SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS JEAN-PIERRE WARNER VOM 14. OKTOBER 1975 [1]

Herr Präsident,
meine Herren Richter!

Diese Rechtssache gelangt im Wege eines vom Finanzgericht Berlin vorgelegten Vorabentscheidungsersuchens vor den Gerichtshof. Jenes Gericht hat über die Einordnung eines von der Klägerin, der Matisa-Maschinen-GmbH, am 3. Juni 1971 aus der Schweiz nach Deutschland eingeführten Geräts in den Gemeinsamen Zolltarif zu befinden.

Es handelt sich bei diesem Gerät um eine Maschine, die für die Unterhaltung von Eisenbahnstrecken verwendet wird. Sie stopft Schotter unter die Bahnschwellen und richtet die Schienenstränge aus. Sie besteht aus einem überdachten Eisenbahnwagenuntergestell, das auf zwei, mit je einem Radpaar versehenen Standardspurachsen ruht. Sie besitzt einen Dieselmotor, der zum Fortbewegen des Fahrzeugs und zum Antreiben der Arbeitsmaschine dient. Für den Fahrbetrieb ist sie u. a. mit einem Fahrersitz mit Bedienungselementen, automatischer Vorfahrvorrichtung, Fahrtenschreiber, akustischer und optischer Signaleinrichtung und Beleuchtung ausgestattet. Ihre Arbeitsmaschine ist mit speziellen hydraulischen, pneumatischen und elektrischen Ausrüstungen, insbesondere Stopfwerkzeugen sowie Gleishebe-, Gleisverschiebe- und Nivelliergeräten, versehen. Sie ist 11,20 m lang, 2,60 m breit, 3,12 m hoch und wiegt ca. 25 t. Sie erbringt eine Stopf- und Nivellierleistung von bis zu 600 m Bahnstrecke in der Stunde. Wenn die Arbeitsmaschinen außer Betrieb sind, kann sie einen Ortswechsel im Schienennetz mit einer Streckengeschwindigkeit bis zu 80 km/h vollziehen.

Als die Maschine erstmalig eingeführt wurde, ordnete sie der Beklagte, das Hauptzollamt Berlin-Packhof, in die Tarifstelle 84.23 A II b des Gemeinsamen Zolltarifs ein. Die Tarifnummer 84.23 lautet wie folgt:

„Ortsfeste oder bewegliche Maschinen, Apparate und Geräte für Erd- oder Steinbrucharbeiten, den Bergbau oder Tiefbohrungen (z. B. Bagger, Schrämmaschinen, Schälschrapper, Nivelliermaschinen und Planierraupenschilde); Rammen; Schneeräumer, ausgenommen Schneeräumkraftwagen der Tarifnummer 87.03:

A. Maschinen, Apparate und Geräte für Erd- oder Steinbrucharbeiten, den Bergbau oder Tiefbohrungen:
   I. selbstfahrend, auf Gleisketten oder Rädern, nicht auf Schienen fahrbar:
   II. andere:
      a) Tiefbohrgeräte
      b) andere
B. Rammen, Schneeräumer, ausgenommen Schneeräumkraftwagen der Tarifnummer 87.03."

Die der Tarifstelle 84.23 A II b zugewiesene Maschine unterlag dem Zoll mit einem Zollsatz von 6,6 % sowie der deutschen Einfuhrumsatzsteuer.

Der Beklagte kam jedoch nachher zu dem Schluß, daß die Maschine in die Tarifstelle 86.04 B des Gemeinsamen Zolltarifs hätte eingeordnet werden müssen, der zufolge der Zollsatz 7,8 % betrug; er forderte demgemäß von der Klägerin Zoll nach.

Die Ordnungsmäßigkeit dieser Nachforderung ist im Verfahren vor dem Finanzgericht Berlin im Streit, und das Gericht ersucht Sie im wesentlichen, diese Frage zu klären.

Bei der Änderung der Tarifierung der Maschine stützte sich der Beklagte auf

1 – Aus dem Englischen übersetzt.

eine Randnummer der vom Rat für die Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Zollwesens gemäß Artikel III und IV des Brüsseler Abkommens vom 15. Dezember 1950 herausgegebenen Erläuterungen zum Brüsseler Zolltarifschema. Diese Randnummer bezieht sich auf die Tarifnummer 86.04 des Brüsseler Zolltarifschemas, die der gleichen Tarifnummer des Gemeinsamen Zolltarifs entspricht. Sie besagt:

„Hierher gehören ferner selbstfahrende Fahrzeuge (Bahndienstwagen) zur Gleisunterhaltung (insbesondere Gleiskorrekturwagen), die mit einem oder mehreren Motoren ausgestattet sind, welche nicht nur zum Antreiben der auf diesen Fahrzeugen montierten Arbeitsmaschinen (Gleisrichtmaschinen, Gleisstopfmaschinen usw.) und zum Fortbewegen des Fahrzeugs während der Arbeit dienen, sondern darüber hinaus einen schnellen Ortswechsel mit eigener Kraft ermöglichen, wenn die Arbeitsmaschinen außer Betrieb sind." [1]

Die Klägerin vertritt indessen die Ansicht, die Tarifnummer 86.04 könne nach ihrem Wortlaut eindeutig keine Fahrzeuge von der in dieser Randnummer genannten Art umfassen. Auch sei der Rat für die Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Zollwesens nicht befugt gewesen, unter dem Deckmantel der Auslegung den Geltungsbereich der Tarifnummer auf derartige Fahrzeuge auszudehnen. Die Klägerin stützt sich auf die deutsche Fassung der Tarifnummer im Gemeinsamen Zolltarif, die wie folgt lautet:

„Triebwagen (auch für Straßenbahnen); Motordraisinen:
A. elektrische Triebwagen (mit Stromspeisung aus dem Stromnetz)
B. andere."

Sie erklärt, im Deutschen bezeichne der Ausdruck „Triebwagen" ein selbstfahrendes Fahrzeug zur Personenbeförderung. Offenbar findet diese Auffassung in deutschen Wörterbüchern eine Stütze; ich verweise auf Wahrig, „Deutsches Wörterbuch", auf den „Volksbrockhaus" und auf Mackensen, „Neues Wörterbuch der deutschen Sprache".

Die Klägerin trägt ferner vor, da dieser Rechtsstreit in Deutschland entstanden sei, müsse der deutsche Text ausschlaggebend sein. Dieses Vorbringen zumindest ist zurückzuweisen; denn würde es anerkannt, so könnte dies ohne Zweifel dazu führen, daß der Gemeinsame Zolltarif in verschiedenen Mitgliedstaaten verschieden ausgelegt und angewandt würde und damit einer seiner Hauptzwecke vereitelt wäre.

Der englische Text der Tarifnummer 86.04 hat folgenden Wortlaut:

„Mechanically propelled railway and tramway coaches, vans and trucks, and mechanically propelled track inspection trolleys:
A. Electric railway and tramway coaches, vans and trucks (powered from an external source of electricity)
B. Other."

Dieser Text, insbesondere die Nebeneinanderstellung von „coaches, vans and trucks", legt den Schluß nahe, daß zu der Tarifposition Fahrzeuge für den Personen- oder Gütertransport gehören, nicht aber bewegliche Maschinen.

Im französischen Text der Tarifnummer heißt es aber:

„Automotrices (même pour tramways) et draisines à moteur:
A. Automotrices électriques (à source extérieure d'énergie)
B. autres."

Der Ausdruck „automotrices" vermag, so scheint es, selbstfahrende Schienenfahrzeuge aller Art einschließlich eines Fahrzeugs zur Gleisunterhaltung zu umfassen. Ein selbstfahrendes Schienenfahrzeug, das Personen oder Güter befördert, wird

1 — Brüsseler Zolltarifschema — Erläuterungen, Teil 4, Tarifnummer 86.04.

im Französischen meines Erachtens „autorail" oder auch, sofern dies nicht zu veraltet ist, „micheline" genannt.

Der dänische, niederländische und italienische Text liegen auf der Linie des französischen; sie verwenden dort, wo es im französischen Text „Automotrices" heißt, die Begriffe „Motorvogne", „Motorwagens" und „Automotrici". Die Kommission trägt vor, alle drei Begriffe hätten umfassende Bedeutung und könnten eine selbstfahrende Gleisunterhaltungsmaschine einschließen. Ich gehe davon aus, daß dieses Vorbringen zutreffend ist.

Falls die Lösung der Streitfrage allein von einer Prüfung der sechs gültigen Texte der Tarifnummer 86.04 des Gemeinsamen Zolltarifs abhinge, so wäre ich wohl geneigt zu sagen, Sie, meine Herren Richter, sollten die genaueren Texte den weiter gefaßten vorziehen und demgemäß für Recht erkennen, daß eine Maschine der in Rede stehenden Art nicht unter diese Tarifposition fällt.

Sie haben aber viele Male für Recht erkannt, daß in Ermangelung einer maßgebenden gemeinschaftsrechtlichen Auslegung einer Position des Gemeinsamen Zolltarifs die vom Rat für die Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Zollwesens aufgrund des Brüsseler Abkommens veröffentlichten Erläuterungen dort, wo sie zweckdienlich sind, als maßgebliche Erkenntnismittel für die Auslegung anzusehen sind, vgl. Rechtssache 14/70, *Bakels/Oberfinanzdirektion München,* Slg. 1970, 1010 f.; Rechtssachen 12, 13 und 14/71, *Henck/Hauptzollamt Emmerich,* Slg. 1971, 751, 775 und 787; Rechtssache 30/71, *Siemers/Hauptzollamt Bad Reichenhall,* Slg. 1971, 928; Rechtssache 77/71, *Gervais-Danone/Hauptzollamt München,* Slg. 1971, 1137, und Rechtssache 185/73, *Hauptzollamt Bielefeld/König,* Slg. 1974, 620.

Ich verstehe dies so, daß die Erläuterungen dort maßgeblich sind, wo Zweifel über die richtige Auslegung der fraglichen Position bestehen. Sie sind nämlich — worauf Herr Generalanwalt Roemer in der Rechtssache *Bakels* (Slg. 1970, 1015 f.) hingewiesen hat — rechtlich nicht verbindlich und können demnach insoweit keine Wirksamkeit entfalten, als sie dem Wortlaut dieser Position eindeutig widersprechen.

Hier bestehen nach meiner Ansicht Zweifel hinsichtlich des Geltungsbereichs der Tarifnummer 86.04.

Diese Zweifel entstehen angesichts der offensichtlich unterschiedlichen Bedeutung ihres Wortlauts in den verschiedenen Sprachen der Gemeinschaft.

Sie verstärken sich bei genauer Prüfung des Wortlauts der Tarifnummer 84.23, der einzigen anderen Tarifnummer, von der ein Beteiligter in dieser Rechtssache meint, die fragliche Maschine könne ihr zugeordnet werden. Insbesondere entspricht die Maschine nicht ohne weiteres der Beschreibung: „Für Erd- oder Steinbrucharbeiten, den Bergbau oder Tiefbohrungen".

Die Zweifel nehmen noch zu bei einer Gesamtschau der Abschnitte und Kapitel des Gemeinsamen Zolltarifs, in denen sich die Tarifnummern 84.23 und 86.04 finden.

Hierbei spreche ich nicht von den Überschriften dieser Abschnitte und Kapitel, die gemäß der Allgemeinen Tarifierungs-Vorschrift A 1 für die Auslegung des Schemas des Gemeinsamen Zolltarifs „nur Hinweise" sind. Ich spiele dabei auch nicht auf die Vorschrift 1 k zu Abschnitt XVI an — dieser Abschnitt enthält Kapitel 84 —, obgleich zu dieser Vorschrift viele Ausführungen gemacht worden sind. Die Vorschrift 1 k bestimmt nämlich nur, daß „Beförderungsmittel" des Abschnitts XVII — er enthält Kapitel 86 — nicht zu Abschnitt XVI gehören. Damit ist aber die Frage noch nicht beantwortet, was zu Kapitel 86 und insbesondere zu der Tarifnummer 86.04 gehört.

Worauf ich mich beziehe, ist der allgemeine Eindruck, den man bei Durchsicht der Abschnitte XVI und XVII gewinnt. Bei einer solchen Prüfung stellt sich nach meiner Meinung heraus, daß Kapitel 86 — so wie es die Kommission vertritt — wahrscheinlich das gesamte bewegliche Eisenbahnmaterial erfassen soll, während sich Kapitel 84, soweit darin von Maschinen die Rede ist, die auf Schienen fahren, mutmaßlich nur mit verhältnismäßig unbeweglichen Maschinen befaßt, die lediglich in einem bestimmten Betrieb oder Bergwerk auf Schienen fahren. Die Kommission weist darauf hin, daß zur Tarifnummer 86.06 ausdrücklich „Werkstattwagen, Kranwagen und andere schienengebundene Arbeitswagen; Draisinen ohne Motor" gehören. Ihr erscheint es unlogisch, wenn eine Arbeitsmaschine wie die vorliegende ohne eigenen Antrieb aufgrund der Tarifnummer 86.06 zum Kapitel 86 gehörte, mit eigenem Antrieb aber nicht. Dem möchte ich zustimmen.

Nach meiner Auffassung genügt es aber — wie gesagt —, daß ein Zweifel besteht und die vom Zollrat herausgegebenen Erläuterungen dazu bestimmt sind, diesen Zweifel zu klären. Unter diesen Umständen erfordert es der erwähnte, in den Entscheidungen des Gerichtshofs aufgestellte Grundsatz, die Erläuterungen als Erkenntnismittel gelten zu lassen. Dafür gibt es auch gute Gründe. Ebenso wie der Gemeinsame Zolltarif bezweckt, innerhalb seines Geltungsbereichs die Gleichbehandlung der Waren an allen Grenzen der Gemeinschaft zu erreichen, so zielt das Brüsseler Abkommen darauf ab, für Zollzwecke eine größtmögliche Gleichheit in der Nomenklatur der Waren in allen Staaten herzustellen, die dieses Abkommen unterzeichnet haben. Zu diesen Unterzeichnern zählen alle Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und viele andere Staaten, die nicht deren Mitglied sind. Es würde schlecht zu der Gemeinschaft als einer Einheit passen, wenn sie dazu beitrüge, die Erreichung des mit dem Abkommen verfolgten Zieles zu vereiteln.

Die vom Finanzgericht Berlin vorgelegten Fragen sind, kurz gesagt, folgende:

1. Ist die von der Klägerin am 3. Juni 1971 eingeführte Maschine nach der Tarifstelle 86.04 B oder nach der Tarifstelle 84.23 A II b des Gemeinsamen Zolltarifs zu tarifieren?
2. Sind insbesondere die Erläuterungen zum Brüsseler Zolltarifschema für die Auslegung des Gemeinsamen Zolltarifs gemeinschaftsrechtlich verbindlich?

Die Kommission weist darauf hin, daß der Gerichtshof mit der ersten Frage, so wie sie formuliert sei, nicht nur ersucht werde, den Gemeinsamen Zolltarif auszulegen — dies ist gemäß Artikel 177 des Vertrages die Aufgabe des Gerichtshofes —, sondern auch, ihn auf den konkreten Einzelfall anzuwenden, was bedeuten würde, daß sich der Gerichtshof Rechtsprechungsbefugnisse des Finanzgerichts Berlin anmaßte. Ich denke, dieser Hinweis hat im Rahmen der vorliegenden Rechtssache nur formale Bedeutung. Nichtsdestoweniger ist er begründet. Zweitens bemerkt die Kommission, es sei sinnvoller, wenn der Gerichtshof die zweite Frage zuerst beantwortet. Auch dies findet meine Zustimmung.

Im Ergebnis bin ich der Auffassung, Sie sollten die vom Finanzgericht Berlin vorgelegten Fragen wie folgt beantworten:

1. In Ermangelung einer maßgeblichen gemeinschaftsrechtlichen Auslegung einer Position des Gemeinsamen Zolltarifs sind die vom Rat für die Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Zollwesens gemäß dem Brüsseler Ab-

kommen über das Zolltarifschema für die Einreihung der Waren in die Zolltarife veröffentlichten Erläuterungen dort, wo sie zweckdienlich sind, maßgebliche Erkenntnismittel für die Auslegung.

2. Demgemäß ist eine Maschine nach der Tarifstelle 86.04 B und nicht nach der Tarifstelle 84.23 A II b des Gemeinsamen Zolltarifs zu tarifieren, auf die folgende Beschreibung zutrifft:

„selbstfahrende Fahrzeuge (Bahndienstwagen) zur Gleisunterhaltung (insbesondere Gleiskorrekturwagen), die mit einem oder mehreren Motoren ausgestattet sind, welche nicht nur zum Antreiben der auf diesen Fahrzeugen montierten Arbeitsmaschinen (Gleisrichtmaschinen, Gleisstopfmaschinen usw.) und zum Fortbewegen des Fahrzeugs während der Arbeit dienen, sondern darüber hinaus einen schnellen Ortswechsel mit eigener Kraft ermöglichen, wenn die Arbeitsmaschinen außer Betrieb sind." [1]

1 – Brüsseler Zolltarifschema – Erläuterungen, Teil 4, Tarifnummer 86.04.