Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Achte Kammer)

22. September 2016*

„Vorlage zur Vorabentscheidung — Gültigkeitsprüfung — Verordnung (EG) Nr. 1051/2009 — Gemeinsamer Zolltarif — Zolltarifliche Einreihung — Kombinierte Nomenklatur — Position 8701 — Zugmaschinen — Unterpositionen 8701 90 11 bis 8701 90 39 — Ackerschlepper und Forstschlepper (ausgenommen Einachsschlepper), auf Rädern, neu — Leichte vierrädrige Geländefahrzeuge, die zur Verwendung als Zugmaschinen bestimmt sind“

In der Rechtssache C-91/15

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht vom Gerechtshof Amsterdam (Berufungsgerichtshof Amsterdam, Niederlande) mit Entscheidung vom 12. Februar 2015, beim Gerichtshof eingegangen am 25. Februar 2015, in dem Verfahren

Kawasaki Motors Europe NV

gegen

Inspecteur van de Belastingdienst/Douane

erlässt

DER GERICHTSHOF (Achte Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten D. Šváby (Berichterstatter) sowie der Richter J. Malenovský und M. Safjan,

Generalanwalt: M. Szpunar,

Kanzler: A. Calot Escobar,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

— der Kawasaki Motors Europe NV, vertreten durch J. A. H. Hollebeek, M. van der Knaap und E. van Doornik, advocaten,

— der niederländischen Regierung, vertreten durch K. Bulterman und B. Koopman als Bevollmächtigte,

— der Europäischen Kommission, vertreten durch J.-F. Brakeland und A. Caeiros als Bevollmächtigte,

* Verfahrenssprache: Niederländisch.

aufgrund des nach Anhörung des Generalanwalts ergangenen Beschlusses, ohne Schlussanträge über die Rechtssache zu entscheiden,

folgendes

Urteil

1 Das Vorabentscheidungsverfahren betrifft die Gültigkeit der Verordnung (EU) Nr. 1051/2009 der Kommission vom 3. November 2009 zur Einreihung von bestimmten Waren in die Kombinierte Nomenklatur (ABl. 2009, L 290, S. 56).

2 Dieses Ersuchen ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen der Kawasaki Motors Europe NV (im Folgenden: KME) und dem Inspecteur van de Belastingdienst/Douane (Inspektor der Finanzverwaltung/Zoll, Niederlande, im Folgenden: Inspecteur) wegen drei vom Inspecteur ausgestellten verbindlichen Zolltarifauskünften betreffend leichte vierrädrige Geländefahrzeuge (All Terrain Vehicles, im Folgenden: ATV), die zur Verwendung als Zugmaschinen bestimmt sind.

Rechtlicher Rahmen

Unionsrecht

Verordnung Nr. 2658/87

3 Gemäß Art. 9 Abs. 1 Buchst. a erster Gedankenstrich und Art. 10 der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates vom 23. Juli 1987 über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif (ABl. 1987, L 256, S. 1) in der durch die Verordnung (EG) Nr. 254/2000 des Rates vom 31. Januar 2000 (ABl. 2000, L 28, S. 16) geänderten Fassung (im Folgenden: Verordnung Nr. 2658/87) erlässt die Europäische Kommission, unterstützt durch den Ausschuss für den Zollkodex, alle Maßnahmen, die die Anwendung der Kombinierten Nomenklatur in Anhang I der Verordnung Nr. 2658/87 in Bezug auf die Einreihung der Waren betreffen. Auf der Grundlage der erstgenannten Bestimmung wurde die Verordnung Nr. 1051/2009 erlassen.

4 Diese Kombinierte Nomenklatur in der durch die Verordnung (EG) Nr. 948/2009 der Kommission vom 30. September 2009 (ABl. 2009, L 287, S. 1) geänderten Fassung (im Folgenden: KN) enthält in ihrem Teil I Titel I Abschnitt A eine Reihe allgemeiner Vorschriften für ihre Auslegung (im Folgenden: Allgemeine Vorschriften). Dort heißt es:

„Für die Einreihung von Waren in die Kombinierte Nomenklatur gelten folgende Grundsätze:

1. Die Überschriften der Abschnitte, Kapitel und Teilkapitel sind nur Hinweise. Maßgebend für die Einreihung sind der Wortlaut der Positionen und der Anmerkungen zu den Abschnitten oder Kapiteln und – soweit in den Positionen oder in den Anmerkungen zu den Abschnitten oder Kapiteln nichts anderes bestimmt ist – die nachstehenden Allgemeinen Vorschriften.

…

3. Kommen für die Einreihung von Waren bei Anwendung der Allgemeinen Vorschrift 2 b oder in irgendeinem anderen Fall zwei oder mehr Positionen in Betracht, so wird wie folgt verfahren:
   a) Die Position mit der genaueren Warenbezeichnung geht den Positionen mit allgemeiner Warenbezeichnung vor. …

…

6. Maßgebend für die Einreihung von Waren in die Unterpositionen einer Position sind der Wortlaut dieser Unterpositionen, die Anmerkungen zu den Unterpositionen und – sinngemäß – die vorstehenden Allgemeinen Vorschriften. Einander vergleichbar sind dabei nur Unterpositionen der gleichen Gliederungsstufe. Soweit nichts anderes bestimmt ist, gelten bei Anwendung dieser Allgemeinen Vorschrift auch die Anmerkungen zu den Abschnitten und Kapiteln."

5 In Teil II („Zolltarif") der KN bezieht sich Kapitel 87 auf „Zugmaschinen, Kraftwagen, Krafträder, Fahrräder und andere nicht schienengebundene Landfahrzeuge, Teile davon und Zubehör". Gemäß Anmerkung 2 dieses Kapitels „sind Zugmaschinen Kraftfahrzeuge, die im Wesentlichen zum Ziehen oder Schieben anderer Fahrzeuge, Geräte oder Lasten gebaut sind. Sie können auch Zusatzvorrichtungen haben, die es möglich machen, im Zusammenhang mit der Hauptverwendung der Zugmaschinen Werkzeuge, Geräte, Saatgut, Düngemittel usw. zu befördern."

6 Kapitel 87 enthält die Position 8701; diese lautet:

„8701	Zugmaschinen (ausgenommen Zugkraftkarren der Position 8709):
8701 10 00	– Einachsschlepper
8701 20	– Sattel-Straßenzugmaschinen
…	
8701 30 00	– Gleiskettenzugmaschinen
8701 90	– andere – – Ackerschlepper und Forstschlepper (ausgenommen Einachsschlepper), auf Rädern: – – – neu, mit einer Motorleistung von:
8701 90 11	– – – – 18 kW oder weniger
8701 90 20	– – – – mehr als 18 kW bis 37 kW
8701 90 25	– – – – mehr als 37 kW bis 59 kW
8701 90 31	– – – – mehr als 59 kW bis 75 kW
8701 90 35	– – – – mehr als 75 kW bis 90 kW
8701 90 39	– – – – mehr als 90 kW
8701 90 50	– – – gebraucht
8701 90 90	– – andere"

7 Auf die zolltarifliche Unterposition 8701 90 90 ist ein Einfuhrzollsatz von 7 % anzuwenden, wohingegen die Geräte, die zu den Unterpositionen 8701 90 11 bis 8701 90 50 gehören, zollfrei sind.

Verordnung Nr. 1051/2009

8 Die Verordnung Nr. 1051/2009 trat am 26. November 2009 in Kraft. Diese Verordnung nimmt anhand der Angaben in ihrem Anhang die Einreihung von zwei Geräten vor.

9 Diese Geräte, die beide jeweils als ein „neues vierrädriges Fahrzeug (sog. ‚Geländefahrzeug') mit Kolbenverbrennungsmotor mit Fremdzündung, mit einer Motorleistung von etwa 15 kW und einem Eigengewicht von etwa 310 kg" beschrieben werden, werden in die Unterpositionen 8701 90 11 und 8701 90 90 der KN eingereiht.

10 Gemäß den dann unter ihrer Bezeichnung folgenden Ausführungen haben diese beiden Fahrzeuge folgende Merkmale gemeinsam:

— einen einzigen Sitz mit einer Länge von etwa 600 mm nur für den Fahrer,

— ein Kraftwagenlenksystem nach dem Ackermann-Prinzip, das durch eine Lenkstange betätigt wird,

— Bremsen an den Vorder- und Hinterrädern,

— ein Automatikgetriebe und einen Rückwärtsgang,

— einen Motor, der speziell für die Benutzung in schwer zugänglichem Gelände entwickelt ist und bei niedriger Drehzahl eine ausreichende Zugkraft liefert,

— Hinterradantrieb (Kardan),

— die Reifen haben ein tiefes Profil, das für unbefestigtes Gelände geeignet ist,

— eine Öffnung mit Einrichtungen zur Befestigung verschiedener Anhängevorrichtungen und

— eine Abschleppkapazität (nicht gebremst) von etwa 1 170 kg.

11 Dagegen verfügt gemäß diesen Angaben nur das erste Fahrzeug über eine „fest angebrachte Seilwinde zum Ziehen von Baumstämmen“. Außerdem wird angegeben, dass „[d]as Fahrzeug … insbesondere für forstwirtschaftliche Arbeiten ausgelegt [ist]“.

12 Gemäß der Begründung in diesem Anhang sind für die so vorgenommenen Einreihungen die Allgemeinen Vorschriften 1 und 6, Anmerkung 2 zu Kapitel 87 des Teils II der KN und der Wortlaut der Position 8701 und der Unterposition 8701 90 sowie der der Einreihung des jeweiligen Fahrzeugs entsprechenden achtstelligen Unterpositionen entscheidend.

13 Diese Begründung für die beiden Fahrzeuge enthält außerdem folgende Feststellungen:

— „Da das Fahrzeug über eine Öffnung mit Einrichtungen zur Befestigung verschiedener Anhängevorrichtungen sowie eine Antriebswelle verfügt, ist es für Arbeiten in schwer zugänglichem Gelände sowie zum Ziehen oder Schieben anderer Fahrzeuge, Ausrüstungen oder Lasten bestimmt (Anmerkung 2 zu Kapitel 87)“.

— „Die Einreihung in die Position 8703 ist ausgeschlossen, weil das Fahrzeug der Definition in Anmerkung 2 zu Kapitel 87 entspricht und (nicht gebremst) mindestens das Doppelte seines Eigengewichts ziehen oder schieben kann (vgl. auch Erläuterungen zu den Unterpositionen 8701 90 11 bis 8701 90 90)“.

14 Im vorletzten Absatz der Begründung für die jeweilige Einreihung der Fahrzeuge wird jedoch folgende Unterscheidung vorgenommen:

— In Bezug auf das erste, in die Unterposition 8701 90 11 der KN eingereihte Fahrzeug wird festgestellt: „Die Seilwinde verleiht dem Fahrzeug die Eigenschaft als Forstschlepper (vgl. KN-Erläuterungen zu den Unterpositionen 8701 90 11 bis 8701 90 50)“.

— In Bezug auf das zweite, in die Unterposition 8701 90 90 der KN eingereihte Fahrzeug wird dagegen festgestellt: „Eine Einreihung als Ackerschlepper oder Forstschlepper ist ausgeschlossen, weil das Fahrzeug weder über eine Zapfwelle noch über eine hydraulische Hebevorrichtung, noch über eine Seilwinde verfügt (vgl. KN-Erläuterungen zu den Unterpositionen 8701 90 11 bis 8701 90 50)“.

15 Zum Zeitpunkt des Erlasses der Verordnung Nr. 1051/2009 am 3. November 2009 lauteten die Erläuterungen zur Kombinierten Nomenklatur der Europäischen Gemeinschaften (ABl. 2008, C 133, S. 1) für die hier relevanten Unterpositionen:

— In Bezug auf alle Unterpositionen 8701 90 11 bis 8701 90 90:

„Hierher gehören z. B. so genannte ‚Geländefahrzeuge‘, die zur Verwendung als Zugmaschinen bestimmt sind und folgende Merkmale aufweisen:

— nur einen Sitz;

— einen standardmäßigen Anhängerhaken;

— Lenkung mittels einer Lenkstange mit zwei Griffen, an der die Kontrolleinrichtungen montiert sind;

— die Lenkung wird durch Drehen der zwei Fronträder bewirkt und beruht auf einem Kraftwagenlenksystem (Ackermann-Prinzip);

— Bremssysteme an den Vorder- und Hinterrädern;

— ein Automatikgetriebe und einen Rückwärtsgang;

— einen Motor, der speziell für die Benutzung in schwer zugänglichem Gelände entwickelt ist und bei niedriger Drehzahl eine ausreichende Zugkraft für angehängte Gerätschaften liefert;

— die Kraft wird über Wellen auf die Vorder- und Hinterräder übertragen und nicht mittels einer Kette;

— die Reifen sämtlicher Fahrzeuge haben ein tiefes Profil, das für schwer zugängliches Gelände geeignet ist;

— eine Abschleppkapazität (nicht gebremst) von mindestens dem Zweifachen seines Eigengewichtes.

Wenn sie alle vorgenannten Merkmale aufweisen und die Erfordernisse der Erläuterungen zu Unterpositionen 8701 90 11 bis 8701 90 50 erfüllen, sind sie als Ackerschlepper und Forstschlepper einzureihen. Andernfalls fallen sie unter Unterposition 8701 90 90.

Wenn sie nicht alle der oben angeführten Merkmale aufweisen, sind die so genannten ‚Geländefahrzeuge‘ in Position 8703 einzureihen.

Diese Unterpositionen schließen auch so genannten ‚Quads‘ (Position 8703 oder Unterposition 9503 00 10 (siehe Erläuterungen zu dieser Unterposition)) aus.“

— In Bezug auf die Unterpositionen 8701 90 11 bis 8701 90 50 betreffend Ackerschlepper und Forstschlepper (ausgenommen Einachsschlepper), auf Rädern:

„Hierher gehören mit drei oder mehr Rädern ausgestattete Zugmaschinen, die ihrer Bauweise und Ausstattung nach erkennbar zur Verwendung in landwirtschaftlichen, gartenbaulichen oder forstwirtschaftlichen Betrieben bestimmt sind. Die Höchstgeschwindigkeit dieser Fahrzeuge ist gering (in der Regel auf der Straße nicht mehr als 25 km/h).Ackerschlepper verfügen im Allgemeinen über eine hydraulische Vorrichtung (Kraftheber) zum Heben und Senken von landwirtschaftlichen Geräten (Eggen, Pflügen usw.), über eine Zapfwelle, durch die andere Maschinen oder Geräte angetrieben werden können, und über eine Vorrichtung zum Ankuppeln von Anhängern. Sie können auch mit einer hydraulischen Vorrichtung zum Betätigen von Hebe- oder Fördergeräten (Heuladern, Düngerladern usw.) ausgestattet sein, sofern diese als Zubehör anzusehen sind.Hierher gehören auch Ackerschlepper besonderer Bauart, z. B. Schlepper mit überhöhtem Fahrgestell für Weinberge und Baumschulen sowie Handschlepper und so genannte Motorgeräteträger.Gleichzeitig mit den Ackerschleppern gestellte auswechselbare landwirtschaftliche Geräte werden stets, auch wenn sie an den Schleppern angebracht sind, nach Beschaffenheit eingereiht (Positionen 8432, 8433 usw.).Das besondere Kennzeichen für Forstschlepper ist das Vorhandensein einer festangebrachten Seilwinde, die zum Abschleppen gefällter Bäume dient.Nach Anmerkung 2 zu Kapitel 87 können Schlepper dieser Unterpositionen auch Zusatzvorrichtungen haben, wie Ladeflächen oder Lademulden, um im Zusammenhang mit ihrer Hauptfunktion landwirtschaftliche oder forstwirtschaftliche Maschinen und Geräte, Düngemittel, Saatgut usw. zu befördern.Nicht hierher gehören Grundmaschinen zum Rasenmähen (Aufsitzmäher oder Rasen- oder Gartentraktoren genannt), die ein fest angebrachtes Mähwerk und nur eine einzige, als Mähwerksantrieb dienende Kraftabnahmevorrichtung besitzen (siehe die Erläuterungen zu Position 8433).“

— In Bezug auf die Unterposition 8701 90 90 („andere“):

„Hierher gehören z. B.:
1. Zugmaschinen für die Bauwirtschaft;
2. Zugmaschinen (Zugköpfe) mit einer Achse, für Gelenkkraftwagen.“

Ausgangsverfahren und Vorlagefrage

16 Im Ausgangsrechtsstreit geht es um die zolltarifliche Einreihung von drei Modellen (KVF-360 4x4, KVF-650 4x4 und KVF-750 4x4) von ATV der Marke Kawasaki. Diese Modelle haben folgende Merkmale gemeinsam:

— Kolbenverbrennungsmotor mit Fremdzündung mit Luftkühlung beim ersten Fahrzeug und Flüssigkeitskühlung bei den beiden anderen, Motorleistung 15,7 kW, 30,9 kW bzw. 37,1 kW,

— ein einziger Sitz und Konstruktion für die Benutzung durch nur eine Person,

— Eigengewicht von 274,5 kg, 273 kg bzw. 275 kg,

— Lenksystem nach dem Ackermann-Prinzip, das durch eine Lenkstange betätigt wird,

— Bremsen an den Vorder- und Hinterrädern,

— Automatikgetriebe und ein Rückwärtsgang,

— Motor, der speziell für die Benutzung in schwer zugänglichem Gelände entwickelt ist und bei niedriger Drehzahl eine ausreichende Zugkraft liefert,

— Antrieb über die Hinterachse oder Vierradantrieb,

— Reifen mit tiefem Profil, das für unbefestigtes Gelände geeignet ist,

— Zugöse zum Ziehen von Anhängern,

— Abschleppkapazität (nicht gebremst) von 620 kg, 567 kg bzw. 567 kg und Abschleppkapazität (gebremst) von 1 028 kg, 1 096 kg bzw. 1 098 kg,

— Kraftübertragung durch Kardanwelle,

— Automatikgetriebe (mit stufenloser Übersetzungsänderung) und

— keine Ausstattung mit Zapfenwelle, hydraulischer Hebevorrichtung oder Seilwinde.

17 Am 28. April 2010 beantragte KME verbindliche Zolltarifauskünfte für diese drei ATV-Modelle unter Angabe der hierfür angestrebten Einreihung in die Unterpositionen 8701 90 11, 8701 90 20 und 8701 90 25 der KN, die Ackerschlepper und Forstschlepper betreffen; bei der vorgeschlagenen Einreihung wurde nach der Motorleistung der jeweiligen Modelle unterschieden.

18 Am 11. Mai 2010 wurden verbindliche Zolltarifauskünfte erteilt, mit denen alle Modelle in die Unterposition 8701 90 90 eingereiht wurden.

19 Nach erfolgloser Einlegung eines Rechtsbehelfs erhob KME Klage gegen die Bescheide mit den verbindlichen Zolltarifauskünften; der Gerechtshof Amsterdam (Berufungsgerichtshof Amsterdam) ist im Rechtsmittelverfahren mit dieser Klage befasst.

20 Das vorlegende Gericht führt aus, dass das Ausgangsverfahren seinen Ursprung im Jahr 1992 habe, da die zuständige Behörde seinerzeit Fahrzeuge, die den im vorliegenden Rechtsstreit in Rede stehenden ähnlich oder mit ihnen identisch seien, als zur Personenbeförderung gebaute Kraftfahrzeuge in die Unterposition 8703 21 10 der KN eingereiht habe. Die damals für Streitigkeiten auf dem Gebiet der Zolltarifierung zuständige Stelle habe diese Einreihung jedoch für verfehlt gehalten und die Auffassung vertreten, die betreffenden Fahrzeuge seien in die Unterposition 8701 90 11 für Ackerschlepper und Forstschlepper, auf Rädern, neu, mit einer Motorleistung von 18 kW oder weniger einzureihen. Entsprechende Zolltarifauskünfte seien erteilt worden.

21 Nachdem diese Auskünfte ihre Gültigkeit verloren hatten, beantragte KME neue verbindliche Zolltarifauskünfte für Fahrzeuge des gleichen Typs, darunter auch das ATV-Modell KVF-650 4x4, das eines der drei im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Modelle ist. In den auf diese Anträge hin erteilten verbindlichen Zolltarifauskünften reihte der Inspecteur diese Fahrzeuge erneut in die Unterposition 8703 21 10 „neue Personenkraftwagen und andere hauptsächlich zur Personenbeförderung gebaute neue Kraftfahrzeuge mit einem Hubraum von 1 000 cm^3 oder weniger“ der KN ein. Diese Einreihung erfolgte unter Bezugnahme auf die Verordnung (EG) Nr. 2518/98 der Kommission vom 23. November 1998 zur Einreihung von bestimmten Waren in die Kombinierte Nomenklatur (ABl. 1998, L 315, S. 3).

22 Im Rahmen des daraufhin von KME veranlassten Gerichtsverfahrens betreffend diese verbindlichen Zolltarifauskünfte legte der Gerechtshof Amsterdam (Berufungsgerichtshof Amsterdam) dem Gerichtshof Fragen zur Gültigkeit dieser Verordnung sowie gegebenenfalls zu den Unterpositionen vor, in die die betreffenden Fahrzeuge einzureihen seien.

23 Mit Urteil vom 27. April 2006, Kawasaki Motors Europe (C-15/05, EU:C:2006:259), hat der Gerichtshof die Ungültigkeit der Verordnung Nr. 2518/98 festgestellt. In Nr. 2 des Tenors jenes Urteils hat er entschieden, dass neue, vierrädrige Geländefahrzeuge mit nur einem Sitz, einem mit einem Lenker

gesteuerten Lenksystem nach dem Ackermann-Prinzip und einer Anhängevorrichtung, deren technische Merkmale es ihnen erlauben, mindestens das Zweifache ihres Eigengewichts zu schieben, in die Unterposition 8701 90 der KN einzureihen sind, wobei die endgültige Einreihung der betreffenden Fahrzeuge in Unterpositionen entsprechend der Leistungsfähigkeit ihres Motors zu erfolgen hat.

24 Im Anschluss an dieses Urteil erteilte der Inspecteur am 12. Januar 2009 neue verbindliche Zolltarifauskünfte, mit denen die betreffenden Fahrzeuge entsprechend der Motorleistung in die Unterpositionen 8701 90 11 oder 8701 90 20 der KN eingereiht wurden.

25 Am 3. Dezember 2009 teilte er jedoch mit, dass diese Auskünfte infolge des Inkrafttretens der Verordnung Nr. 1051/2009 ihre Gültigkeit verloren hätten. Auf der Grundlage dieser Verordnung erteilte er die im vorliegenden Ausgangsverfahren in Rede stehenden verbindlichen Zolltarifauskünfte, mit denen die betreffenden Fahrzeuge in die Unterposition 8701 90 90 der KN eingereiht wurden.

26 Wie die Parteien des Ausgangsverfahrens ist auch das vorlegende Gericht der Auffassung, dass das in Nr. 2 des Anhangs der Verordnung Nr. 1051/2009 angesprochene Fahrzeug und die im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Fahrzeuge zwar nicht identisch, aber ähnlich seien und diese Verordnung damit gestützt auf das Urteil vom 4. März 2004, Krings (C-130/02, EU:C:2004:122), auf Letztere entsprechend anwendbar sei.

27 Das vorlegende Gericht hat jedoch Zweifel an der Gültigkeit der Verordnung, soweit danach diese Fahrzeuge in die Unterposition 8701 90 90 der KN einzureihen sind, weil sie weder über eine Zapfwelle noch über eine hydraulische Hebevorrichtung noch über eine Seilwinde verfügen.

28 Das vorlegende Gericht ist der Auffassung, dass Nr. 2 des Tenors des Urteils vom 27. April 2006, Kawasaki Motors Europe (C-15/05, EU:C:2006:259), das in einer Rechtssache ergangen ist, deren Ausgangsverfahren u. a. ein mit einem der im vorliegenden Ausgangsverfahren in Rede stehenden Modell identisches Fahrzeugmodell, nämlich KVF-650 4x4, betraf, nur dahin aufgefasst werden könne, dass der Gerichtshof solche Fahrzeuge als „Ackerschlepper und Forstschlepper“ qualifiziert habe, weil die KN in ihrer Unterposition 8701 90 nur für diese Gruppe von Schleppern die Unterpositionen entsprechend der Motorleistung präzisiere (achtstellige Unterpositionen 8701 90 11 bis 8701 90 39).

29 Außerdem weist der Gerechtshof Amsterdam (Berufungsgerichtshof Amsterdam) darauf hin, dass in den Erläuterungen zu den Unterpositionen 8701 90 11 bis 8701 90 50, auf die in der Begründung von Nr. 2 des Anhangs der Verordnung Nr. 1051/2009, über deren Gültigkeit der Gerichtshof vorliegend zu entscheiden hat, Bezug genommen werde, zwar erwähnt werde, dass sich die Forstschlepper dadurch auszeichneten, dass sie über eine Seilwinde verfügten. In Bezug auf Ackerschlepper heiße es dort jedoch lediglich, dass diese „im Allgemeinen“ mit einer hydraulischen Hebevorrichtung und einer Zapfwelle ausgestattet seien, was nicht ausschließe, ATV wie die im Ausgangsverfahren in Rede stehenden, die weder über eine hydraulische Hebevorrichtung noch über eine Zapfwelle verfügten, als Ackerschlepper einzureihen.

30 Unter diesen Voraussetzungen hat der Gerechtshof Amsterdam beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Frage zur Vorabentscheidung vorzulegen:

Ist die Verordnung Nr. 1051/2009 gültig?

Zur Vorlagefrage

Zur Zulässigkeit der Frage

31 Die Kommission macht geltend, die Vorlagefrage sei unzulässig, weil die Verordnung Nr. 1051/2009, über deren Gültigkeit der Gerichtshof entscheiden solle, für den beim vorlegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit nicht entscheidungserheblich sei. Aus der Vorlageentscheidung gehe hervor, dass die im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Fahrzeuge mit den in Nr. 2 des Anhangs der Verordnung genannten Fahrzeugen nicht identisch, sondern diesen nur ähnlich seien, so dass sich diese rechtlich nicht unmittelbar auf die Einreihung der im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Fahrzeuge auswirke.

32 Das vorlegende Gericht missverstehe insoweit das Urteil vom 4. März 2004, Krings (C-130/02, EU:C:2004:122). Aus diesem gehe nämlich nicht hervor, dass eine Einreihungsverordnung zwingend analog auf Waren anzuwenden sei, die denen vergleichbar seien, um die es in dieser Verordnung gehe; vielmehr stelle dieses Urteil eine solche Verordnung als Inspirationsquelle im Hinblick auf die Förderung einer kohärenten Auslegung der KN und die Gleichbehandlung der Wirtschaftsteilnehmer dar.

33 Außerdem begründe das vorlegende Gericht nicht, inwiefern die im Ausgangsverfahren fraglichen Fahrzeuge mit dem in Nr. 2 des Anhangs der Verordnung Nr. 1051/2009 beschriebenen Fahrzeug vergleichbar seien.

34 Diese Unzulässigkeitseinrede ist zurückzuweisen.

35 Zunächst ist nämlich festzustellen, dass das vorlegende Gericht genau denselben Begriff benutzt hat wie der Gerichtshof in Rn. 35 des Urteils vom 4. März 2004, Krings (C-130/02, EU:C:2004:122), in seiner niederländischen Fassung, nämlich das Adjektiv „vergelijkbaar“, das mit dem Adjektiv „analogue“ in der französischen Fassung jenes Urteils und dem Verb „entsprechen“ in der deutschen Fassung wiedergegeben wird; Deutsch war die Verfahrenssprache des Vorabentscheidungsverfahrens, in dessen Rahmen dieses Urteil erging.

36 Überdies hat sich das vorlegende Gericht offensichtlich zum einen nicht auf die Feststellung beschränkt, dass die im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Waren der in Nr. 2 des Anhangs der Verordnung Nr. 1051/2009 beschriebenen Ware entsprechen, wobei es sich dabei um eine Tatsachenwürdigung handelt, die in seine ausschließliche Zuständigkeit fällt, sondern es hat darüber hinaus eine genaue Beschreibung dieser Waren gegeben, die zudem im Wesentlichen der Warenbezeichnung entspricht, die dieser Anhang in Bezug auf die unter seine Nr. 2 fallende Ware enthält. Aus den Warenbezeichnungen in den Rn. 9 bis 11 und 16 des vorliegenden Urteils geht hervor, dass die im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Fahrzeuge dem Fahrzeug entsprechen, das Gegenstand von Nr. 2 des Anhangs dieser Verordnung ist. Das vorlegende Gericht hat festgestellt, dass alle diese Fahrzeuge alle erforderlichen Merkmale aufweisen, um als „Zugmaschinen“ im Sinne der Position 8701 der KN angesehen zu werden, und dass sie weder über eine Zapfwelle noch über eine hydraulische Hebevorrichtung noch über eine Seilwinde verfügen.

37 Damit hat das vorlegende Gericht den Anforderungen des Art. 94 Buchst. a und c der Verfahrensordnung des Gerichtshofs entsprochen, indem es im Vorabentscheidungsersuchen den von ihm festgestellten maßgeblichen Sachverhalt so dargestellt hat, dass die Gründe erkennbar sind, aus denen es Zweifel bezüglich der Gültigkeit des betreffenden Teils dieser Verordnung hat.

38 Zum anderen genügt der Hinweis darauf, dass der Gerichtshof im Urteil vom 4. März 2004, Krings (C-130/02, EU:C:2004:122), obwohl das Vorabentscheidungsersuchen Waren betraf, die nicht mit denen identisch waren, um die es im maßgeblichen Teil des Anhangs der Einreihungsverordnung

ging, über deren Gültigkeit der Gerichtshof entscheiden sollte (vgl. Rn. 34 und 35 jenes Urteils), sondern diesen nur entsprachen, dennoch über die Gültigkeit dieser Verordnung entschieden hat (vgl. Nr. 1 des Tenors jenes Urteils).

39 Nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs ist eine Einreihungsverordnung, die nicht unmittelbar auf Waren anwendbar ist, die mit denen, die Gegenstand der Verordnung sind, nicht identisch sind, sondern diesen nur entsprechen, auf diese Waren entsprechend anwendbar (vgl. in diesem Sinne insbesondere Urteile vom 4. März 2004, Krings, C-130/02, EU:C:2004:122, Rn. 34 und 35, und vom 13. Juli 2006, Anagram International, C-14/05, EU:C:2006:465, Rn. 31 bis 33). Wenn also ein nationales Gericht Zweifel an der Gültigkeit einer Einreihungsverordnung hat, die es auf Waren entsprechend anwenden muss, die den in dieser Verordnung bezeichneten Waren hinreichend ähnlich sind, ist es gerechtfertigt, dass dieses Gericht ein die Gültigkeit dieser Verordnung betreffendes Vorabentscheidungsersuchen an den Gerichtshof richtet (vgl. in diesem Sinne insbesondere Urteil vom 19. Februar 2009, Kamino International Logistics, C-376/07, EU:C:2009:105, Rn. 69).

40 Daher ist die Vorlagefrage zu beantworten.

Zur Beantwortung der Frage

41 Der Gerichtshof hat in Nr. 2 des Tenors des Urteils vom 27. April 2006, Kawasaki Motors Europe (C-15/05, EU:C:2006:259), entschieden, dass „neue, vierrädrige Geländefahrzeuge mit nur einem Sitz, einem mit einem Lenker gesteuerten Lenksystem nach dem Ackermann-Prinzip und einer Anhängevorrichtung, deren technische Merkmale es ihnen erlauben, mindestens das Zweifache ihres Eigengewichts zu schieben, … in die Unterposition 8701 90 der KN einzureihen [sind]. Es ist Sache des Gerechtshof Amsterdam [(Berufungsgerichtshof Amsterdam)], die betreffenden Fahrzeuge in die der Leistungsfähigkeit ihres Motors entsprechenden Unterpositionen einzureihen."

42 In der Unterposition 8701 90 der KN, die Zugmaschinen ausgenommen Einachsschlepper, Sattel-Straßenzugmaschinen und Gleiskettenzugmaschinen der Unterpositionen 8701 10 bis 8701 30 betrifft, werden zwei Gruppen von Zugmaschinen genannt, nämlich:

— zum einen Ackerschlepper und Forstschlepper (ausgenommen Einachsschlepper), auf Rädern, und

— zum anderen andere Zugmaschinen, also weder Zugmaschinen der Unterpositionen 8701 10 bis 8701 30 noch Ackerschlepper und Forstschlepper (im Folgenden: andere Zugmaschinen).

43 Die anderen Zugmaschinen werden in einer achtstelligen Unterposition, nämlich der Unterposition 8701 90 90, genannt.

44 Die Ackerschlepper und Forstschlepper dagegen sind Gegenstand verschiedener achtstelliger Unterpositionen. Zunächst wird danach unterschieden, ob sie gebraucht sind, dann gehören sie zur Unterposition 8701 90 50, oder neu. Danach werden die neuen Ackerschlepper und Forstschlepper entsprechend ihrer Motorleistung in sechs achtstellige Unterpositionen aufgeteilt, nämlich in die Unterpositionen 8701 90 11, 8701 90 20, 8701 90 25, 8701 90 31, 8701 90 35 und 8701 90 39.

45 Die Unterposition 8701 90 der KN enthält keine anderen achtstelligen Unterpositionen als die in den beiden vorstehenden Randnummern des vorliegenden Urteils angeführten.

46 Dieser Feststellung ist zu entnehmen, dass Nr. 2 des Tenors des Urteils vom 27. April 2006, Kawasaki Motors Europe (C-15/05, EU:C:2006:259), ausschließlich die achtstelligen Unterpositionen 8701 90 11 bis 8701 90 39 der KN betrifft, die sich auf neue Ackerschlepper und Forstschlepper beziehen, da der Gerichtshof diese Unterpositionen dahin ausgelegt hat, dass sie für die zolltarifliche Einreihung von Fahrzeugen wie den in jener Nr. 2 beschriebenen einschlägig sind, wobei anhand der Motorleistung

des jeweiligen Fahrzeugs bestimmt wird, in welche dieser Unterpositionen es genau einzureihen ist. Somit scheidet die Unterposition 8701 90 90, die andere Zugmaschinen betrifft, für die Einreihung solcher Fahrzeuge aus.

47 Außerdem entspricht das in Nr. 2 des Anhangs der Verordnung Nr. 1051/2009 beschriebene Fahrzeug im Hinblick auf die Beschreibung in den Rn. 26 bis 31 des Urteils vom 27. April 2006, Kawasaki Motors Europe (C-15/05, EU:C:2006:259), den in jener Rechtssache beschriebenen Fahrzeugen. Dies gilt umso mehr, als eines der Fahrzeugmodelle im Ausgangsverfahren der Rechtssache, in der jenes Urteil erging, nämlich das Modell KVF-650 4x4, auch im Ausgangsverfahren der vorliegenden Rechtssache betroffen ist. Wie in Rn. 36 des vorliegenden Urteils ausgeführt wurde, entsprechen die hier im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Fahrzeuge unterschiedslos dem in Nr. 2 des Anhangs der Verordnung Nr. 1051/2009 beschriebenen Fahrzeuge.

48 Somit geht aus den Feststellungen in den Rn. 46 und 47 des vorliegenden Urteils hervor, dass die Verordnung Nr. 1051/2009, soweit mit ihr das in Nr. 2 ihres Anhangs beschriebene Fahrzeug in die Unterposition 8701 90 90 der KN und nicht entsprechend seiner Motorleistung in deren Unterpositionen 8701 90 11 bis 8701 90 39 eingereiht wird, unvereinbar ist mit der Tragweite jener Unterpositionen, wie sie sich aus Nr. 2 des Tenors des Urteils vom 27. April 2006, Kawasaki Motors Europe (C-15/05, EU:C:2006:259), ergibt.

49 Die von der Kommission vorgebrachten Einwände sind nicht geeignet, an der Feststellung der Ungültigkeit, die diese Unvereinbarkeit normalerweise zur Folge haben muss, etwas zu ändern.

50 Insoweit ist erstens festzustellen, dass der Gerichtshof sich in Nr. 2 des Tenors des Urteils vom 27. April 2006, Kawasaki Motors Europe (C-15/05, EU:C:2006:259), darauf beschränkt hat, wie ihn das vorlegende Gericht mit seiner zweiten Frage gebeten hatte, die achtstelligen Unterpositionen zur Unterposition 8701 90 der KN im Hinblick auf die Merkmale der von diesem Gericht beschriebenen Fahrzeuge auszulegen, wobei er das vorlegende Gericht aufgefordert hat, die Einreihung dieser Fahrzeuge selbst vorzunehmen.

51 Zweitens kann der Kommission nicht in ihrem Vorbringen gefolgt werden, der entscheidende Grund für die Einreihung des in Nr. 2 des Anhangs der Verordnung Nr. 1051/2009 beschriebenen Fahrzeugs in die Unterposition 8701 90 90, nämlich dass „[e]ine Einreihung als Ackerschlepper oder Forstschlepper … ausgeschlossen [ist], weil das Fahrzeug weder über eine Zapfwelle noch über eine hydraulische Hebevorrichtung noch über eine Seilwinde verfügt“, ergebe sich aus den Erläuterungen zur KN, da diese für die Unterpositionen 8701 90 11 bis 8701 90 50 präzisierten, dass „Ackerschlepper … im Allgemeinen über eine hydraulische Vorrichtung (Kraftheber) zum Heben und Senken von landwirtschaftlichen Geräten (Eggen, Pflügen usw.), über eine Zapfwelle, durch die andere Maschinen oder Geräte angetrieben werden können, und über eine Vorrichtung zum Ankuppeln von Anhängern [verfügen]“ und „[d]as besondere Kennzeichen für Forstschlepper … das Vorhandensein einer festangebrachten Seilwinde [ist], die zum Abschleppen gefällter Bäume dient“.

52 Die Rechtsprechung des Gerichtshofs hat die Bedeutung dieser Erläuterungen als ein wichtiges, wenn auch nicht rechtsverbindliches Hilfsmittel für die Auslegung der einzelnen Tarifpositionen anerkannt (vgl. in diesem Sinne insbesondere Urteil vom 17. Juli 2014, Sysmex Europe, C-480/13, EU:C:2014:2097, Rn. 30 und die dort angeführte Rechtsprechung).

53 Insoweit ist zum einen darauf hinzuweisen, dass die Abschnitte der Erläuterungen zur KN, auf die die Kommission Bezug nimmt, keine absolute Geltung haben. So wird in Bezug auf eine hydraulische Vorrichtung zum Heben und Senken von landwirtschaftlichen Geräten und eine Zapfwelle, durch die andere Maschinen oder Geräte angetrieben werden können, bei Ackerschleppern lediglich angegeben, dass diese „im Allgemeinen“ damit ausgestattet sind. Wie jedoch das vorlegende Gericht ausführt, ergibt sich aus dieser Formulierung, dass das Fehlen dieser Merkmale nicht ausreicht, um den landwirtschaftlichen Verwendungszweck der Zugmaschinen auszuschließen. Den Ausführungen der

Kommission, wonach diese Formulierung zu einer den Verwendungszweck des Fahrzeugs betreffenden Beweislastumkehr führe, kann nicht gefolgt werden. Diese Tragweite ergibt sich nicht aus den Erläuterungen, was im Übrigen auch dadurch bestätigt wird, dass die Begründung für die Einreihung in Nr. 2 des Anhangs der Verordnung Nr. 1051/2009 keine Feststellung enthält, wonach durch die anderen Merkmale des betreffenden Fahrzeugs nicht dessen landwirtschaftlicher Verwendungszweck begründet würde.

54 Zum anderen sind gemäß der Allgemeinen Vorschrift 1 für die Einreihung der Wortlaut der Positionen und der Anmerkungen zu den Abschnitten oder Kapiteln und daneben noch weitere Allgemeine Vorschriften – soweit in diesen Positionen oder Anmerkungen nichts anderes bestimmt ist – maßgebend. Die Allgemeine Vorschrift 6 bestimmt, dass für die Einreihung von Waren in die Unterpositionen einer Position der Wortlaut dieser Unterpositionen, die Anmerkungen zu den Unterpositionen und – sinngemäß – die anderen Allgemeinen Vorschriften maßgebend sind. Schließlich geht aus der Allgemeinen Vorschrift 3 Buchst. a hervor, dass für die Einreihung von Waren, für die zwei Positionen in Betracht kommen, die Position mit der genaueren Warenbezeichnung den Positionen mit allgemeiner Warenbezeichnung vorgeht.

55 Im vorliegenden Fall steht fest, dass Nutzfahrzeuge wie das in Nr. 2 des Anhangs der Verordnung Nr. 1051/2009 beschriebene als „Zugmaschinen“ im Sinne der Unterposition 8701 90, die ausschließlich Nutzfahrzeuge betrifft, zu qualifizieren sind. Die wesentliche Unterscheidung, die innerhalb dieser Unterposition vorgenommen wird, beruht auf dem landwirtschaftlichen, forstwirtschaftlichen oder sonstigen Verwendungszweck der betreffenden Zugmaschinen.

56 Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs kann der Verwendungszweck der Ware ein objektives Tarifierungskriterium sein, sofern er der Ware innewohnt, was sich anhand ihrer objektiven Merkmale und Eigenschaften beurteilen lässt (Urteil vom 17. Juli 2014, Sysmex Europe, C-480/13, EU:C:2014:2097, Rn. 31 und die dort angeführte Rechtsprechung).

57 Zudem ist im Hinblick auf die Tragweite der Allgemeinen Vorschrift 3 Buchst. a eine Zugmaschine, wenn sie solche objektiven Merkmale aufweist, in die Unterposition mit der genaueren Warenbezeichnung einzureihen.

58 Im vorliegenden Fall kann sich, wie auch aus den Erläuterungen zur KN hervorgeht, die land- oder forstwirtschaftliche Bestimmung der Zugmaschinen aus ihrer Konstruktion und Einrichtungen oder Vorrichtungen ergeben, die sie zur Verwendung im Rahmen landwirtschaftlicher oder gartenbaulicher Betriebe befähigen, ohne dass dieser Verwendungszweck von vornherein an bestimmte abschließend aufgezählte Einrichtungen oder Vorrichtungen geknüpft werden müsste.

59 Wie aus der Beschreibung der Fahrzeugtypen im Urteil vom 27. April 2006, Kawasaki Motors Europe (C-15/05, EU:C:2006:259), hervorgeht, die im Wesentlichen der des Fahrzeugs in Nr. 2 des Anhangs der Verordnung Nr. 1051/2009 entspricht, zeichnen sich die Fahrzeuge, um die es in jenem Urteil geht, außer durch ihre enorme Zugkraft auch durch ihre besondere Konstruktion, insbesondere in Bezug auf den Motor, die Reifen und die Aufhängung, die ihnen ein Vorankommen in schwer zugänglichem Gelände ermöglichen sollen, und durch Gerätschaften aus, die mittels verschiedener Verbindungs- oder Anhängevorrichtungen befestigt werden können. Alle diese Merkmale sind allgemein, objektiv und sichtbar.

60 Drittens ist es unerheblich, dass, wie die Kommission ausführt, Zugmaschinen, die offensichtlich einen land- oder forstwirtschaftlichen Verwendungszweck haben, auch als Freizeitbeschäftigung genutzt werden können. Lässt sich nämlich das objektive Merkmal eines Produkts bei der Zollabfertigung feststellen, so steht der Umstand, dass auch eine andere Verwendung dieses Produkts denkbar ist, seiner rechtlichen Qualifizierung nicht entgegen. Für seine zollrechtliche Tarifierung ist es nicht erforderlich, dass die ausschließliche Zweckbestimmung dieses Produkts dem genannten objektiven Merkmal entspricht. Ausreichend ist, dass dies seine wesentliche Zweckbestimmung ist (Urteil vom

13. Juli 2006, Anagram International, C-14/05, EU:C:2006:465, Rn. 26). Jedenfalls kann dieser Einwand nicht die Einreihung der betreffenden Fahrzeugtypen in die Unterposition 8701 90 90 rechtfertigen, die wie alle Unterpositionen der Position 8701 der KN Nutzfahrzeuge betrifft.

61 Viertens und letztens hat die Einreihung von Fahrzeugen wie dem in Nr. 2 des Anhangs der Verordnung Nr. 1051/2009 genannten in die Unterpositionen 8701 90 11 bis 8701 90 50 keine Auslegung der Unterposition 8701 90 90 dahin zur Folge, dass diese keinen Inhalt hätte. Insoweit genügt der Hinweis, dass die Erläuterungen zur KN in Bezug auf diese letztgenannte Unterposition beispielhaft für Fahrzeuge, die in diese Unterposition fallen, Zugmaschinen für Bauarbeiten und Mehrachsschlepper für Gelenkkraftwagen nennen.

62 Aus alledem folgt, dass die Kommission mit dem Erlass der Verordnung Nr. 1051/2009, soweit mit ihr das in Nr. 2 ihres Anhangs beschriebene Fahrzeug in die Unterposition 8701 90 90 der KN und nicht in die der jeweiligen Motorleistung des Fahrzeugs entsprechenden Unterpositionen 8701 90 11 bis 8701 90 39 eingereiht wird, die Tragweite dieser Unterpositionen verringert und sie dadurch verändert hat und daher die ihr durch Art. 9 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 2658/87 übertragenen Befugnisse überschritten hat (vgl. in diesem Sinne insbesondere Urteil vom 4. März 2004, Krings, C-130/02, EU:C:2004:122, Rn. 26).

63 Somit ist auf die Vorlagefrage zu antworten, dass Nr. 2 des Anhangs der Verordnung Nr. 1051/2009 ungültig ist, da er das darin beschriebene Fahrzeug in die Unterposition 8701 90 90 der KN und nicht in diejenige der Unterpositionen 8701 90 11 bis 8701 90 39 der KN einreiht, die der Motorleistung des jeweiligen Fahrzeugs entspricht.

Kosten

64 Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem beim vorlegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts. Die Auslagen anderer Beteiligter für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Achte Kammer) für Recht erkannt:

Nr. 2 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1051/2009 der Kommission vom 3. November 2009 zur Einreihung von bestimmten Waren in die Kombinierte Nomenklatur ist ungültig, da er das darin beschriebene Fahrzeug in die Unterposition 8701 90 90 dieser Kombinierten Nomenklatur in der durch die Verordnung (EG) Nr. 948/2009 der Kommission vom 30. September 2009 geänderten Fassung und nicht in diejenige der Unterpositionen 8701 90 11 bis 8701 90 39 der Kombinierten Nomenklatur einreiht, die der Motorleistung des jeweiligen Fahrzeugs entspricht.

Unterschriften