CONCLUSIE VAN DE ADVOCAAT-GENERAAL J.-P. WARNER VAN 14 OKTOBER 1975 [1]

Mijnheer de President,
mijne heren Rechters,

In de onderhavige zaak heeft het Finanzgericht Berlin ons een prejudiciële vraag gesteld over de indeling van een machine die door Matisa-Maschinen-GmbH, verzoekster in het hoofdgeding, op 3 juni 1971 uit Zwitserland in Duitsland werd ingevoerd.

Het betreft een machine voor het onderhoud van spoorbanen, en met name om ballast onder de dwarsliggers te brengen en de rails te richten. Zij bestaat uit een overdekt wagononderstel op twee standaardassen met elk een paar wielen. Zij is voorzien van een dieselmotor voor de voortbeweging van het voertuig en de aandrijving van de werktuigen. Voor de voortbeweging is zij onder andere uitgerust met een bestuurdersstoel en een bedieningspaneel, een automatisch besturingsmechanisme, een snelheidsmeter, akoestische en optische signaalinrichting, en verlichting. Tot de werktuigen behoren speciale hydraulische, pneumatische en elektrische werktuigen, met name stopbussen en apparatuur voor het optillen, verplaatsen, en nivelleren van de spoorbaan. De machine is 11,20 m lang, 2,60 m breed en 3,12 m hoog, en weegt ca. 25 ton. Per uur kan zij 600 meter spoorbaan behandelen. Wanneer de machine niet in actie is, kan zij zich over de spoorbaan verplaatsen met snelheden tot 80 km per uur.

Toen de machine werd geïmporteerd, deelde verweerder — Hauptzollamt Berlin-Packhof — deze aanvankelijk in onder post 84.23 A II b van het gemeenschappelijk douanetarief. Post 84.23 luidt:

„Delf- en graafmachines en -toestellen, machines en toestellen, voor grondwerken en voor grondboringen, stationaire en andere (mechanische schoppen, kolenzaagmachines, excavatoren, sleepschoppen, egaliseermachines, bulldozerattachments, schrapers, enz.); heimachines, sneeuwploegen en andere sneeuwruimers, andere dan de sneeuwruimauto's bedoeld bij post 87.03:

A. Delf- en graafmachines en -toestellen, machines en toestellen, voor grondwerken en voor grondboringen:
   I. Machines en toestellen, met eigen beweegkracht, gemonteerd op rupsbanden of op wielen, welke zich niet langs rails kunnen voortbewegen
   II. Andere:
      a) Machines voor grondboringen
      b) Overige
B. Heimachines; sneeuwploegen en andere sneeuwruimers, andere dan de sneeuwruimauto's bedoeld bij post 87.03."

Bij indeling onder genoemde post was over de machine 6,6 % invoerrecht en daarnaast Duitse compenserende omzetbelasting verschuldigd.

Naderhand kwam verweerder echter tot de conclusie dat de machine had moeten worden ingedeeld onder post 86.04 B van het gemeenschappelijk douanetarief, met een invoerrecht ad 7,8 %; verzoekster werd hiervoor een navordering toegezonden.

De juistheid van deze navordering is in geding voor het Finanzgericht Berlin en het is in hoofdzaak hieromtrent dat het Finanzgericht een uitspraak van het Hof vraagt.

Voor de wijziging van de tariefindeling baseerde verweerder zich op de toelichtingen bij de nomenclatuur van Brussel door de internationale douaneraad op-

1 — Vertaald uit het Engels.

gesteld krachtens de artikelen III en IV van het Verdrag van Brussel van 15 december 1950. Deze toelichtingen, waarvan de nummering correspondeert met die van het gemeenschappelijk douanetarief, luiden met betrekking tot post 86.04:

„Tot post 86.04 behoren eveneens de voertuigen met eigen beweegkracht voor het onderhoud van spoorbanen (bijvoorbeeld voor het richten van rails). Deze voertuigen zijn daartoe voorzien van één of meer motoren, die niet alleen dienen voor het aandrijven van de werktuigen (railrichters, ballaststampers, enz.) waarmede de voertuigen zijn uitgerust en voor het voortbewegen van het geheel tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden, maar bovendien voor het snel en geheel zelfstandig voortbewegen van de voertuigen langs de spoorbaan."

Verzoekster stelt echter dat de feitelijke omschrijving van post 86.04 geen voertuigen als bedoeld in deze toelichtingen kan omvatten en dat de internationale douaneraad niet bevoegd was onder het mom van uitlegging de draagwijdte van de post tot dergelijke voertuigen uit te breiden. Verzoekster gaat af op de Duitse tekst van de post in het gemeenschappelijk douanetarief, luidende:

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

Verzoekster stelt dat met het Duitse woord „Triebwagen" wordt bedoeld een op eigen kracht bewegend voertuig voor het vervoer van personen. Deze opvatting zou steun vinden in Duitse woordenboeken, zoals het „Deutsches Wörterbuch" van Wahrig, de „Volks-Brockhaus" en het „Neues Wörterbuch der deutschen Sprache" van Mackenzen.

Voorts meent verzoekster dat, waar de zaak in Duitsland speelt, de Duitse tekst van de post bepalend is. Deze bewering is volgens mij in ieder geval onjuist, omdat dit immers tot gevolg zou kunnen hebben dat het gemeenschappelijk douanetarief in de onderscheiden Lid-Staten verschillend wordt uitgelegd en toegepast en daardoor in een van zijn voornaamste doeleinden wordt gefnuikt.

De Engelse tekst van post 86.04 luidt:

„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."

Deze tekst, en in het bijzonder de nevenschikking van „coaches, vans and trucks", wekt de indruk dat de post betrekking heeft op voertuigen bestemd voor personen- of goederenvervoer, doch niet op beweegware machines.

De Franse tekst van de post luidt echter:

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

De term „automotrices" zou ieder soort railvoertuig met zelfaandrijving kunnen omvatten, met inbegrip van een voertuig voor het onderhoud van spoorbanen. Een op eigen kracht bewegend railvoertuig voor personen- of goederenvervoer heet volgens mij in het Frans een „autorail" of — als dat tenminste niet te ouderwets klinkt — een „micheline".

De Deense, Nederlandse en Italiaanse teksten stemmen overeen met de Franse tekst; het Franse „automotrices" heet daar „motorvogne", „motorwagens" en „automotrici". Volgens de Commissie hebben alle drie termen een ruime betekenis en kunnen zij mede omvatten een op eigen kracht voortbewogen voertuig voor het onderhoud van spoorbanen. Naar ik begrijp is dit inderdaad het geval.

Zou deze vraag uitsluitend moeten worden beantwoord aan de hand van de zes authentieke teksten van post 86.04 van het gemeenschappelijk douanetarief, dan zou ik geneigd zijn te zeggen dat de voorkeur ware te geven aan de nauwkeuriger boven de meer algemeen geformuleerde teksten en dat machines als hier bedoeld derhalve niet onder deze post mogen worden gebracht.

U heeft echter herhaaldelijk beslist dat, zolang gezaghebbende gemeenschapsrechtelijke toelichtingen terzake ontbreken, aan de toelichtingen van de internationale douaneraad bij het Verdrag van Brussel, in voorkomende gevallen het gezag toekomt van waardevol hulpmiddel bij de uitlegging van de posten van het gemeenschappelijk douanetarief — zie de arresten 14-70, *Bakels/Oberfinanzdirektion München* (Jurispr. 1970, blz. 1008 e.v.), 12, 13 en 14/71, *Henck/Hauptzollamt Emmerich* (Jurispr. 1971, blz. 751, 775 en 787), 30-71, *Siemers/Hauptzollamt Bad Reichenhall* (Jurispr. 1971, blz. 928), 77-71, *Gervais-Danone/Hauptzollamt München* (Jurispr. 1971, blz. 1137) en 185-73, *Hauptzollamt Bielefeld/König,* (Jurispr. 1974, blz. 620).

Ik zie dit zo dat deze toelichtingen alleen bij twijfel omtrent de juiste uitlegging van de betrokken bepaling als gezaghebbend moeten worden beschouwd, immers, zoals Advocaat-Generaal Roemer in de zaak *Bakels* (Jurispr. 1970, blz. 1015-1016) heeft opgemerkt, hebben zij geen rechtens bindend karakter en kan daaraan geen rechtsgevolg worden toegekend, voorzover zij kennelijk in strijd zijn met de letter van die bepaling.

Mij dunkt dat in casu inderdaad twijfel bestaat omtrent de draagwijdte van post nr. 86.04.

Deze twijfel vindt zijn grond in het duidelijke verschil in betekenis tussen de tekst van deze post in de verschillende gemeenschapstalen.

Hij wordt versterkt bij nadere beschouwing van de tekst van post 84.23, de enige andere post waaronder de machine volgens de in deze zaak gemaakte opmerkingen zou kunnen worden ingedeeld. Met name voldoet die machine niet zonder meer aan de omschrijving „delf- en graafmachines en -toestellen, machines en toestellen, voor grondwerken en voor grondboringen [1].

Hij wordt verder versterkt bij lezing van de verschillende afdelingen en hoofdstukken van het gemeenschappelijk douanetarief waarin de posten 84.23 en 86.04 voorkomen.

Hiermee bedoel ik niet de opschriften van de afdelingen en hoofdstukken, die volgens regel A 1 van de Algemene regels voor de toepassing van de nomenclatuur van het gemeenschappelijk douanetarief worden geacht „slechts als aanwijzing te gelden"; evenmin bedoel ik aantekening 1, sub k, van de aantekeningen bij afdeling XVI, waaronder hoofdstuk 84 valt, hoewel die aantekening in het geding uitvoerig ter sprake is geweest. In aantekening 1, sub k, staat alleen dat afdeling XVI niet omvat het „vervoermaterieel" vallende onder afdeling XVII, waarvan hoofdstuk 86 deel uitmaakt. Hiermede wordt echter geen antwoord gegeven op de vraag wat nu wel onder hoofdstuk 86 en in het bijzonder onder post 86.04 valt.

Ik bedoel de algemene indruk die wordt verkregen bij lezing van de afdelingen XVI en XVII. Daaruit blijkt mijns inziens dat hoofdstuk 86 waarschijnlijk — zoals de Commissie stelt — is bedoeld als verzamelhoofdstuk voor al het rollend spoorwegmaterieel, terwijl hoofdstuk 84, voorzover daarin sprake is van op rails rijdende machines, waarschijnlijk alleen slaat op betrekkelijk statische machines, die alleen binnen een bepaalde fabriek of mijn op rails rijden. De Commissie wijst erop dat post 86.06 omvat „Rijdende werkplaatsen, kraanwagens en andere

1 — *noot van de vertaler:* in de Engelse tekst van post 84.23 volgen hier nog de woorden „of earth, minerals or ores".

dienstwagens, voor spoor en tramwegen, raillorries (draisines zonder motor)". Het zou toch vreemd zijn, aldus de Commissie, als een dienstwagen zoals hier bedoeld, ingevolge post 86.06 wel onder hoofdstuk 86 zou vallen wanneer de wagen geen zelfaandrijving heeft, en met zelfaandrijving buiten hoofdstuk 86 zou vallen. Ik zou mij bij dit standpunt willen aansluiten.

Zoals gezegd, acht ik het echter voldoende dat er twijfel bestaat en dat de toelichtingen van de internationale douaneraad deze twijfel willen opheffen. Onder deze omstandigheden zijn volgens het beginsel dat is neergelegd in de bovengenoemde uitspraken van het Hof, de toelichtingen het aangewezen hulpmiddel. Zulks op goede gronden, immers juist zoals het gemeenschappelijk douanetarief op zijn gebied tot een uniforme behandeling van goederen bij alle grenzen van de Gemeenschap wil komen, is het Verdrag van Brussel gericht op een zo groot mogelijke uniformiteit in de douanenomenclatuur van goederen bij alle Staten die dat Verdrag hebben ondertekend. Hiertoe behoren niet alleen alle Lid-Staten van de Gemeenschap maar nog tal van andere. Het zou een wonderlijke indruk maken wanneer de Gemeenschap, als zodanig, de doelstellingen van het Verdrag van Brussel zou dwarsbomen.

De door het Finanzgericht Berlin aan het Hof voorgelegde vragen kunnen worden samengevat als volgt:

1. Moet de door verzoekster op 3 juni 1971 ingevoerde machine worden ingedeeld onder post 86.04 B of onder post 84.23 A II b van het gemeenschappelijk douanetarief?
2. Zijn met name de toelichtingen bij de nomenclatuur van Brussel naar gemeenschapsrecht verbindend voor de uitlegging van het gemeenschappelijk douanetarief?

De Commissie wijst erop dat, gezien de formulering van de eerste vraag, het Hof niet slechts wordt verzocht om uitlegging van het gemeenschappelijk douanetarief, hetgeen inderdaad 's Hofs taak is volgens artikel 177 EEG-Verdrag, doch ook om toepassing daarvan op het geval in kwestie, waarmee het Hof zich zou begeven op het terrein van de rechtspraak van het Finanzgericht zelf. Dit is juist, zij het mijns inziens in casu louter formeel. In de tweede plaats wijst de Commissie erop dat het meer voor de hand zou liggen wanneer het Hof eerst de tweede vraag zou beantwoorden. Ook dit acht ik juist.

Samenvattend concludeer ik dat op de vragen van het Finanzgericht Berlin worde geantwoord:

1. Zolang gemeenschapsrechtelijke bepalingen terzake ontbreken, komt aan de toelichtingen van de Internationale Douaneraad krachtens het Verdrag van Brussel inzake de nomenclatuur voor de indeling van de goederen in de douanetarieven, het gezag toe van waardevol hulpmiddel bij de uitlegging der tariefposten van het gemeenschappelijk douanetarief;

2. Dienovereenkomstig is niet post 84.23 A II b doch post 86.04 B van het gemeenschappelijk douanetarief van toepassing op een machine die valt onder de omschrijving: „voertuigen met eigen beweegkracht voor het onderhoud van spoorbanen (bijvoorbeeld voor het richten van rails), voorzien van één of meer motoren, die niet alleen dienen voor het aandrijven van de werktuigen (railrichters, ballaststampers, enz.) waarmede de voertuigen

zijn uitgerust en voor het voortbewegen van het geheel tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden, maar bovendien voor het snel en geheel en zelfstandig voortbewegen van de voertuigen langs de spoorbaan." (Toelichtingen bij de nomenclatuur van Brussel, post 86.04)