn hooguit bestemd voor minder validen in plaats van invaliden. De kenmerken die in het reclamemateriaal worden benadrukt: het stuur, de antiekiewielen, de armsteunen, de draai- en verstelbare zitting en het automatische remsysteem, hebben betrekking op het comfort, de goede toegankelijkheid, de stabiliteit, de beheersing en de prestaties van het voertuig. Het gaat niet om kenmerken waar invaliden specifiek baat bij hebben.

- 31 De scooters zijn een hulpmiddel voor mensen die gewoon oud of zwak zijn: zij zijn handig voor mensen die weliswaar kunnen lopen, maar niet in staat zijn grote afstanden te voet af te leggen, en voor mensen die daartoe tijdelijk niet in staat. De getuigen hebben verklaard dat scooters in de ogen van potentiële gebruikers de voorkeur genieten boven elektrische rolstoelen, omdat zij minder de indruk wekken dat de bestuurder invalide is – wat er op zich op duidt dat de scooters niet bestemd zijn voor invaliden. Kenmerken waarmee wordt ingespeeld op de gevolgen van een handicap, zorgen nog niet voor een verlichting van de handicap. Het doet niet ter zake of de scooters door personen met een handicap worden gebruikt. Het begrip „handicap” moet niet aldus worden uitgelegd dat het zich tot elke beperking uitstrekt: bijzienden, zwangeren en personen met aandoeningen van tijdelijke aard dienen niet als invaliden te worden beschouwd.

Beknopte uiteenzetting van de motivering van de verwijzing

- 32 De scooters zijn duidelijk motorvoertuigen. De in het oog springende aanwezigheid van een zitting en handbedieningselementen is een objectief kenmerk waaruit kan worden opgemaakt dat zij oorspronkelijk zijn ontworpen voor personenvervoer. Daarom kunnen zij redelijkerwijs geacht worden onder post 8703 te vallen.
- 33 Indien deze scooters daarnaast ook redelijkerwijs kunnen worden geacht onder GN-post 8713 te vallen, moeten de scooters volgens algemene regel 3, onder a) (de post met de meest specifieke omschrijving) dan wel algemene regel 3, onder c) (de laatste post in volgorde van nummering), van de algemene regels voor de interpretatie van de GN worden ingedeeld onder post 8713. Het Tribunal moet derhalve beslissen of de scooters prima facie moeten worden ingedeeld onder GN-post 8713.
- 34 Wat betreft de betekenis van de zinsnede „for disabled persons” in post 8713, lijkt de uitdrukking „for” niet in te houden dat het voertuig uitsluitend door invaliden kan worden gebruikt. Indien dit het geval zou zijn, zou het moeilijk zijn zich een voertuig voor te stellen dat aan dit vereiste voldoet. Zelfs rolstoelen (die specifiek

worden vermeld in de Franse versie: „fauteuils roulants”) kunnen door personen zonder handicap worden gebruikt, bijvoorbeeld door een acteur die de rol van een invalide speelt. Het feit dat in de Franse tekst uitdrukkelijk gewag wordt gemaakt van rolstoelen, die iemand zonder beperking van enig belang normaliter niet zou gebruiken, duidt erop dat de woorden „autres véhicules” betekenen dat een onder GN-post 8713 ingedeeld voertuig moet beschikken over kenmerken ter verlichting van een meer dan marginale beperking, en dat een simpel ongerief niet als beperking kan worden beschouwd.

- 35 Het gebruik van het woord „for” in GN-post 8707 leek er ook op te wijzen dat „for” in het kader van de GN niet moet worden verstaan als „uitsluitend voor”, terwijl het gebruik van het woord „hoofdzakelijk” in GN-post 8703 (en het ontbreken daarvan in GN-post 8713) erop duidt dat onder die post geen voertuigen worden omschreven die hoofdzakelijk bestemd zijn voor invaliden.
- 36 De GS-toelichting op GN-post 8713 spreekt over voertuigen die „speciaal zijn ontworpen” („specially designed”) voor invaliden [en de GN-toelichting op GN-post 8713 van 2002 over voertuigen die „specifiek” zijn ontworpen („specifically designed”) voor invaliden]. Aangezien het Hof van Justitie bij tal van gelegenheden heeft benadrukt dat alleen conclusies mogen worden getrokken uit de relevante kenmerken en eigenschappen (zie bijvoorbeeld arrest Metherma, punt 46), betekent dit dat het voertuig moet voldoen aan speciale ontwerpkenmerken – of simpelweg aan speciale kenmerken: er moet worden onderzocht welke kenmerkende eigenschappen het product heeft.
- 37 De formulering „speciaal” geeft aanleiding tot een vergelijking van bijzondere met normale of gewone kenmerken. Aangezien een voertuig dat onder GN-post 8713 valt bestemd moet zijn voor personenvervoer, moet – ter onderscheiding van speciale en normale kenmerken – een vergelijking worden gemaakt met personenvoertuigen in het algemeen, waarbij moet worden bepaald over welke kenmerken onder post 8713 ingedeelde voertuigen beschikken die niet gebruikelijk zijn bij voertuigen in het algemeen en op grond waarvan voertuigen van post 8713 bestemd zijn voor invaliden. Eén aspect is dus dat die kenmerken niet van toepassing zijn op personenvoertuigen in het algemeen.
- 38 Een belangrijk punt is dat de kenmerken de gevolgen van een handicap moeten verlichten of opvangen, zodat het voertuig aantrekkelijk en bruikbaar is voor een persoon met die handicap, en dat het voertuig op grond van de aard van de handicap zonder die kenmerken niet zo aantrekkelijk of bruikbaar zou zijn.
- 39 Om onder GN-post 8713 te kunnen worden ingedeeld, moet het voertuig over kenmerken beschikken die i) niet van toepassing zijn op personenvoertuigen in het algemeen, ii) de gevolgen van een handicap verlichten of opvangen, en iii) het voertuig, ongeacht eventuele andere soortgelijke speciale kenmerken, voor dergelijke personen op grond van hun handicap tot een aantrekkelijk en handig

hulpmiddel maken, maar voor mensen zonder relevante handicap niet aantrekkelijker maken.

- 40 Hoewel de GN-toelichtingen van 2005 gewag maken van „speciale kenmerken [...] om de handicaps te verlichten”, bevatten zij voorafgaand daaraan geen verwijzingen naar een bepaalde handicap, zodat het daar gebruikte bepaalde artikel niet op één bepaalde handicap kan slaan. Noch kan het op alle handicaps of elke willekeurige handicap slaan (omdat in dat geval geen enkel voertuig in aanmerking zou komen). Bedoeld is dus „een bepaalde handicap”. Met andere woorden: het voertuig moet over speciale kenmerken beschikken om een identificeerbare handicap te verlichten.

Handicap

- 41 Noch in de gecombineerde nomenclatuur noch in de toelichtingen op het GS of de GN wordt een definitie van „handicap” gegeven. Uit de arresten Vandertaelen, Eru Portuguesa, Sachsenmilch en Deserbais is naar voren gekomen dat externe bronnen weliswaar licht kunnen werpen op de betekenis van de GN-posten, maar deze over het algemeen niet kunnen bepalen, en dat het bij de beoordeling van de relevantie van die bronnen belangrijk is om rekening te houden met het doel van externe bronnen en de context waarin deze zijn ontleend.
- 42 Het Oxford English Dictionary definieert „handicap” („disability”) als volgt:

„een fysieke of geestelijke aandoening (van doorgaans blijvende aard) die een persoon in zijn activiteiten en zintuiglijke waarneming beperkt”.

In de Franse versie van post 8713 is de formulering „fauteuils roulants pour invalides” gebruikt, waarin wellicht nog de vroegere Engelse versie („invalid carriages”) doorklinkt, waarin de nadruk ligt op het medische karakter van een gebrek en in mindere mate op de beperkingen die het gevolg zijn van een aandoening. De betekenis van het Franse woord „invalide” (dat volgens de Franse versie van de GS-toelichtingen „malades, paralytiques, mutilés, etc” omvat) en het feit dat de Franse versie bij de aanpassing van de Engelse versie van post 8713 ongewijzigd is gebleven, duiden er echter op dat de Franse versie ook een betekenis kan hebben waarin de beperking van een persoon in zijn activiteiten en zintuiglijke waarneming een belangrijke rol speelt.

- 43 In het licht van de arresten Navas en Premis en de conclusie van de advocaat-generaal in de zaak Karsten Kaltoft zou het begrip „invaliden” een betekenis hebben waarin de beperking van personen in hun activiteiten van belang is, indien het hier louter om de uitlegging ervan in een EU-context zou gaan.
- 44 De ICF-classificatie van handicaps dateert van 2001, het jaar waarin GN-post 8713 werd gewijzigd. Het lijkt ongepast om het in GN-post 8713 gebezigde begrip „invalide” te beschouwen in het licht van de ICF. Daarom moet worden bevestigd dat de term „invalide” een generieke term is die deficiënties en factoren

omvat die de activiteit en de deelneming aan het sociale leven beperken” (arrest Navas, punt 22).

- 45 Gezien de conclusie van de advocaat-generaal in de zaak Karsten Kaltoft en gezien het feit dat GN-post 8713 betrekking heeft op voertuigen – bewegende dingen – zou een mobiliteitsbeperking op zichzelf genomen een handicap vormen, zodat de vraag die het comité voor het GS in zijn advies heeft opgeworpen (vereist het begrip „handicap” meer dan een mobiliteitsbeperking?) ontkennend moet worden beantwoord. Niets in de bewoordingen van de post of in de context ervan duidt erop dat het gerechtvaardigd is om ervan uit te gaan dat er naast beperkingen in het gebruik van de benen sprake moet zijn van bijkomende beperkingen om te kunnen spreken van een „handicap”.
- 46 Het feit dat een mobiliteitsscooter kan worden gebruikt voor vrijetijdsbesteding, zoals een „wandeling” maken met vrienden of familie, het bezoek van een park, een voetbalwedstrijd, een tentoonstelling of concert, vissen of golfen, betekent niet dat het voertuig niet is bestemd voor invaliden. Integendeel, indien een persoon een mobiliteitsbeperking heeft die het onmogelijk of te moeilijk maakt om zonder het gebruik van een voertuig dergelijke activiteiten zelfstandig uit te oefenen, kan een dergelijk voertuig geacht worden de gevolgen van die beperking te verlichten, en de kenmerken die een dergelijke deelname aan het sociale leven mogelijk maken, voldoen mogelijk aan een van de voorwaarden om te kunnen concluderen dat het voertuig bestemd is voor personen met een dergelijke beperking.
- 47 Een eenpersoons-golfbuggy kan een voertuig zijn dat is uitgerust met een breed chassis, dat het geschikt maakt voor oneffen terrein, en met brede banden die het gewicht verdelen zodat zij niet in de grond wegzakken, en dat over bagageruimte beschikt voor een tas met golfclubs. Dat zijn geen kenmerken van de in geding zijnde scooters, die smaller zijn, minder brede banden hebben en geen ruimte bieden voor golfclubs. De scooters beschikken derhalve niet over kenmerken op grond waarvan zij zouden kunnen worden omschreven als golfbuggy’s of als voertuigen die bestemd zijn voor golfspelers.
- 48 Een golfbuggy is als zodanig geen voertuig voor invaliden. Hij beschikt niet over kenmerken die voor een invalide op grond van zijn handicap aantrekkelijk zijn. Hij biedt alleen de mogelijkheid om golf te spelen. Een golfbuggy dient er niet toe een handicap te verlichten door een activiteit mogelijk te maken die anders niet mogelijk zou zijn. (60-62)
- 49 Het feit dat in GN-post 8703 10 voertuigen zijn opgenomen die „speciaal [zijn] ontworpen voor het zich verplaatsen op sneeuw” (naast golfbuggy’s en soortgelijke voertuigen) duidt erop dat dergelijke voertuigen onder GN-code 8703 vallen. Scooters hebben echter kenmerken die objectief sterk van die van zulke voertuigen verschillen – zij beschikken niet over speciaal aangepaste wielen of banden (maar over banden met een tamelijk glad loopvlak); het is niet duidelijk of

zij met kettingen kunnen worden uitgerust; zij hebben een ondiep profiel, zodat zij zouden doordraaien in de sneeuw, en evenmin beschikken zij over de mogelijkheid om een vierwielaandrijving in te schakelen.

- 50 In oktober 2000 werd het comité voor het GS verzocht zich te buigen over de indeling van scooters van Fisher & Paykel. Destijds was in de Engelse versie van GN-post 8713 nog sprake van „invalid carriages” („invalidenwagens”). Een meerderheid in het comité schijnt van mening te zijn geweest dat de scooters normale voertuigen zijn die zijn ontworpen voor vervoer van personen om te winkelen of zich op golfvelden te verplaatsen enz., maar voor gebruik door invaliden kunnen worden aangepast. Andere leden van het comité waren echter van oordeel dat zij zich van andere voertuigen onderscheiden door de elektrische aandrijving, een draaibare en verstelbare zitting, handbedieningselementen, kleine wielen en een lage voetenplank. Volgens hen diende het begrip „invalide” betrekking te hebben op ouderen die door hun leeftijd gehandicapt zijn.
- 51 Het valt moeilijk in te zien welk belang winkelen, vissen en golf voor de indeling hebben. De in geding zijnde scooters zijn niet voor gebruik door invaliden aangepast en hoeven daarvoor ook niet te worden aangepast. Het lijkt erop dat de betekenis van GN-post 8713 door het advies van het comité wordt beperkt.
- 52 In de GN-toelichtingen van 2005 worden vier kenmerken genoemd waardoor artikelen die moeten worden ingedeeld onder GN-post 8713 zich onderscheiden van artikelen die onder GN-post 8703 moeten worden ingedeeld.
- 1) Een maximumsnelheid van 10 km/h is geen kenmerk waar een invalide baat bij heeft, tenzij kan worden aangetoond dat op grond van een dergelijke beperking voor het gebruik van de scooter in elke relevante lidstaat een versoepelde wet- en regelgeving geldt waar de invalide baat bij heeft. Wanneer die maximumsnelheid wordt opgevat als onderscheidend kenmerk, wordt de eigenlijke betekenis van de post beperkt. In het VK heeft een invalide het recht om op het trottoir te rijden, mits het voertuig een maximumsnelheid van 4 mijl per uur (6,43 km/h) heeft, zodat een invalide geen baat zou hebben van een beperking tot 10 km/h, terwijl een invalide in het VK op de weg mag rijden, mits het voertuig een maximumsnelheid van 8 mijl per uur (12,87 km/h) heeft, zodat een maximumsnelheid van 10 km/h de bestuurder weliswaar het recht geeft om de weg te gebruiken, maar 2,7 km/h lager is dan de maximaal toegestane snelheid.
 - 2) Wat de maximale breedte van 80 cm betreft, dient te worden opgemerkt dat een geringe breedte een bijzonder kenmerk is: het is een ongebruikelijke breedte, die het mogelijk maakt het voertuig in kleine ruimtes zoals winkels te gebruiken. De invalide heeft hier baat bij, doordat hij zo in staat is winkels te bezoeken die anders niet of moeilijk toegankelijk zouden zijn.

- 3) Het feit dat de scooter over twee paar wielen beschikt die de grond raken, is een kenmerk dat de meeste personenauto's hebben, zodat het hierbij niet om een bijzonder of onderscheidend kenmerk gaat.
- 4) Indien met „speciale kenmerken [...] om de handicaps te verlichten” (bijvoorbeeld voetsteunen ter stabilisering van de benen) speciale kenmerken bedoeld zijn die de gevolgen van een handicap verlichten, strookt dit met de interpretatie van het Tribunal van het beslissende criterium voor indeling onder deze post, hoewel het voorbeeld verwarrend is, aangezien hieruit niet kan worden opgemaakt dat voetsteunen een andere functie hebben dan alleen plaats te bieden aan de voeten, behalve wanneer de bestuurder een bijkomende beperking heeft waardoor hij zonder die steunen oncontroleerbare voetbewegingen zou maken. Indien het de bedoeling is om aan te geven dat het voertuig over kenmerken moet beschikken die naast een beperking van het loopvermogen een bijkomende handicap moeten verlichten, moet worden opgemerkt dat de post niet lijkt voor te schrijven dat de handicap verder moet gaan dan een beperking van het vermogen zich te bewegen.
- 53 De bepaling in de GN-toelichtingen dat voertuigen van GN-post 8713 over besturings- en bedieningssystemen beschikken die „nooit in de vorm van een afzonderlijke, verstelbare stuurkolom” zijn uitgevoerd, en dat scooters met een afzonderlijke stuurkolom van deze post zijn uitgesloten, lijkt geen logisch voortvloeiende van het vierde kenmerk te zijn en kan niet worden afgeleid uit de bewoordingen van de post. Het is onduidelijk waarom een voertuig met een centrale stuurkolom geen speciale kenmerken voor invaliden kan hebben. Indien onder „invalide” ook een persoon kan worden verstaan wiens handicap in een beperking van het loopvermogen bestaat, beschikt een scooter met een afzonderlijke stuurkolom waarop de besturings- en bedieningssystemen zijn aangebracht, op grond van zijn kleine afmetingen, korte draaicirkel, elektrische aandrijving en niet-strepende banden wel degelijk over speciale kenmerken die een dergelijke handicap verlichten. Het lijkt erop dat de GN-toelichtingen een beperking inhouden van de betekenis van de post.
- 54 De Europese norm EN 12184 lijkt gebaseerd te zijn op de opvatting dat mobiliteitsscooters en elektrisch aangedreven rolstoelen gezien het reclamemateriaal en de gebruikershandleidingen van de fabrikanten bestemd zijn om een handicap te verlichten of op te vangen.
- 55 Volgens het dictum van het arrest Lecson zijn de in geding zijnde scooters ontworpen voor het vervoer van één persoon met een mobiliteitsbeperking (aangezien zij speciale kenmerken ter verlichting van die beperking hebben). Indien het bij die beperking om een handicap gaat, zou dat betekenen dat de scooters zijn ontworpen voor het vervoer van één persoon met een handicap. Hoewel de scooters ook door personen zonder handicap kunnen worden gebruikt, zijn zij niet voor het vervoer van dergelijke personen „ontworpen”. Er kan

derhalve niet worden gesteld dat de scooters in kwestie „zijn ontworpen voor het vervoer van één persoon, die niet noodzakelijkerwijs een invalide is”.

- 56 In punt 19 van zijn arrest in de zaak Lecson concludeert het Hof uit de GN-toelichtingen dat „het beslissende criterium voor indeling onder [GN-post 8713] de speciale uitrusting van het voertuig ter verlichting van de handicaps van invaliden is”. Dit lijkt te betekenen dat het voertuig over speciale kenmerken moet beschikken, dat wil zeggen kenmerken waardoor het zich van personenvoertuigen in het algemeen onderscheidt en die de gevolgen van een bepaalde handicap verlichten of opvangen. Weliswaar gebruikt het Hof de formulering „ontworpen”, maar het lijkt daaronder eerder „kenmerken” te verstaan dan de subjectieve intentie van de ontwerper. In de resterende tekst van punt 19 gaat het Hof niet in op de vraag welke handicap wordt verlicht – het Hof spreekt van „handicaps”. Hoewel de verwijzende rechter van mening is dat de verwijzing naar „invaliden” in post 8713 betrekking heeft op een specifieke handicap waarvan de gevolgen door die kenmerken worden verlicht, is niet duidelijk of het Hof dit zo heeft bedoeld en of het een welomschreven handicap op het oog had.
- 57 In de punten 20 tot en met 24 van het arrest Lecson lijkt het Hof te zinspelen op een beperkt aantal kenmerken van de scooters en uit die specifieke kenmerken en uit de GN-toelichtingen te concluderen dat de scooters niet voor invaliden bestemd zijn. Het Hof spreekt zich niet uit over kenmerken van de scooters als daar zijn de kleine afmetingen, de elektrische aandrijving en de niet-strepende banden. Het is niet duidelijk of het Hof met betrekking tot het beslissende criterium tot dezelfde conclusie zou zijn gekomen indien deze reeks kenmerken deel had uitgemaakt van de lijst van het Hof.
- 58 In punt 25 van het arrest Lecson voegt het Hof aan zijn overwegingen toe dat de voertuigen niet enkel op grond van de omstandigheid dat zij door invaliden kunnen worden gebruikt, geacht kunnen worden bestemd te zijn voor invaliden, aangezien zij ook kunnen worden gebruikt door personen zonder handicap. Naar de mening van de verwijzende rechter betekent dit echter niet dat een voertuig niet kan worden ingedeeld onder post 8713, indien het door personen zonder handicap kan worden gebruikt. Hiervoor zijn twee redenen aan te wijzen: 1) een elektrisch aangedreven rolstoel kan door een persoon zonder handicap worden gebruikt, maar het Hof lijkt desondanks van oordeel te zijn dat het om een voertuig gaat dat voor invaliden bestemd is, en (2) het Hof verklaart nergens in zijn arrest Lecson dat onder voertuigen voor invaliden voertuigen moeten worden verstaan die uitsluitend bestemd zijn voor invaliden.
- 59 De bewering dat het feit dat scooters door invaliden kunnen worden gebruikt, niet betekent dat zij voor invaliden zijn bestemd, lijkt te stroken met de rechtspraak van het Hof volgens welke het daadwerkelijke gebruik of de mogelijkheid van een bepaald gebruik niet bepalend is. De eerste drie regels van punt 25 behoeven daarom geen nadere toelichting. Maar vervolgens voegt het Hof hieraan een andere verklaring toe die wordt ingeleid met „aangezien...”. De zinsnede

beginnend met „aangezien” is moeilijk verenigbaar met het „beslissende criterium” dat eerder door het Hof is vastgesteld. De zinsnede suggereert dat de mogelijkheid van een gebruik door personen zonder handicap mogelijkere betekent dat naast het bedoelde beslissende criterium meer vereist is voor indeling onder post 8713, en suggereert dat dit bijkomende vereiste de ongeschiktheid voor gebruik door gezonde personen is.

- 60 Indien dit het geval is, is het belangrijk wat in dit verband onder „geschiktheid” moet worden verstaan. Het Hof spreekt van voertuigen die „kunnen worden gebruikt” door personen zonder handicap. De verwijzende rechter vraagt zich af welke criteria van belang zijn om geschiktheid in die zin te bepalen: gaat het enkel om de vraag of het gebruik fysiek mogelijk is – zoals, volgens een voorbeeld dat tijdens de terechtzitting voor het Tribunal werd aangevoerd, een katheter geschikt geacht kan worden voor gebruik als rietje? Heeft de geschiktheid ook betrekking op de snelheid en soepelheid van de voortbeweging – op het feit dat het in een winkel gemakkelijker is zich te voet te bewegen dan op een scooter? En kunnen subjectieve kenmerkende factoren een rol spelen, zoals het feit dat een persoon zonder handicap zich gestigmatiseerd zou kunnen voelen indien hij gebruik maakt van een mobiliteitsscooter?
- 61 Het is niet duidelijk welke relevantie de verwijzing van het Hof naar golf en winkelen heeft. Zijn die voorbeelden ingevoegd omdat een dergelijk gebruik als activiteit wordt beschouwd waarvan werd aangenomen dat invaliden daartoe niet in staat zijn? Of omdat zij illustreren dat personen zonder handicap scooters voor dezelfde activiteiten kunnen gebruiken waarvoor zij ook door invaliden worden gebruikt? Betekent het loutere feit dat een gezonde persoon een scooter kan gebruiken dat deze niet voor invaliden is bestemd?
- 62 Wat de prejudiciële vragen betreft, berust de eerste vraag op de redenering dat indien onder „invalidenwagens” wagens moeten worden verstaan die *uitsluitend* voor invaliden zijn bestemd, het moeilijk voorstelbaar is dat er ook maar één voertuig in aanmerking komt voor deze post. Een rolstoel kan worden gebruikt door een persoon zonder handicap: in het kader van opleidingen voor verplegend personeel met het doel om inzicht te krijgen in de behoeften van hun patiënten, door acteurs die gehandicapten spelen, en door gezonde mensen die in een rolstoel samen met invaliden gehandicaptensport beoefenen. Indien echter het feit dat voertuigen „kunnen worden gebruikt door personen zonder handicap” betekent dat zij niet zijn bestemd voor invaliden, wijst dit erop dat onder „invalidenwagens” wagens moeten worden verstaan die *uitsluitend* voor invaliden zijn bestemd.
- 63 Wat de tweede vraag betreft, zijn de kenmerken die door het Hof in punt 19 van het arrest Lecson worden genoemd, beperkt tot kenmerken waarbij alleen een persoon baat heeft die naast een mobiliteitsbeperking een handicap heeft. Het is niet duidelijk hoe een beperking van de snelheid van een voertuig op zichzelf van nut kan zijn voor een invalide, behalve als deze een bijkomende handicap heeft die de reactiesnelheid beperkt. Het lijkt er dus op dat het Hof mogelijkere

dergelijke bijkomende handicaps op het oog heeft (in dit verband lijkt het feit dat de wetgeving van een bepaalde lidstaat in gunstige regelingen voorziet voor invaliden die voertuigen met een dergelijke snelheidsbegrenzing gebruiken, niet van belang te zijn voor de indeling ervan in het kader van de GN). Bij voertuig zonder voetenplank zou elke bestuurder voetsteunen nodig hebben opdat zijn voeten niet over de grond worden gesleept. Speciaal ontworpen voetsteunen kunnen echter verlichting bieden van de gevolgen van het onvermogen om ongecontroleerde bewegingen van de benen te voorkomen: daarom lijkt het erop dat het Hof personen op het oog heeft die naast een mobiliteitsbeperking een dergelijke handicap hebben. Het Hof verwijst naar besturingssystemen die gemakkelijk toegankelijk en te bedienen zijn en daarom gewoonlijk aan een van de armsteunen zijn bevestigd. Het Hof zinspeelt duidelijk op de joystick van een elektrische rolstoel of een soortgelijke voorziening. Maar een dergelijk besturingssysteem zou niet van nut zijn voor een persoon wiens handicap zich tot het verlies van een been beperkt (en zou evenmin uitkomst bieden voor iemand die bijvoorbeeld een beroerte heeft gehad en meer baat zou hebben van een stuur). Dit wijst erop dat het Hof personen op het oog heeft die naast mobiliteitsproblemen een handicap hebben. Bij al deze gevolgtrekkingen uit het arrest van het Hof sluit het zich daarin niet uitdrukkelijk aan bij de suggestie van het Finanzgericht Düsseldorf in de verwijzingsbeslissing dat het begrip „invaliden” een handicap impliceert die „verder gaat dan mobiliteitsproblemen”.

- 64 Met betrekking tot de derde vraag hebben scooters met een afzonderlijke stuurkolom kenmerken waardoor zij zich van voertuigen in het algemeen onderscheiden en die de gevolgen van een beperking van het loopvermogen verlichten. Het lijkt dus om speciale kenmerken ter verlichting van de handicaps van invaliden te gaan. Indien het voorhanden zijn van dergelijke kenmerken het beslissende criterium is, waarom worden dan scooters met een vaste stuurkolom uitgesloten van indeling onder post 8713?
- 65 Wat de vierde vraag betreft, duidt punt 25 van het arrest van het Hof in de zaak Lecson erop dat het feit dat scooters door invaliden „kunnen” worden gebruikt niet van invloed is op hun tariefindeling, aangezien zij eveneens „kunnen worden gebruikt” door personen zonder handicap? De formulering „kunnen” slaat op de mogelijkheid dat de scooters door invaliden worden gebruikt, en niet op de vraag of zij specifieke kenmerken hebben om de gevolgen van een handicap te verlichten. Indien een voertuig over dergelijke kenmerken beschikt, is het dan relevant of het geschikt lijkt voor gebruik door personen zonder handicap?

Het Hof denkt bij de vermelding van de maximumsnelheid van 10 km/h wellicht aan het gebruik door personen zonder handicap. Daar die maximumsnelheid overeenkomt met een stevig wandeltempo (of joggingtempo), hebben personen zonder handicap geen baat bij een scooter en is het niet waarschijnlijk dat een scooter voor hen „geschikt” is: indien het Hof de geschiktheid voor gebruik voor personen zonder handicap als factor beschouwt die uitsluit of ertegen pleit dat het voertuig bestemd is voor invaliden, zou een dergelijke maximumsnelheid (die

voor de in geding zijnde scooters geldt) erop wijzen dat deze niet in de weg staat aan een indeling onder GN-post 8713. In de zaak Lecson heeft het Finanzgericht Düsseldorf blijkbaar aangegeven dat sommige scooters die het voorwerp van het verzoek om een prejudiciële beslissing waren, gebruikt werden voor de golfsport. Voor de in geding zijnde scooters geldt echter dat vele ervan daarvoor niet kunnen worden gebruikt.

- 66 Wat betreft de vijfde vraag zullen personen zonder beperking van het loopvermogen over het algemeen niet voor de scooters in kwestie kiezen omdat zij het stigma van zwakte willen vermijden en omdat het gebruik ervan in winkels en kleine gebouwen onhandiger en minder snel zou zijn dan voortbeweging te voet.