DOMSTOLEN

angående de spørgsmål, som ved kendelse af 19. marts 1975 er forelagt den af Finanzgericht Berlin, for ret:

I mangel af relevante fællesskabsbestemmelser har de i Konventionen om Nomenklaturen til Klassifikation af Varer i Toldtariffer omhandlede forklarende bemærkninger og tariferingsudtalelser virkning som gyldigt middel til fortolkningen af positionerne i den fælles toldtarif.

Udtrykket »motorvogn« i position 86.04 i den fælles toldtarif skal fortolkes således, at det omfatter selvbevægende køretøjer til eftersyn og vedligeholdelse af jernbanespor, der er udstyret med en eller flere motorer, som virker som fremdrivningsmotor for køretøjet under hurtig kørsel på sporet.

Lecourt Monaco Kutscher Donner Mertens de Wilmars

Pescatore Sørensen Mackenzie Stuart O'Keeffe

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 23. oktober 1975.

A. Van Houtte
Justitssekretær

R. Lecourt
Præsident

FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT J.-P. WARNER FREMSAT DEN 14. OKTOBER 1975 [1]

Høje Ret.

Denne sag er forelagt Domstolen som en anmodning om en præjudiciel afgørelse fra Finanzgericht Berlin. Det spørgsmål, som Domstolen skal afgøre, drejer sig om tariferingen efter den fælles toldtarif af et redskab, som sagsøgeren, Matisa-Maschinen-GmbH, indførte fra Schweiz til Tyskland den 3. juni 1971.

Dette redskab er en maskine, som bruges til eftersyn og vedligeholdelse af jernbanespor. Den stopper den ballast, som sporet lægges på, ind under svellerne og retter skinnerne ud. Den består af en over-

1 — Oversat fra engelsk.

dækket jernbanevognramme, som hviler på to standardaksler, der begge er forsynet med et hjulpar. Den har en dieselmotor, som ikke blot driver den frem, men som også trækker dens arbejdsmaskiner. Med henblik på kørslen er den bl.a. forsynet med et førersæde og kontrolinstrumenter, automatisk fremførselsanordning, fartskriver, akustisk og optisk signaludstyr og lys. Dets arbejdsmaskiner omfatter særligt hydraulisk, pneumatisk og elektrisk udstyr, såsom stoppehamre og sporløftere, sporrette- og nivellereanlæg. Den er 11,20 m lang, 2,60 m bred og 3,12 m høj og vejer ca. 25 tons. Den kan stoppe og nivellere op til 600 m jernbanespor i timen. Når arbejdsmaskinen ikke anvendes, kan den køre fra sted til sted på jernbanenettet med hastigheder på op til 80 km/t.

Da maskinen blev indført, tariferede sagsøgte, Hauptzollamt Berlin-Packhof, først maskinen under position 84.23 A II b) i den fælles toldtarif. Position 84.23 lyder således: –

»Maskiner og apparater til jordarbejde, minedrift, stenbrydning o.lign., stationære eller mobile (f.eks. kulbrydningsmaskiner, gravemaskiner, planeringsmaskiner og bulldozers); piloteringsmaskiner; sneplove (undtagen sneplove henhørende under pos. 87.03);

A. Maskiner og apparater til jordarbejde, minedrift, stenbrydning o.lign.:
   I. Selvbevægende, på larvebånd eller hjul, bortset fra maskiner til kørsel på skinner
   II. I andre tilfælde:
      a) Maskiner og apparater til dybdeboring
      b) Andre varer.
B. Piloteringsmaskiner; sneplove (undtagen sneplove henhørende under pos. 87.03).«

Da maskinen henførtes under position 84.23 A II b), skulle der betales told efter en sats på 6,6 % og tysk indførselsomsætningsafgift.

Senere nåede sagsøgte imidlertid til den opfattelse, at maskinen skulle have været henført under position 86.04 B i den fælles toldtarif, hvor toldsatsen var 7,8 %, og bestemte i overensstemmelse hermed, at sagsøgeren skulle betale et supplerende toldbeløb.

Det er lovligheden af denne supplerende toldfastsættelse, det drejer sig om i retsforhandlingerne for Finanzgericht Berlin. Det er i realiteten denne strid, Finanzgericht anmoder Domstolen om at løse.

Ved ændringen af maskinens tarifering henholdt sagsøgte sig til en af Toldsamarbejdsrådet i henhold til artikel III og IV i Bruxelles-konventionen af 15. december 1960 udstedt forklarende bemærkning til Bruxelles-nomenklaturen. I denne bemærkning, som vedrører position 86.04 i Bruxelles-nomenklaturen, der svarer til den samme position i den fælles toldtarif, siges følgende:

»Nærværende position omfatter også selvbevægende jernbanekøretøjer til eftersyn og vedligeholdelse af jernbanespor (f.eks. såkaldte trackliners). Disse køretøjer er udstyret med en eller flere motorer, som ikke blot driver de påmonterede arbejdsmaskiner (skinnerettemaskiner, skinnelæggemaskiner, ballaststampemaskiner etc.) og flytter køretøjet under arbejdets udførelse, men som også virker som fremdrivningsmotor for køretøjet under hurtig kørsel på sporet, når arbejdsmaskinerne ikke anvendes.« [1]

Sagsøgeren har imidlertid anført, at den nuværende ordlyd af position 86.04 klart ikke kan omfatte køretøjer af den art, som er nævnt i denne bemærkning, og at Toldsamarbejdsrådet ikke havde beføjelse til under dække af en fortolkning at udstrække positionens anvendelsesområde til sådanne køretøjer. Sagsøgeren henholder sig til den tyske affattelse af positionen i den fælles toldtarif, som lyder således:

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

1 – Bruxelles-nomenklaturen – forklarende bemærkninger, bind III, pos. 86.04.

Sagsøgte har anført, at ordet »Triebwagen« på tysk omfatter et selvbevægende køretøj til passagerbefordring. Sagsøgerens synspunkt synes at have støtte i tyske ordbøger — se Wahrig: »Deutsches Wörterbuch«; »Der Volks-Brockhaus«; og Mackensen: »Neues Wörterbuch der deutschen Sprache«.

Det blev endvidere fremført på sagsøgerens vegne, at den tyske affattelse af positionen måtte anvendes, eftersom sagen opstod i Tyskland. I det mindste må dette anbringende forkastes, for det er klart, at såfremt man tilslutter sig et sådant anbringende, kan det føre til, at den fælles toldtarif fortolkes og anvendes forskelligt i forskellige medlemsstater, og således til, at et af dens væsentlige formål ikke opnås.

Den engelske affattelse af position 86.04 er således:

»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«.

Dette og særlig sammenstillingen af »coaches, vans and trucks« antyder, at positionen omfatter køretøjer, som er bestemt til passager- eller godsbefordring, men ikke mobile maskiner.

Den franske affattelse af positionen lyder imidlertid således:

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

Ordet »automotrices« heri synes at kunne omfatte enhver form for selvbevægende skinnefartøj, herunder et skinnefartøj, som er bestemt til sporvedligeholdelse. Et selvbevægende skinnefartøj til passager- eller godsbefordring, tror jeg, hedder en »autorail« på fransk, eller måske, hvis ikke dette er for gammeldags, en »micheline«.

De danske, nederlandske og italienske affattelser svarer til den franske affattelse, idet de, hvor den franske affattelse har »Automotrices«, henholdsvis benytter udtrykkene »Motorvogne«, »Motorwagens« og »Automotrici«. Kommissionen har anført, at alle disse tre udtryk har en vid betydning og kan omfatte et selvbevægende køretøj til sporvedligeholdelse. Så vidt jeg forstår, er dette anbringende rigtigt.

Såfremt sagen udelukkende afhang af en bedømmelse af de seks autentiske affattelser af position 86.04 i den fælles toldtarif, tror jeg, at jeg ville være tilbøjelig til at foreslå Domstolen at foretrække de mere nøjagtige formuleringer frem for de mere vidt affattede og i overensstemmelse hermed anse positionen for ikke at omfatte en maskine af den her omtalte art.

Men Domstolen har mange gange fastslået, at i mangel af en autoritativ fortolkning fra Fællesskabet af en bestemmelse i den fælles toldtarif, skal de af Toldsamarbejdsrådet i henhold til Bruxelleskonventionen fastsatte forklarende bemærkninger, såfremt de er relevante, anses for at have virkning som et gyldigt middel til denne fortolkning — se sag 14/70 *Bakels* mod *Oberfinanzdirektion München* (Rec. 1970, s. 1009-1010), sagerne 12, 13 og 14/71 *Henck* mod *Hauptzollamt Emerich* (Rec. 1971, s. 751, 775 og 787), sag 30/71 *Siemers* mod *Hauptzollamt Bad Reichenhall* (samme, s. 928-929), sag 77/71 *Gervais Danone* mod *Hauptzollamt München* (samme, s. 1137) og sag 185/73 *Hauptzollamt Bielefeld* mod *König* (Sml. 1974, s. 619).

Det opfatter jeg således, at de forklarende bemærkninger skal anses som afgørende, når der er tvivl om den rigtige fortolkning af den pågældende bestemmelse, for, som generaladvokat Roemer påpegede det i *Bakels*-sagen (Rec. 1970, s. 1015-1016), har de ikke lovskraft og kan

således ikke tillægges nogen virkning, for så vidt som de er klart i uoverensstemmelse med denne bestemmelses gældende tekst.

I dette tilfælde er der efter min opfattelse tvivl om position 86.04's anvendelsesområde.

Denne tvivl er opstået, fordi der er en klar uoverensstemmelse mellem tekstens betydning på de forskellige af Fællesskabets sprog.

Tvivlen forøges, når man ser nærmere på ordlyden af position 84.23, som er den eneste anden position, der af nogen af sagens berørte parter er blevet foreslået til tarifering af den pågældende maskine. Netop denne maskine svarer ikke særlig godt til varebeskrivelsens udtryk »jordarbejde, minedrift, stenbrydning o.lign.«.

Tvivlen bliver endnu større ved en samlet gennemlæsning af de afsnit og kapitler i den fælles toldtarif, hvori positionerne 84.23 og 86.04 findes.

Hermed hentyder jeg ikke til overskrifterne til disse afsnit og kapitler, om hvilke punkt A, 1) i de almindelige tariferingsbestemmelser vedrørende nomenklaturen i den fælles toldtarif erklærer, at de »tjener alene til orientering«; jeg hentyder heller ikke til punkt 1, litra k) i bestemmelserne til afsnit XVI, hvori kapitel 84 er indeholdt, skønt der blev sagt meget om dette punkt under forhandlingerne. Punkt 1, litra k) erklærer blot, at afsnit XVI ikke omfatter »transportmidler og andre varer henhørende under afsnit XVII«, hvorunder kapitel 86 hører. Denne erklæring giver ikke noget svar på spørgsmålet om, hvad kapitel 86, og navnlig position 86.04, omfatter.

Det jeg hentyder til er det generelle indtryk, man får ved en gennemlæsning af afsnit XVI og XVII. En sådan gennemlæsning viser efter min opfattelse, at det med kapitel 86, som hævdet af Kommissionen, sandsynligvis har været hensigten at omfatte alt mobilt jernbaneudstyr, medens kapitel 84, for så vidt som der heri nævnes maskiner til kørsel på skinner, sandsynligvis kun angår forholdsvis stationære maskiner til kørsel på skinner udelukkende inden for en særlig bedrift eller mine. Kommissionen har påpeget, at position 86.06 udtrykkeligt omfatter — »værkstedsvogne, kranvogne og andre arbejdsvogne til jernbaner og sporveje; dræsiner uden motor«. Det ville ifølge Kommissionen være mærkeligt, såfremt et arbejdskøretøj som det i denne sag omtvistede i medfør af position 86.06 falder ind under kapitel 86, hvis det ikke er selvbevægende, men udenfor, hvis det er selvbevægende. Jeg er tilbøjelig til at være enig heri.

Det er imidlertid, som jeg har anført, efter min mening tilstrækkeligt, at der foreligger tvivl, og at de af Toldsamarbejdsrådet udsendte forklarende bemærkninger er bestemt til at bortvejre denne tvivl. Under disse omstændigheder følger det at det princip, som er fastslået i de afgørelser fra denne Domstol, som jeg har henvist til, at man må følge den vejledning, som gives i den forklarende bemærkning. Og det er der god grund til. Lige så vel som det er formålet med den fælles toldtarif inden for dens anvendelsesområde at nå frem til ensartet behandling af varer ved alle grænser i Fællesskabet, således er det også målet for Bruxelles-konventionen, at alle de stater, som er underskrivere af denne konvention, tilstræber så stor ensartethed som muligt i nomenklaturens varebeskrivelse af hensyn til toldbehandlingen. Disse underskrivere omfatter alle medlemsstaterne i Fællesskabet og herudover mange andre stater, som ikke er medlemmer af Fællesskabet. Det ville næppe være passende for Fællesskabet, om det som sådant var medvirkende til, at man ikke opnåede konventionens mål.

De foreliggende spørgsmål, som er forelagt Domstolen af Finanzgericht Berlin kan sammenfattes således:

1. Skal den af sagsøgeren den 3. juni 1971 indførte maskine henføres under position 86.04 B eller under position 84.23 A II b) i den fælles toldtarif?

2. Er særligt de forklarende bemærkninger til Bruxelles-nomenklaturen bindende i henhold til fællesskabsretten for fortolkningen af den fælles toldtarif?

Kommissionen har påpeget, at således som det første spørgsmål er formuleret, anmodes Domstolen ikke blot om at fortolke den fælles toldtarif, hvilket Domstolen har kompetence til i henhold til traktatens artikel 177, men også om at anvende den på sagens faktiske omstændigheder, og at dette ville være ensbetydende med, at Domstolen tiltog sig Finanzgericht's kompetence. Denne anskuelse er efter min mening under den foreliggende sags omstændigheder udelukkende formel. Den er ikke desto mindre rigtig. Kommissionen har yderligere påpeget, at det ville være mere logisk, om Domstolen først svarede på det andet spørgsmål. Også dette er jeg enig i.

Jeg foreslår herefter Domstolen at besvare de spørgsmål, som er forelagt Domstolen af Finanzgericht Berlin, således:

1. I mangel af en autoritativ fortolkning fra Fællesskabet af en bestemmelse i den fælles toldtarif, har de af Toldsamarbejdsrådet i henhold til Bruxelleskonventionen om Nomenklaturen til Klassifikation af udsendte forklarende bemærkninger af varer i toldtariffen, hvor de er relevante, virkning som et gyldigt middel til denne fortolkning;

2. I overensstemmelse hermed skal en maskine, som falder ind under følgende beskrivelse tariferes under position 86.04 B snarere end under position 84.23 A II b) i den fælles toldtarif:

»Selvbevægende jernbanekøretøjer til eftersyn og vedligeholdelse af jernbanespor (for eksempel såkaldte »trackliners«). Disse køretøjer er udstyret med en eller flere motorer, som ikke blot driver de påmonterede arbejdsmaskiner (skinnerettemaskiner, skinnelæggemaskiner, ballaststampemaskiner etc.) og flytter køretøjet under arbejdets udførelse, men som også virker som fremdrivningsmotor for køretøjet under hurtig kørsel på sporet, når arbejdsmaskinerne ikke anvendes.« [1]

1 — Bruxelles-nomenklaturen — forklarende bemærkninger, bind III, pos. 86.04.