ARREST VAN HET HOF (Derde kamer)

16 september 2004 *

In zaak C-396/02,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 234 EG,

ingediend door het Gerechtshof te Amsterdam (Nederland) bij beslissing van 6 november 2002, ingekomen op 11 november 2002, in de procedure:

DFDS BV

tegen

Inspecteur der Belastingdienst — Douanedistrict Rotterdam,

* Procestaal: Nederlands.

wijst

HET HOF VAN JUSTITIE (Derde kamer),

samengesteld als volgt: A. Rosas, waarnemend voor de president van de Derde kamer, R. Schintgen en K. Schiemann (rapporteur), rechters,

advocaat-generaal: C. Stix-Hackl,
griffier: R. Grass,

gezien de stukken,

gelet op de schriftelijke opmerkingen ingediend door:

— DFDS BV, vertegenwoordigd door R. G. A. Tusveld en G. J. van Slooten, advocaten,

— de Nederlandse regering, vertegenwoordigd door S. Terstal als gemachtigde,

— de Commissie van de Europese gemeenschappen, vertegenwoordigd door C. Schieferer en M. van Beek als gemachtigden,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 15 januari 2004,

het navolgende

Arrest

1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van post 8704 10 van de gecombineerde nomenclatuur in bijlage I bij verordening (EEG) nr. 2658/87 van de Raad van 23 juli 1987 met betrekking tot de tarief- en statistieknomenclatuur en het gemeenschappelijk douanetarief (PB L 256, blz. 1), in de versie van verordening (EG) nr. 3115/94 van de Commissie van 20 december 1994 (PB L 345, blz. 1) en van verordening (EG) nr. 3009/95 van de Commissie van 22 december 1995 (PB L 319, blz. 1); (hierna: „GN").

2 Dit verzoek is ingediend in een geding tussen de vennootschap DFDS BV (hierna: „DFDS"), gevestigd te Amsterdam (Nederland), en de Inspecteur der Belastingdienst — Douanedistrict Rotterdam over de tariefindeling van bepaalde, „Minitracs" genoemde, voertuigen in GN-postonderverdeling 8704 10 19 als dumpers ontworpen voor gebruik in het terrein.

Het rechtskader

3 De GN is bij verordening nr. 2658/87 ingesteld ten behoeve van zowel het gemeenschappelijk douanetarief als de statistieken van de buitenlandse handel van de Gemeenschap. De GN is gebaseerd op het geharmoniseerde systeem inzake de omschrijving en de codering van goederen (hierna: „GS"), dat is opgesteld door de Internationale Douaneraad, thans de Werelddouaneorganisatie, en is ingevoerd bij

het Internationaal Verdrag van Brussel van 14 juni 1983 (hierna: „GS-verdrag"), dat, samen met het daarbij behorende protocol van wijziging van 24 juni 1986, namens de Gemeenschap is goedgekeurd bij besluit 87/369/EEG van de Raad van 7 april 1987 (PB L 198, blz. 1).

4 Post 8704 maakt deel uit van hoofdstuk 87 en afdeling XVII van het tweede deel van de GN. Dit hoofdstuk heeft betrekking op automobielen, tractors, rijwielen, motorrijwielen en andere voertuigen voor vervoer over land, alsmede delen en toebehoren daarvan. Ten tijde van het ontstaan van de douaneschuld, in 1995 en 1996, was post 8704 in de versie van verordeningen nrs. 3115/94 en 3009/95, die wat deze post betreft identiek waren, als volgt onderverdeeld:

„GN-code	Omschrijving van de goederen
8704	Automobielen voor goederenvervoer:
8704 10	— Dumpers ontworpen voor gebruik in het terrein:
	— — met een motor met zelfontsteking (diesel- of semi-dieselmotor) of met vonkontsteking:
8704 10 11	— — — met een motor met zelfontsteking (diesel- of semi-dieselmotor) met een cilinderinhoud van meer dan 2 500 cm^3 of met vonkontsteking met een cilinderinhoud van meer dan 2 800 cm^3
8704 10 19	— — — andere
8704 10 90	— — andere
	— andere, met een motor met zelfontsteking (diesel- of semi-dieselmotor):
8704 21	— — met een maximaal toegelaten gewicht van niet meer dan 5 ton:
[...]	[...]
	— — — — met een cilinderinhoud van niet meer dan 2 500 cm^3:
8704 21 91	— — — — — nieuwe
[...]	[...]"

5 De algemene regels voor de interpretatie van de GN zijn neergelegd in het eerste deel daarvan, titel I, A, leden 1 en 3, sub a, die identiek zijn in de in 1995 en in de in 1996 toepasselijke versie, en bepalen onder meer:

„Voor de indeling van goederen in de gecombineerde nomenclatuur gelden de volgende bepalingen.

1. De tekst van de opschriften van de afdelingen, van de hoofdstukken en van de onderdelen van hoofdstukken wordt geacht slechts als aanwijzing te gelden; voor de indeling zijn wettelijk bepalend de bewoordingen van de posten en de aantekeningen op de afdelingen of op de hoofdstukken en — voorzover dit niet in strijd is met de bewoordingen van bedoelde posten en aantekeningen — de navolgende regels.

[...]

3. Indien goederen [...] vatbaar zijn voor indeling onder twee of meer posten, geschiedt de indeling als volgt:

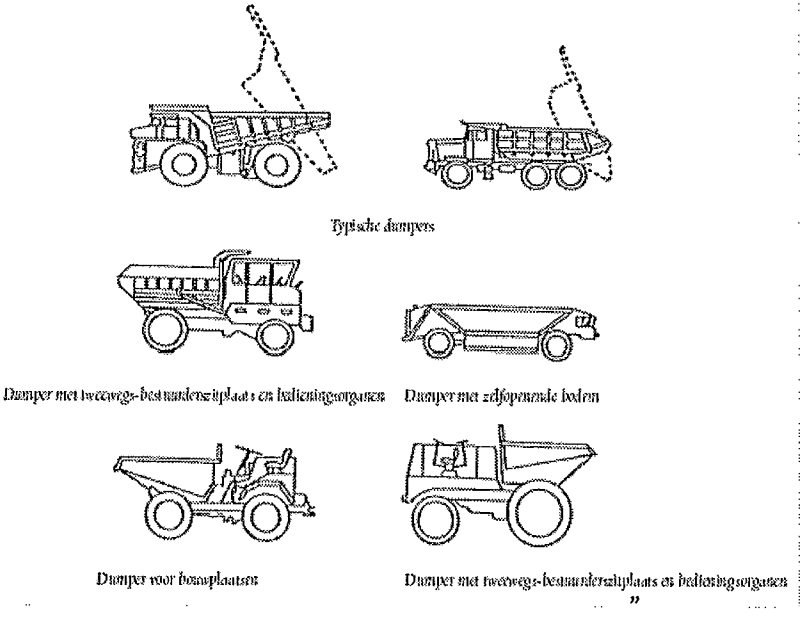
   a) de post met de meest specifieke omschrijving heeft voorrang boven posten met een meer algemene strekking. [...]"

6 De toelichtingen op de GN van 5 december 1994 (PB C 342, blz. 1) bij de „dumpers

ontworpen voor gebruik in het terrein" en in het bijzonder bij de postonderverdelingen 8704 10 10 tot en met 8704 10 90 bevatten de volgende preciseringen:

„1. Tot deze onderverdelingen behoren voornamelijk voertuigen met een naar voren of naar achteren kippende bak of met een zelfopenende bodem, die speciaal zijn geconstrueerd voor het vervoer van zand, grind, aarde, gesteente, enz., in steengroeven en mijnen of op bouwplaatsen voor gebouwen, wegen, vliegvelden of havens. Afbeeldingen van de verschillende typen dumpers zijn opgenomen aan het slot van deze toelichting.

2. Tot deze onderverdelingen behoren eveneens kleinere voertuigen van het type dat wordt gebruikt op bouwplaatsen voor het vervoer van aarde, puin, cement, vloeibaar beton, enz. Deze hebben een vast of geleed chassis en twee of vier aangedreven wielen, terwijl de bak van de dumper boven de ene as is geplaatst en de zitplaats van de bestuurder boven de andere. De zitplaats van de bestuurder wordt gewoonlijk niet door een cabine beschermd.



"

7 Op basis van artikel 6, lid 1, van het GS-verdrag is onder de naam „Comité voor het geharmoniseerde systeem" bij de Internationale Douaneraad een comité ingesteld dat is samengesteld uit vertegenwoordigers van elk van de verdragsluitende partijen. Overeenkomstig artikel 7, lid 1, van het GS-verdrag heeft dit comité onder meer tot taak, wijzigingen van dit verdrag voor te stellen, alsmede toelichtingen, indelingsadviezen en andere adviezen voor de interpretatie van het GS op te stellen.

8 De GS-toelichting bij post 8704 bepaalt:

„Deze groep omvat bovendien:

1) dumpers, zijnde sterk gebouwde vrachtauto's van een speciaal type, meestal met kiepbak — soms met zelfopenende bodem — voor grondverzet of het transport van materialen. Deze voertuigen, die een stijf of een geleed chassis hebben, zijn in het algemeen voorzien van wielen geschikt voor alle terreinen en kunnen op losse grond rijden. Deze groep omvat zowel zware als lichte dumpers. De laatste zijn soms uitgerust met een draaibare zitplaats, met twee tegenover elkaar geplaatste zitplaatsen of met een dubbel stuur, waardoor de bestuurder zicht houdt op de laadbak en het lossen kan regelen.

[...]"

9 De GS-toelichting bij postonderverdeling 8704 10 bevat de volgende passages:

„Deze dumpers zijn in het algemeen van andere voertuigen voor goederenvervoer (in het bijzonder van vrachtwagens met kiepbak) te onderscheiden door de volgende kenmerken:

— de bak van de dumper bestaat uit zeer sterke platen, waarvan de voorste wand tot boven de cabine doorloopt om de bestuurder te beschermen en waarvan de vloer naar achteren geheel of gedeeltelijk schuin oploopt;

[...]

Bepaalde dumpers zijn speciaal ontworpen om te worden gebezigd in mijnen en tunnels, b.v. die met zelfopenende bodem. Deze vertonen enige van bovengenoemde kenmerken, maar zijn niet voorzien van een bestuurderscabine terwijl de bak niet in een soort beschermend dak uitloopt."

10 Bij verordening (EEG) nr. 396/92 van de Commissie van 18 februari 1992 houdende indeling van bepaalde goederen in de gecombineerde nomenclatuur (PB L 44, blz. 9)

werden, zoals blijkt uit de punten 3 en 4 van de bijlage, bepaalde onder post 8704 vallende goederen als volgt ingedeeld:

„Omschrijving van de goederen	Indeling (GN-code)	Motivering
[...]	[...]	[...]
3. Voertuig (lengte 180 cm, breedte 87 cm en hoogte 100 cm) voorzien van een viertakt ééncilinder benzinemotor (400 cm^3 cilinderinhoud), een bedieningsinrichting, een besturingsinrichting en een verstevigde, met de hand kantelbare, laadbak met een laadvermogen van 400 kg en rubberen rupsbanden. Dit voertuig met een leeg gewicht van 250 kg, een maximumsnelheid van 6,8 km/uur en een vermogen van 5,37 kW is voorzien van een versnellingsbak met drie versnellingen vooruit en één achteruit. Dit soort voertuigen wordt voornamelijk op bouwplaatsen gebruikt voor het lossen en het vervoer van aarde, zand en dergelijke materialen.	8704 10 19	De indeling is vastgesteld op basis van de algemene regels 1 en 6 voor de interpretatie van de gecombineerde nomenclatuur, alsmede de tekst van GN-codes 8704, 8704 10 en 8704 10 19. Op grond van het ontwerp, in het bijzonder de aanwezigheid van zowel een kiepbak als rubberen rupsbanden, alsmede de waarschijnlijke plaats van gebruik dient dit voertuig niet onder post 8709 te worden ingedeeld.
4. Voertuig, nieuw, (lengte 255 cm, breedte 108 cm en hoogte 128 cm) voorzien van een viertakt ééncilinder benzinemotor (400 cm^3 cilinderinhoud), een open cabine met bedienings- en besturingsinrichting en een verstevigde laadbak, voorzien van een hydraulisch kantelmechanisme, met een laadvermogen van 800 kg en met neerklapbare zij- en achterwanden. Dit voertuig op rubberen rupsbanden bereikt een maximumsnelheid van 8,7 km/uur, heeft een vermogen van 7,46 kW en is voorzien van een versnellingsbak met vier versnellingen vooruit en drie achteruit. Dit soort voertuigen wordt voornamelijk op bouwplaatsen gebruikt voor het lossen en het vervoer van aarde, zand en dergelijke materialen.	8704 31 91	De indeling is vastgesteld op basis van de algemene regels 1 en 6 voor de interpretatie van de gecombineerde nomenclatuur, alsmede de tekst van GN-codes 8704, 8704 31 en 8704 31 91. Op grond van het ontwerp, in het bijzonder de aanwezigheid van zowel een kiepbak als rubberen rupsbanden, alsmede de waarschijnlijke plaats van gebruik dient dit voertuig niet onder post 8709 te worden ingedeeld. Door de veelzijdige toepasbaarheid en de ingewikkelde constructie kan dit voertuig niet worden aangemerkt als een dumper als bedoeld bij onderverdeling 8704 10.
[...]	[...]	[...]"

Het hoofdgeding en de prejudiciële vraag

11 DFDS, handelend als douane-expediteur voor rekening van de in Liechtenstein gevestigde vennootschap Maveco Maschinen Handelsgesellschaft mbH deed in 1995 en 1996 aangifte voor het vrije verkeer van „Minitracs" van de types 709, 1005 en 1302. Deze Minitracs zijn speciaal ontworpen voor gebruik in het terrein en zijn bestemd voor het laden en lossen van materialen. DFDS heeft ze aangegeven onder GN-postonderverdeling 8704 10 19, die betrekking heeft op dumpers ontworpen voor gebruik in het terrein.

12 Van oordeel dat deze voertuigen moesten worden aangegeven onder GN-postonderverdeling 8704 21 91, die betrekking heeft op andere automobielen voor goederenvervoer, waarvoor hogere douanerechten golden, hebben de Nederlandse douaneautoriteiten DFDS een uitnodiging tot betaling gezonden.

13 DFDS heeft bezwaar gemaakt tegen deze uitnodiging tot betaling. Dit bezwaar werd afgewezen met betrekking tot de voertuigen van de types 1005 en 1302. Daarop heeft DFDS beroep ingesteld bij de Tariefcommissie, thans, sinds 1 januari 2002, de Douanekamer van het Gerechtshof te Amsterdam.

14 De verwijzende rechter beschrijft de betrokken waren als volgt:

„De onderhavige Minitracs zijn voertuigen die zijn gebouwd voor gebruik op voornamelijk bouwplaatsen voor het vervoeren en het lossen van puin, aarde, grind, zand, en dergelijke materialen.

De Minitrac 1005 (lengte 257 cm, breedte 112 cm en hoogte 138 cm) is voorzien van een 7 kW dieselmotor.

De Minitrac 1302 (lengte 264 cm, breedte 124 cm en hoogte 138 cm) beschikt over een 9,5 kW dieselmotor.

Beide voertuigen hebben vier versnellingen vooruit en drie achteruit. De maximumsnelheid van beide voertuigen is 7,3 km/u.

De voertuigen zijn voorzien van rupsbanden, een (open) bestuurderszitplaats met bedienings- en besturingsmechanisme alsmede een laadbak die door middel van een hydraulisch kantelmechanisme vracht kan kiepen. De laadbak bestaat uit een opbouw met zijwanden, die bij het kantelen kunnen openen of neerklapbaar zijn. Op deze wijze is het mogelijk de laadbak — zonder de auto van positie te veranderen — naar drie kanten te kiepen. Het model 1302 kan in plaats van de naar drie zijden kantelbare kiepbak eventueel ook voorzien worden van een naar achteren kiepende laadbak, die met behulp van een extra hydraulische cilinder en hydraulisch ventiel alsmede een draaimechanisme traploos 180 graden kan draaien.

De Minitrac 1005 heeft een eigen gewicht van 830 kg en een laadvermogen van 1 000 kg.

De Minitrac 1302 heeft een eigen gewicht van 1 060/1 200 kg en een laadvermogen van 1 300/1 500 kg."

15 De verwijzende rechter is van mening dat de indeling van de betrokken goederen onder GN-postonderverdeling 8704 10 in beginsel niet is uitgesloten. Hij betwijfelt echter of voertuigen die ontworpen zijn voor gebruik in het terrein en bestemd zijn voor grondverzet of het transport van materialen, van GN-postonderverdeling 8704 10 kunnen worden uitgesloten alleen vanwege de technologische kenmerken en eigenschappen van de constructie waarmee het kiepen wordt uitgevoerd, waardoor goederen op verschillende wijzen en met meer precisie dan met de oudere modellen van hetzelfde voertuig uit de kiepbak kunnen worden gelost.

16 Hij is van oordeel dat verordening nr. 396/92, waarin GN-postonderverdeling 8704 31 91 wordt omschreven, van belang is. Het onderscheid tussen de postonderverdelingen 8704 21 en 8704 31 betreft de motor: de automobielen van onderverdeling 8704 21 hebben een motor met zelfontsteking, de automobielen van onderverdeling 8704 31 daarentegen een motor met vonkontsteking.

17 In deze omstandigheden heeft het Gerechtshof te Amsterdam de behandeling van de zaak geschorst en het Hof de volgende prejudiciële vraag gesteld:

„Zijn vrachtauto's, ontworpen voor gebruik in het terrein, en bestemd voor het transport en lossen van materialen, en daartoe in het bijzonder voorzien van een ingewikkelde, veelzijdige en precieze kiepfunctie, uitgesloten van het begrip dumper in post[onderverdeling] 8704 10 van het [gemeenschappelijk douanetarief]?"

Aangaande de prejudiciële vraag

Bij het Hof ingediende opmerkingen

18 DFDS is van mening dat voertuigen van het type Minitrac als dumpers onder GN-postonderverdeling 8704 10 moeten worden ingedeeld. Zij wijst erop dat deze Minitracs als dumpers zijn ingedeeld in Australië, Canada, de Verenigde Staten, Japan en de Tsjechische Republiek.

19 DFDS betoogt dat het een verkeerde opvatting is te denken dat een kieper een bepaalde opbouw of vorm dient te hebben, en dat het kantelen van de bak middels een eenvoudige constructie (mechanisch of met de hand) zou moeten gebeuren. De laadbak en het kiepmechanisme vervullen samen een functie en moeten als één technisch geheel worden beschouwd. Door de technologische ontwikkelingen zijn de draai- en kiepmogelijkheden verfijnd, waardoor de constructie en het mechanisme gecompliceerder zijn geworden. Dit zijn echter slechts details in de uitvoering. Het komt er uiteindelijk niet op aan hoe kan worden gekiept; wezenlijk is het feit dat het kiepen op een ruimtelijk beperkt gebied kan plaatsvinden. Bezien vanuit hun functie moeten de goederen als dumpers worden ingedeeld.

20 Gelet op een en ander stelt DFDS voor om op de prejudiciële vraag te antwoorden dat een ingewikkelde, veelzijdige en precieze kiepfunctie geen belemmering vormt om de Minitracs in te delen als dumpers in de zin van GN-postonderverdeling 8704 10.

21 De Nederlandse regering is van mening dat de door de douaneadministratie verrichte tariefindeling niet in strijd is met de GN.

22 Zij stelt dat uit de GS-toelichtingen duidelijk blijkt dat een dumper zich in het algemeen onderscheidt van andere voertuigen voor goederenvervoer door een aantal specifieke kenmerken, met name door het feit dat de dumper een robuust, maar tamelijk eenvoudig geconstrueerd voertuig is met een bak vervaardigd uit zeer sterke staalplaten waarvan de vloer schuin oploopt. De litigieuze voertuigen voldoen echter niet aan deze omschrijving aangezien zij een rechte bak hebben die aan drie zijden is te openen en die niet is vervaardigd uit zeer sterke staalplaten. Hetzelfde blijkt uit de GN-toelichtingen, die spreken van voertuigen „met een naar voren of naar achteren kippende bak of met een zelfopenende bodem".

23 De Nederlandse regering voegt daaraan toe dat het Bundesfinanzhof (Duitsland) heeft geoordeeld dat Minitracs van de types 1302 en 1005 niet overeenkomen met de omschrijving van dumpers.

24 De Commissie is het in wezen eens met de argumenten van de Nederlandse regering. Dumpers in de zin van GN-postonderverdeling 8704 10 zijn eenvoudige voertuigen die worden gekenmerkt door het feit dat zij over het algemeen beschikken over naar voren of naar achteren kippende kuipvormige laadbakken, die met de hand kunnen worden bediend en waarvan de vloer naar achteren geheel of gedeeltelijk schuin oploopt. Deze kenmerken volgen uit de GN-toelichtingen betreffende de postonderverdelingen 8704 10 10 tot en met 8704 10 90, de GS-toelichtingen bij post 8704 en postonderverdeling 8704 10 alsook uit verordening nr. 396/92, die in overeenstemming is met de GN.

25 Het feit dat de litigieuze Minitracs zijn uitgerust met een vlakke technisch gesofisticeerde, hydraulisch zowel zijdelings als naar achter kiepbare laadbak dan wel met een naar achter kiepende laadbak die met behulp van een extra hydraulische cilinder en hydraulisch ventiel alsmede een draaimechanisme traploos 180 graden kan draaien, lijkt ze volgens de Commissie uit te sluiten van GN-postonderverdeling 8704 10.

26 Bijgevolg stelt de Commissie het Hof voor, de prejudiciële vraag te beantwoorden als volgt:

„Vrachtauto's, ontworpen voor gebruik in het terrein, en bestemd voor het transport en lossen van materialen, en daartoe in het bijzonder voorzien van een ingewikkelde, veelzijdige en precieze kiepfunctie, dienen, in beginsel, te worden uitgesloten van het begrip ‚dumper' in post 8704 10 [van de GN].

Het is aan de nationale rechter, die met het oog op een prejudiciële beslissing, een vraag heeft gesteld, op grond van alle hem ter beschikking staande feitelijke gegevens, de juiste indeling te verrichten."

Antwoord van het Hof

27 Om te beginnen zij eraan herinnerd dat volgens vaste rechtspraak van het Hof in het belang van de rechtszekerheid en van een gemakkelijke controle het beslissende criterium voor de tariefindeling van goederen in de regel moet worden gezocht in de objectieve kenmerken en eigenschappen ervan, zoals deze in de tekst van de posten van het gemeenschappelijk douanetarief en in de aantekeningen bij de afdelingen of hoofdstukken zijn omschreven (zie met name arrest van 7 februari 2002, Turbon International, C-276/00, Jurispr. blz. I-1389, punt 21, en 7 november 2002, Lohmann en Medi Bayreuth, C-260/00–C-263/00, Jurispr. blz. I-10045, punt 30).

28 De door de Commissie met betrekking tot de GN en door de Internationale Douaneraad met betrekking tot het GS uitgewerkte toelichtingen zijn, hoewel rechtens niet bindend, belangrijke hulpmiddelen bij de uitlegging van de draagwijdte van de verschillende tariefposten (zie arrest van 28 april 1999, Mövenpick Deutschland, C-405/97, Jurispr. blz. I-2397, punt 18).

29 Voorts kan de bestemming van het product een objectief indelingscriterium zijn, wanneer die bestemming inherent is aan het product; de inherentie moet kunnen worden beoordeeld aan de hand van de objectieve kenmerken en eigenschappen van het product (zie arrest van 1 juni 1995, Thyssen Haniel Logistic, C-459/93, Jurispr. blz. I-1381, punt 13).

30 Vaststaat dat het bijzonder geavanceerde kantelmechanisme van de kiepbak en de in functie van dat mechanisme aangepaste vorm van de kiepbak de enige argumenten zijn die door de Nederlandse regering en door de Commissie worden aangevoerd om de indeling van de litigieuze Minitracs als dumpers in de zin van GN-postonderverdeling 8704 10 te weigeren.

31 De tekst van deze postonderverdeling vooronderstelt dat een voertuig aan twee voorwaarden voldoet om onder deze postonderverdeling te kunnen worden ingedeeld, te weten een „dumper" zijn en ontworpen zijn voor gebruik in het terrein. Terwijl de tweede voorwaarde in casu geen probleem vormt, bevat de GN geen nadere precisering van de omschrijving van een „dumper".

32 Uit de omschrijvingen van de voertuigen in de GN-toelichtingen en de GS-toelichtingen vloeit voort dat het hebben van een kiepende bak of een zelfopenende bodem, die het vervoer van puin of andere stortgoederen mogelijk maken, een wezenlijke eigenschap is van dumpers. Deze toelichtingen bevatten echter niets waaruit blijkt dat de vorm of de functionaliteit van de kiepbakken op zichzelf een doorslaggevend criterium kan zijn voor de indeling van een voertuig als dumper.

33 De GS-toelichting bij post 8704 omschrijft dumpers als „sterk gebouwde vrachtauto's". Gesteld dat het criterium van het sterk gebouwd zijn voldoende objectief is om als criterium voor de indeling te worden gehanteerd, uit een dergelijk criterium kan niet worden afgeleid dat een geavanceerd kantelmechanisme niet sterk gebouwd

kan zijn of dat het sterk gebouwd zijn van het voertuig moet worden beoordeeld tegen de achtergrond van het sterk gebouwd zijn van het stortmechanisme.

34 Wat postonderverdeling 8704 10 betreft, onderstrepen de GN- en de GS-toelichtingen, door het gebruik van de woorden „in het algemeen" en „voornamelijk", uitdrukkelijk dat de criteria slechts ter informatie zijn vermeld en geen dwingende voorwaarden zijn. Het feit alleen dat een voertuig niet is uitgerust met een kiepbak met een traditionele vorm of dat deze kiepbak niet alleen naar voren of naar achteren, maar ook zijdelings kan worden gekiept, volstaat derhalve niet om dit voertuig van de indeling als dumper uit te sluiten.

35 Meer algemeen is er in de onderhavige zaak, gelet op de bestemming van dumpers, te weten het vervoer alsmede het lossen van puin en andere stortgoederen, geen enkele reden om te concluderen dat de aan de constructie van deze voertuigen aangebrachte wijzigingen om deze beter aan hun doel te laten beantwoorden (met name door preciezer te lossen in een beperkte ruimte) tot gevolg kunnen hebben dat die voertuigen van de indeling als dumpers worden uitgesloten.

36 Met betrekking tot punt 4 van de bijlage bij verordening nr. 396/92, die een interpretatie van postonderverdeling 8704 31 91 door de Commissie bevat, behoeft slechts te worden vastgesteld dat dit niet als grondslag kan dienen voor een interpretatie van GN-postonderverdeling 8704 10 die ingaat tegen de tekst van deze laatste postonderverdeling zoals geïnterpreteerd tegen de achtergrond van de GN-toelichtingen.

37 Derhalve moet op de vraag worden geantwoord dat het feit dat een voertuig met kiepbak is voorzien van een ingewikkelde, veelzijdige en precieze kiepfunctie, niet in de weg staat aan de indeling ervan als dumper in de zin van GN-postonderverdeling 8704 10.

Kosten

38 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de nationale rechterlijke instantie over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof van Justitie (Derde kamer) verklaart voor recht:

Het feit dat een voertuig met kiepbak is voorzien van een ingewikkelde, veelzijdige en precieze kiepfunctie, staat niet in de weg aan de indeling ervan als dumper in de zin van postonderverdeling 8704 10 van de gecombineerde nomenclatuur in bijlage I bij verordening (EEG) nr. 2658/87 van de Raad van 23 juli 1987 met betrekking tot de tarief- en statistieknomenclatuur en het gemeenschappelijk douanetarief, in de versie van verordening (EG) nr. 3115/94 van de Commissie van 20 december 1994 en van verordening (EG) nr. 3009/95 van de Commissie van 22 december 1995.

Ondertekeningen