DOMSTOLENS DOM (Tredje Afdeling)

16. september 2004 *

I sag C-396/02,

angående en anmodning om en præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 234 EF,

indgivet af Gerechtshof te Amsterdam (Nederlandene) ved afgørelse af 6. november 2002, indgået til Domstolen den 11. november 2002, i sagen:

DFDS BV

mod

Inspecteur der Belastingdienst — Douanedistrict Rotterdam,

* Processprog: nederlandsk.

har

DOMSTOLEN (Tredje Afdeling)

sammensat af dommerne A. Rosas, som fungerende formand for Tredje Afdeling, R. Schintgen og K. Schiemann (refererende dommer),

generaladvokat: C. Stix-Hackl
justitssekretær: R. Grass,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

— DFDS BV ved advocaten R.G.A. Tusveld og G.J. van Slooten

— den nederlandske regering ved S. Terstal, som befuldmægtiget

— Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved C. Schieferer og M. van Beek, som befuldmægtigede,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 15. januar 2004,

afsagt følgende

Dom

1 Anmodningen om en præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af underposition 8704 10 i den kombinerede nomenklatur, der er indeholdt i bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 af 23. juli 1987 om told- og statistiknomenklaturen og den fælles toldtarif (EFT L 256, s. 1), som affattet ved Kommissionens forordning (EF) nr. 3115/94 af 20. december 1994 (EFT L 345, 1) og Kommissionens forordning (EF) nr. 3009/95 af 22. december 1995 (EFT L 319, s. 1, herefter »KN«).

2 Anmodningen er blevet forelagt i forbindelse med en sag mellem selskabet DFDS BV (herefter »DFDS«), Amsterdam (Nederlandene), og Inspecteur der Belastingdienst — Douanedistrict Rotterdam vedrørende tariferingen af visse køretøjer, benævnt »Minitracs«, i underposition 8704 10 19 i KN som dumpers, der ikke er konstrueret til landevejskørsel.

Retsforskrifter

3 KN, der er indført ved forordning nr. 2658/87, har til formål at opfylde behovene såvel i forbindelse med den fælles toldtarif som i forbindelse med statistikken over Fællesskabets udenrigshandel. Den er baseret på det harmoniserede varebeskrivelses- og varenomenklatursystem (herefter »HS«), der er udarbejdet af Toldsamarbejdsrådet, som er blevet til Verdenstoldorganisationen, der blev oprettet

ved den internationale konvention, der blev indgået i Bruxelles den 14. juni 1983 (herefter »HS-konventionen«) og godkendt — ligesom ændringsprotokollen hertil af 24. juni 1986 — på Fællesskabets vegne ved Rådets afgørelse 87/369/EØF af 7. april 1987 (EFT L 198, s. 1).

4 Position 8704 henhører under kapitel 87 i afsnit XVII i anden del af KN. Dette kapitel vedrører automobiler, traktorer, cykler og andre landgående køretøjer samt dele og tilbehør hertil. På det tidspunkt, hvor toldskylden opstod i 1995 og 1996, var position 8704, som affattet ved forordningerne nr. 3115/94 og nr. 3009/95, der er identiske for så vidt angår denne position, underinddelt som følger:

»KN-kode	Varebeskrivelse
8704	Automobiler til godsbefordring:
8704 10	– Dumpers, ikke til landevejskørsel:
	– – Med forbrændingsmotor med kompressionstænding, med stempel (diesel- eller semidieselmotor), eller forbrændingsmotor med gnisttænding, med stempel:
8704 10 11	– – – Med forbrændingsmotor med kompressionstænding, med stempel (diesel- eller semidieselmotor), med slagvolumen over 2 500 cm^3, eller forbrændingsmotor med gnisttænding, med stempel, med slagvolumen over 2 800 cm^3
8704 10 19	– – – I andre tilfælde
8704 10 90	– – Med anden motor
	– Andre automobiler til godsbefordring, med forbrændingsmotor med kompressionstænding, med stempel (diesel- eller semidieselmotor):
8704 21	– – Med totalvægt 5 tons og derunder:
[...]	[...]
	– – – – Med slagvolumen 2 500 cm^3 og derunder:
8704 21 91	– – – – – Nye
[...]	[...]«

5 De almindelige tariferingsbestemmelser vedrørende KN, som fremgår af nomenklaturens første del, afsnit I, punkt A, regel 1 og regel 3, litra a), der er identiske i de versioner, der finder anvendelse i 1995 og i 1996, bestemmer bl.a.:

»Tariferingen af varer i den kombinerede nomenklatur sker efter følgende regler:

1. Overskrifter til afsnit, kapitler og underkapitler tjener alene til orientering; tariferingen skal ske med hjemmel i positionsteksterne og de til afsnit og kapitler knyttede bestemmelser samt, for så vidt det ikke strider mod de nævnte tekster og bestemmelser, efter nedenstående regler.

[...]

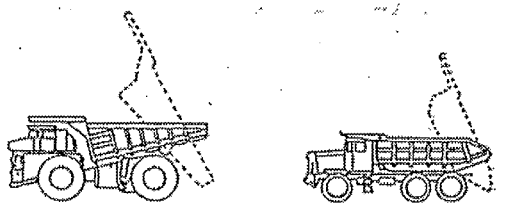
3. Såfremt varer [...] kan henføres under to eller flere positioner, afgøres tariferingen efter følgende regler:

   a) Den position, der har den mest specificerede varebeskrivelse, skal foretrækkes for positioner med en mere almindelig varebeskrivelse. [...]«

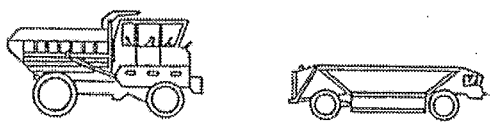
6 De forklarende bemærkninger til KN af 5. december 1994 (EFT C 342, s. 1) indeholder følgende præciseringer vedrørende »Dumpers, ikke til landevejskørsel«, og navnlig underposition 8704 10 10 til 8704 10 90:

»1. Disse underpositioner omfatter hovedsagelig køretøjer med tippelad fortil eller bagtil eller med bundudtømning, bestemt til transport af sand, grus, jord, sten etc. i stenbrud og miner, på byggepladser eller ved anlæggelse af veje, lufthavne og havne. Eksempler på forskellige dumper-typer er nedenfor.

2. Underpositionerne omfatter også mindre køretøjer af den art, der anvendes på byggepladser til transport af jord, murbrokker, cement, beton etc. Disse køretøjer har stift eller leddelt chassis samt to- eller firehjulstræk, idet ladet er anbragt over den ene aksel og førersædet over den anden. De har normalt ikke førerhus.

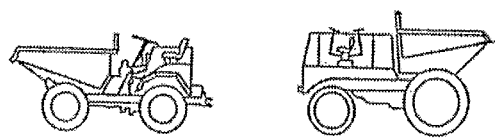


Typiske dumpers



Med to modsatrettede sæder og to sæt betjeningsorganer

Med lad til bundudtømning



Til byggepladser

Med to modsatrettede sæder og to sæt betjeningsorganer

«

7 I medfør af artikel 6, stk. 1, i HS-konventionen blev der under Toldsamarbejdsrådet nedsat en komité benævnt »Komité for Det Harmoniserede System«, der består af repræsentanter for hver kontraherende part. Komitéens opgave består i henhold til HS-konventionens artikel 7, stk. 1, bl.a. i at foreslå ændringer til konventionen og at udarbejde forklarende bemærkninger, tariferingsudtalelser og andre udtalelser vedrørende fortolkningen af HS.

8 I den forklarende bemærkning til HS vedrørende position 8704 hedder det:

»Denne position omfatter bl.a.:

1) Dumpers, der er robust konstruerede køretøjer med tippelad eller bundudtømning, bestemt til transport af jord fra udgravningsarbejder og forskellige materialer. Disse køretøjer, som kan have fast eller leddelt chassis, er almindeligvis forsynet med terrængående hjul, således at de kan arbejde på løs eller blød grund. Både tunge og lette dumpers hører under denne gruppe; sidstnævnte er i visse tilfælde karakteriseret af et drejeligt førersæde, to sæder, som vender i hver sin retning, eller af to rat, således at køretøjet kan styres, selv om føreren er vendt mod ladet under losning.

[...]«

9 Den forklarende bemærkning til HS indeholder følgende passager vedrørende underposition 8704 10:

»Dumpers henhørende under denne underposition adskiller sig i almindelighed fra andre køretøjer til godstransport (navnlig lastvogne med tippelad) ved følgende:

— et tippelad bestående af en meget kraftig stålplade, hvis forreste del er ført op over førerhuset for at beskytte dette; hele ladet kan tippes helt eller delvist bagud

[...]

Nogle dumpers er specielt konstrueret til anvendelse i miner eller tunneler, f.eks. dumpers med bundudtømning. De har nogle af de ovenfor anførte kendetegn, men mangler førerhus, og ladet udgør ikke nogen form for beskyttelsestag.«

10 Kommissionens forordning (EØF) nr. 396/92 af 18. februar 1992 om tarifering af visse varer i den kombinerede nomenklatur (EFT L 44, s. 9) tariferer, som det

fremgår af dets bilag, punkt 3 og 4, visse varer, der henhører under position 8704, på følgende måde:

»Varebeskrivelse	Tarifering (KN-kode)	Begrundelse
[...]	[...]	[...]
3. Et køretøj (længde 180 cm, bredde 87 cm og højde 100 cm) med en encylindret, firetakts benzinmotor (slagvolumen 400 cm^3), i det væsentlige bestående af et forstærket tippelad (nyttelast 400 kg) med manuel tippeanordning, betjeningsanordninger og gummilarvebånd; køretøjet, som har en egenvægt på 250 kg, maksimal hastighed på 6,8 km/h og en effekt på 5,37 kW, er udstyret med gearkasse med tre fremadgående gear og et bakgear; det anvendes hovedsagelig på byggepladser til transport og dumping af jord, sand etc.	8704 10 19	Tarifering i henhold til Almindelige Tariferingsbestemmelser til Den Kombinerede Nomenklatur, punkt 1 og 6, samt teksten til KN-kode 8704, 8704 10 og 8704 10 19. Køretøjets udformning — især tilstedeværelsen af både tippelad og gummilarvebånd — og det deraf følgende anvendelsesområde udelukker det fra tarifering under KN-kode 8709.
4. Et nyt køretøj (længde 255 cm, bredde 108 cm og højde 128 cm) med en encylindret, firetakts benzinmotor (slagvolumen 400 cm^3), i det væsentlige bestående af et forstærket lad med bevægelige sider og bagstykke (nyttelast 800 kg) og med hydraulisk tippe og vippeanordning, et åbent førerhus med betjeningsanordninger og gummilarvebånd; køretøjet, som har en maksimal hastighed på 8,7 km/h og en effekt på 7,46 kW, er udstyret med gearkasse med fire fremadgående gear og tre bakgear; det anvendes hovedsagelig på byggepladser til transport og dumping af jord, sand etc.	8704 31 91	Tarifering i henhold til Almindelige Tariferingsbestemmelser til Den Kombinerede Nomenklatur, punkt 1 og 6, samt teksten til KN-kode 8704, 8704 31 og 8704 31 91. Køretøjets udformning — især tilstedeværelsen af både tippe/vippelad og gummilarvebånd — og det deraf følgende anvendelsesområde udelukker det fra tarifering under KN-kode 8709. Den komplicerede konstruktion af ladet, der både kan tippe og vippe, udelukker tarifering som en dumper under KN-kode 8704 10.
[...]	[...]	[...]«

Tvisten i hovedsagen og det præjudicielle spørgsmål

11 DFDS, der handler som toldspeditør på vegne af selskabet Maveco Maschinen Handelsgesellschaft mbH, Liechtenstein, indgav i 1995 og 1996 angivelser om overgang af »Minitracs«, typerne 709, 1005 og 1302 til fri omsætning. Disse Minitracs er køretøjer, der er specielt konstrueret til anvendelse uden for vejnettet og bestemt til lodsning og dumpning af materialer. DFDS angav varerne under underposition 8704 10 19 i KN, der vedrører dumpers, der ikke er konstrueret til landevejskørsel.

12 De nederlandske myndigheder fandt, at køretøjerne skulle have været angivet under underposition 8704 21 91 i KN, der vedrører andre automobiler til godsbefordring, for hvilke tolden er højere, og udfærdigede et betalingspålæg til DFDS.

13 DFDS indgav en klage over pålægget, der blev afvist med hensyn til køretøjerne af type 1005 og 1302. DFDS anlagde derfor sag ved Tariefcommissie, nu — siden den 1. januar 2002 — Douanekamer i Gerechtshof te Amsterdam.

14 Den forelæggende ret beskriver de omtvistede varer således:

»De pågældende Minitracs er køretøjer, der er bygget til brug først og fremmest på byggepladser til transport og losning af murbrokker, jord, grus, sand og lignende materialer.

Minitrac 1005 (længde 257 cm, bredde 112 cm og højde 138 cm) er forsynet med en 7 kW dieselmotor.

Minitrac 1302 (længde 264 cm, bredde 124 cm og højde 138 cm) har en 9,5 kW dieselmotor.

Begge køretøjer har fire fremadgående og tre bakgear. Maksimalhastigheden for begge køretøjer er 7,3 km i timen.

Køretøjerne er forsynet med larvebånd, et (åbent) førerhus med betjenings- og styringsmekanisme samt et lad, der kan tippe ved hjælp af en hydraulisk tippemekanisme. Ladet består af en konstruktion med sidevægge, som kan åbne sig eller klappes ned, når ladet tippes. På denne måde kan ladet — uden at køretøjet ændrer position — tippes til tre sider. Model 1302 kan i stedet for et tippelad, der kan tippes til tre sider, eventuelt også forsynes med et lad, der tipper bagud, og som ved hjælp af en ekstra hydraulisk cylinder og en hydraulisk ventil samt en drejemekanisme kan dreje trinløst 180 grader.

Minitrac 1005 har en egenvægt på 830 kg og en lastekapacitet på 1 000 kg.

Minitrac 1302 har en egenvægt på 1 060/1 200 kg og en lastekapacitet på 1 300/1 500 kg.«

15 Den forelæggende ret er af den opfattelse, at tarifering af de omtvistede varer i underposition 8704 10 i KN i princippet ikke er udelukket. Den forelæggende ret finder det dog tvivlsomt, om køretøjer, der ikke er udformet til landevejskørsel, og som er bestemt til transport af jord eller materialer, kan udelukkes fra underposition 8704 10 i KN alene på grund af de teknologiske karakteristika og egenskaber ved konstruktionen af den dumpningsmekanisme, hvormed losningen udføres, hvorved gods kan losses på forskellige måder og med større præcision end med de gamle modeller af den samme type køretøj.

16 Den forelæggende ret er af den opfattelse, at der skal tages hensyn til forordning nr. 396/92, der indeholder en beskrivelse af underposition 8704 31 91 i KN. Forskellen mellem underposition 8704 21 og 8704 31 vedrører motorerne. Automobilerne under underposition 8704 21 har motorer med kompressionstænding, hvorimod motorerne i automobilerne under underposition 8704 31 er med gnisttænding.

17 Gerechtshof te Amsterdam har derfor udsat sagen og forelagt Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»Er lastbiler, som ikke er udformet til landevejskørsel, og som er bestemt til transport og losning af materialer, og som derudover navnlig er forsynet med en kompliceret, mangesidig og præcis tippefunktion, udelukket fra begrebet dumper i [under]position 8704 10 i [den fælles toldtarif]?«

Om det præjudicielle spørgsmål

Indlæg for Domstolen

18 DFDS har gjort gældende, at køretøjer af den omtvistede Minitracs-type skal tariferes som dumpers i underposition 8704 10 i KN. Selskabet har anført, at disse Minitracs tariferes som dumpers i Australien, Canada, De Forenede Stater, Japan og Den Tjekkiske Republik.

19 DFDS har gjort gældende, at det er en urigtig opfattelse at antage, at et køretøj med tippelad skal have en bestemt konstruktion eller form, og at tipningen af ladet skal ske ved hjælp af en enkelt konstruktion (mekanisk eller manuelt). Ladet og tippemekanismen udfylder tilsammen én funktion og skal betragtes som én teknisk helhed. Gennem den tekniske udvikling er dreje- og tippemulighederne blevet forfinet, hvorved konstruktionen og mekanismen er blevet mere kompliceret. Dette er imidlertid detaljer i udførelsen. Det kommer i sidste ende ikke an på, hvordan der kan tippes; det væsentlige er, at der skal kunne tippes på et rumligt begrænset område. Set ud fra deres funktion skal varerne tariferes som dumpers.

20 DFDS foreslår endelig, at det præjudicielle spørgsmål besvares med, at en kompliceret, mangesidig og præcis tippefunktion ikke er til hinder for en tarifering af Minitracs som dumpers i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i underposition 8704 10 i KN.

21 Den nederlandske regering anser ikke den tarifering, som toldmyndighederne har foretaget, for at være i strid med KN.

22 Regeringen har anført, at det fremgår af de forklarende bemærkninger til HS, at en dumper i almindelighed adskiller sig fra andre køretøjer til godstransport ved en række specielle karakteristika, bl.a. ved den omstændighed, at en dumper er et robust køretøj, men relativt enkelt konstrueret med et tippelad bestående af en meget kraftig stålplade, hvis bund kan tippes. De omtvistede køretøjer opfylder imidlertid ikke denne definition, idet de har et lige lad, der kan åbnes på tre sider og ikke består af en meget kraftig stålplade. Dette bekræftes af de forklarende bemærkninger til KN, der omtaler køretøjer »med tippelad fortil eller bagtil eller med bundudtømning«.

23 Den nederlandske regering har anført, at Bundesfinanzhof (Tyskland) har fastslået, at de omtvistede modeller Minitrac 1302 og 1005 ikke opfylder definitionen af dumpers.

24 Kommissionen er i det væsentlige enig i den nederlandske regerings argumenter. Dumpers, der er omfattet af underposition 8704 10 i KN, er enkle køretøjer, der er karakteriseret ved, at deres bund generelt er udformet som en balje, der kan tippes forud eller bagud, med manuel tippeanordning, hvis bund kan tippes helt eller delvist bagud. Disse karakteristika kan udledes af de forklarende bemærkninger til KN vedrørende underposition 8704 10 10 til 8704 10 90, de forklarende bemærkninger til HS vedrørende position 8704 og underposition 8704 10 samt af forordning nr. 396/92, der er i overensstemmelse med KN.

25 Kommissionen har anført, at de omtvistede Minitracs ikke synes at henhøre under underposition 8704 10 i KN, da de er forsynet med et fladt lad med en sofistikeret mekanisme, der hydraulisk kan tippes både til siden og bagud, eller med et lad, der tipper bagud, og som ved hjælp af en ekstra hydraulisk cylinder og en hydraulisk ventil samt en drejemekanisme kan dreje trinløst 180 grader.

26 Kommissionen har derfor foreslået Domstolen at besvare det præjudicielle spørgsmål således:

»Lastbiler, som ikke er udformet til landevejskørsel, og som er bestemt til transport og losning af materialer, og som derudover navnlig er forsynet med en kompliceret, mangesidig og præcis tippefunktion, er udelukket fra begrebet dumper i position 8704 10 i [KN].

Det tilkommer den nationale ret, der har anmodet om en præjudiciel afgørelse, at fastslå den korrekte tarifering på grundlag af alle de oplysninger, den er i besiddelse af.«

Domstolens svar

27 Indledningsvis bemærkes, at det fremgår af Domstolens faste praksis, at det følger af såvel retssikkerheds- som kontroltekniske hensyn, at det afgørende kriterium ved tarifering af varer normalt vil være disses objektive karakteristika og egenskaber som beskrevet i den enkelte position i KN og de supplerende bestemmelser til dennes afsnit og kapitler (jf. bl.a. dom af 7.2.2002, sag C-276/00, Turbon International, Sml. I, s. 1389, præmis 21, og af 7.11.2002, forenede sager C-260/00 — C-263/00, Lohmann og Medi Bayreuth, Sml. I, s. 10045, præmis 30).

28 De forklarende bemærkninger, der for så vidt angår KN er udarbejdet af Kommissionen og for så vidt angår HS af Toldsamarbejdsrådet, indeholder vigtige, om end ikke bindende, bidrag til fortolkningen af de forskellige toldpositioners rækkevidde (jf. dom af 28.4.1999, sag C-405/97, Mövenpick Deutschland, Sml. I, s. 2397, præmis 18).

29 Endvidere kan varens anvendelse udgøre et objektivt kriterium ved tariferingen, såfremt varen og dens anvendelse hænger uløseligt sammen, og denne sammenhæng kan påvises ud fra varens objektive karakteristika og egenskaber (jf. dom af 1.6.1995, sag C-459/93, Thyssen Haniel Logistic, Sml. I, s. 1381, præmis 13).

30 Det bemærkes, at det eneste kriterium, som den nederlandske regering og Kommissionen har fremført for at afvise tariferingen af de omtvistede Minitracs som dumpers i underposition 8704 10 i KN, er ladets særligt avancerede tippeanordning og dets form, der er tilpasset anordningen.

31 Ordlyden af underpositionen forudsætter, at et køretøj opfylder to betingelser for at kunne tariferes i underpositionen, nemlig at det er en dumper, og at det ikke er konstrueret til landevejskørsel. Mens den anden af disse betingelser ikke giver problemer i denne sag, giver KN ikke nogen yderligere angivelser vedrørende definitionen af en »dumper«.

32 Det fremgår af beskrivelserne af disse køretøjer i de forklarende bemærkninger til KN og til HS, at et af de væsentlige karakteristika ved dumpers er, at de har tippelad eller bundudtømning, der gør det muligt at transportere jord fra udgravningsarbejder og forskellige materialer. Der er derimod ingen angivelser i bemærkningerne med hensyn til tippeladenes udformning eller funktion, der i sig selv kan udgøre et afgørende kriterium for tariferingen af et køretøj som dumper.

33 Den forklarende bemærkning til HS vedrørende position 8704 beskriver dumpers som »robust konstruerede køretøjer«. Hvis det forudsættes, at kriteriet om et køretøjs robusthed er tilstrækkeligt objektivt til at kunne anvendes som et tariferingskriterium, er der imidlertid intet, der gør det muligt at udlede af et sådan

kriterium, at en avanceret tippemekanisme ikke kan være robust, eller at køretøjets robusthed skal vurderes i lyset af robustheden af dets dumpningsmekanisme.

34 Med hensyn til underposition 8704 10 fremhæver de forklarende bemærkninger til KN og til HS udtrykkeligt ved anvendelsen af adverbierne »almindeligvis« og »hovedsagelig«, at kriterierne kun nævnes til orientering og ikke udgør præceptive betingelser, der skal opfyldes. Den omstændighed, at et køretøj ikke er forsynet med et traditionelt udformet lad, eller at ladet ikke blot kan tippes forud eller bagud, men også til siden, kan derfor ikke i sig selv udelukke, at det pågældende køretøj tariferes som en dumper.

35 Mere generelt er der ingen omstændigheder i sagen, der i betragtning af formålet med dumperne, nemlig transport og dumpning af jord fra udgravningsarbejder og forskellige materialer, gør det muligt at konkludere, at ændringer med hensyn til konstruktionen af disse køretøjer for at gøre dem bedre til at opfylde deres formål (bl.a. ved dumpning på et rumligt begrænset område) kan indebære, at de udelukkes fra tarifering som dumpers.

36 Med hensyn til punkt 4 i bilaget til forordning nr. 396/92, der indeholder en af Kommissionen foretaget fortolkning af underposition 8704 31 91, bemærkes blot, at den ikke kan danne grundlag for en fortolkning af underposition 8704 10 i KN, der strider mod ordlyden af denne underposition, som fortolket i lyset af de forklarende bemærkninger til KN.

37 Det forelagte spørgsmål skal derfor besvares med, at den omstændighed, at et køretøj med tippelad er forsynet med en kompliceret, mangesidig og præcis tippefunktion, ikke er til hinder for, at det tariferes som dumper i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i underposition 8704 10 i KN.

Sagens omkostninger

38 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagens omkostninger. Bortset fra de nævnte parters udgifter kan de udgifter, der er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser udtaler og bestemmer Domstolen (Tredje Afdeling):

Den omstændighed, at et køretøj med tippelad er forsynet med en kompliceret, mangesidig og præcis tippefunktion, er ikke til hinder for, at det tariferes som dumper i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i underposition 8704 10 i den kombinerede nomenklatur, der er indeholdt i bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 af 23. juli 1987 om told- og statistiknomenklaturen og den fælles toldtarif, som affattet ved Kommissionens forordning (EF) nr. 3115/94 af 20. december 1994 og (EF) nr. 3009/95 af 22. december 1995.

Underskrifter.