ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τρίτο τμήμα)
της 16ης Σεπτεμβρίου 2004 *

Στην υπόθεση C-396/02,

με αντικείμενο αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 234 ΕΚ,

την οποία υπέβαλε το Gerechtshof te Amsterdam (Κάτω Χώρες), με απόφαση της 6ης Νοεμβρίου 2004, που περιήλθε στο Δικαστήριο στις 11 Νοεμβρίου 2002, στο πλαίσιο της δίκης:

DFDS BV

κατά

Inspecteur der Belastingdienst — Douanedistrict Rotterdam,

* Γλώσσα διαδικασίας: η ολλανδική.

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τρίτο τμήμα),

συγκείμενο από τους A. Rosas, προεδρεύοντα του τρίτου τμήματος, R. Schintgen και K. Schiemann (εισηγητή), δικαστές,

γενική εισαγγελέας: C. Stix-Hackl
γραμματέας: R. Grass

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις γραπτές παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

— η DFDS BV, εκπροσωπούμενη από τους R. G. A. Tusveld και G. J. van Slooten, advocaten,

— η Ολλανδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την S. Terstal,

— η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τους C. Schieferer και M. van Beek,

αφού άκουσε τη γενική εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις της κατά τη συνεδρίαση της 15ης Ιανουαρίου 2004,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία της διακρίσεως 8704 10 της Συνδυασμένης Ονοματολογίας, η οποία περιλαμβάνεται στο παράρτημα I του κανονισμού (ΕΟΚ) 2658/87 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1987, για τη δασμολογική και στατιστική ονοματολογία και το κοινό δασμολόγιο (ΕΕ L 256, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε με τους κανονισμούς (ΕΚ) 3115/94 της Επιτροπής, της 20ής Δεκεμβρίου 1994 (ΕΕ L 345, σ. 1), και 3009/95 της Επιτροπής, της 22ας Δεκεμβρίου 1995 (ΕΕ L 319, σ.1, στο εξής: ΣΟ).

2 Η αίτηση αυτή έχει υποβληθεί στο πλαίσιο διαφοράς που έχει ανακύψει μεταξύ της εταιρίας DFDS BV (στο εξής: DFDS), η οποία είναι εγκατεστημένη στο Άμστερνταμ (Κάτω Χώρες), και του Inspecteur der Belastingdienst — Douanedistrict Rotterdam και αφορά το ζήτημα αν ορισμένα οχήματα που αποκαλούνται minitrac πρέπει να καταταγούν δασμολογικά στη διάκριση 8704 10 19 της ΣΟ ως ανατρεπόμενα αυτοκίνητα που είναι κατασκευασμένα για να χρησιμοποιούνται έξω από το οδικό δίκτυο.

Το νομικό πλαίσιο

3 Η ΣΟ, που θεσπίστηκε με τον κανονισμό 2658/87, εξυπηρετεί συγχρόνως τις ανάγκες του Κοινού Δασμολογίου και των στατιστικών του εξωτερικού εμπορίου της Κοινότητας. Στηρίζεται στο εναρμονισμένο σύστημα περιγραφής και κωδικοποιήσεως των εμπορευμάτων (στο εξής: ΕΣ) που κατάρτισε το Συμβούλιο Τελωνειακής Συνεργασίας, νυν Παγκόσμιος Τελωνειακός Οργανισμός, και που

θεσπίστηκε με τη Διεθνή Σύμβαση των Βρυξελλών της 14ης Ιουνίου 1983 (στο εξής: Σύμβαση ΕΣ), η οποία εγκρίθηκε, μαζί με το τροποποιητικό πρωτόκολλο της 24ης Ιουνίου 1986, εξ ονόματος της Κοινότητας με την απόφαση 87/369/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 7ης Απριλίου 1987 (ΕΕ L 198, σ. 1).

4 Η κλάση 8704 ανήκει στο κεφάλαιο 87 του τμήματος XVII του δεύτερου μέρους της ΣΟ. Το κεφάλαιο αυτό αφορά τα αυτοκίνητα οχήματα, τους ελκυστήρες, τα ποδήλατα και άλλα οχήματα για χερσαίες μεταφορές, τα μέρη και εξαρτήματά τους. Κατά τον χρόνο της γενέσεως των τελωνειακών οφειλών, το 1995 και το 1996, η κλάση 8704, όπως είχε διαμορφωθεί με τους κανονισμούς 3115/94 και 3009/95, οι οποίοι δεν έχουν καμία διαφορά ως προς την κλάση αυτή, περιελάμβανε τις εξής υποδιαιρέσεις:

Κωδικός ΣΟ	Περιγραφή εμπορευμάτων
8704	Αυτοκίνητα οχήματα για τη μεταφορά εμπορευμάτων:
8704 10	– Ανατρεπόμενα αυτοκίνητα που είναι κατασκευασμένα για να χρησιμοποιούνται έξω από το οδικό δίκτυο:
	– – Με εμβολοφόρο κινητήρα με ανάφλεξη με συμπίεση (ντήζελ ή ημιντήζελ) ή με ηλεκτρικούς σπινθήρες:
8704 10 11	– – – Με εμβολοφόρο κινητήρα με ανάφλεξη με συμπίεση (ντήζελ ή ημιντήζελ), με κυλινδρισμό που υπερβαίνει τα 2 500 cm^3, ή με εμβολοφόρο κινητήρα με ανάφλεξη με ηλεκτρικούς σπινθήρες, με κυλινδρισμό που υπερβαίνει τα 2 800 cm^3:
8704 10 19	– – – Άλλα
8704 10 90	– – Άλλα
	– Άλλα, με εμβολοφόρο κινητήρα με ανάφλεξη με συμπίεση (ντήζελ ή ημιντήζελ):
8704 21	– – Με μέγιστο βάρος με φορτίο που δεν υπερβαίνει τους 5 t:
[...]	[...]
	– – – – Με κινητήρα με κυλινδρισμό που δεν υπερβαίνει τα 2 500 cm:
8704 21 91	– – – – – Καινούρια
[...]	[...]

5 Οι γενικοί κανόνες για την ερμηνεία της ΣΟ, οι οποίοι περιλαμβάνονται στο πρώτο μέρος, τίτλος I, Α, παράγραφοι 1 και 3, στοιχείο α', της ΣΟ και είναι οι ίδιοι ακριβώς τόσο στο κείμενο της ΣΟ του 1995 όσο και στο κείμενο του 1996, ορίζουν, μεταξύ άλλων, τα εξής:

«Η κατάταξη των εμπορευμάτων στη Συνδυασμένη Ονοματολογία πραγματοποιείται σύμφωνα με τις παρακάτω αρχές.

1. Το κείμενο των τίτλων των τμημάτων, των κεφαλαίων ή των υποκεφαλαίων θεωρείται ότι έχει μόνον ενδεικτική αξία, δεδομένου ότι η κατάταξη καθορίζεται νόμιμα σύμφωνα με το κείμενο των κλάσεων και σημειώσεων των τμημάτων ή των κεφαλαίων και σύμφωνα με τους παρακάτω κανόνες, εφόσον αυτοί δεν είναι αντίθετοι προς το κείμενο των εν λόγω κλάσεων και σημειώσεων.

[...]

3. Όταν εμπορεύματα πρέπει [...] να καταταγούν σε δύο ή περισσότερες κλάσεις [...], η κατάταξη γίνεται σύμφωνα με τα παρακάτω.

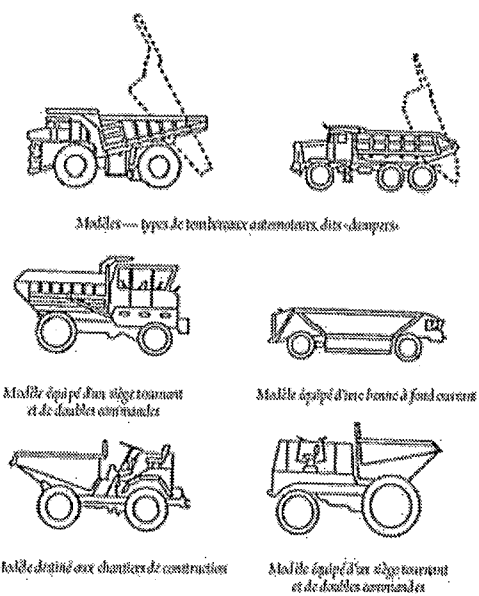
α) Η περισσότερο εξειδικευμένη κλάση πρέπει να έχει προτεραιότητα έναντι των κλάσεων με γενικότερο περιεχόμενο [...].»

6 Οι Επεξηγηματικές Σημειώσεις της ΣΟ, της 5ης Δεκεμβρίου 1994 (ΕΕ C 342, σ. 1), διευκρινίζουν τα εξής ως προς τα «ανατρεπόμενα αυτοκίνητα που είναι

κατασκευασμένα για να χρησιμοποιούνται έξω από το οδικό δίκτυο», και ειδικότερα ως προς τις διακρίσεις 8704 10 10 έως 8704 10 90:

«1. Στις διακρίσεις αυτές υπάγονται κυρίως τα οχήματα που είναι εξοπλισμένα με εμπρόσθια ή οπίσθια ανατρεπόμενη καρότσα ή με καρότσα που ανοίγει η βάση της και τα οποία είναι ειδικά κατασκευασμένα για να μεταφέρουν άμμο, σκύρα, χώμα, πέτρες κ.λπ.· τα οχήματα αυτά προορίζονται για ορυχεία, εργοτάξια οικοδομών, καθώς επίσης και για οδικά, αεροπορικά και λιμενικά έργα. Παραδείγματα διαφόρων τύπων ανατρεπόμενων οχημάτων δίνονται στο τέλος της παρούσας σημείωσης.

2. Υπάγονται επίσης στις παρούσες διακρίσεις τα οχήματα μικρότερων διαστάσεων τα οποία χρησιμοποιούνται στα εργοτάξια για τη μεταφορά χώματος, μπαζών, τσιμέντου και νωπού σκυροδέματος κ.λπ. Τα οχήματα αυτά έχουν σταθερό ή αρθρωτό πλαίσιο (σασί) και κίνηση σε δύο ή τέσσερις τροχούς· η ανατρεπόμενη καρότσα βρίσκεται πάνω από ένα άξονα, ενώ το κάθισμα του οδηγού, το οποίο συνήθως δεν καλύπτεται με καμπίνα, βρίσκεται πάνω από τον άλλο.



»

7 Δυνάμει του άρθρου 6, παράγραφος 1, της Συμβάσεως ΕΣ συστάθηκε, στο πλαίσιο του Συμβουλίου Τελωνειακής Συνεργασίας, μια «επιτροπή του εναρμονισμένου συστήματος», η οποία αποτελείται από εκπροσώπους κάθε συμβαλλόμενου μέρους. Σύμφωνα με το άρθρο 7, παράγραφος 1, της Συμβάσεως ΕΣ, το έργο της επιτροπής αυτής συνίσταται, μεταξύ άλλων, στην υποβολή προτάσεων τροποποιήσεων της εν λόγω συμβάσεως και στην κατάρτιση επεξηγηματικών σημειώσεων, γνωμοδοτήσεων περί δασμολογικής κατατάξεως και άλλων γνωμοδοτήσεων για την ερμηνεία του ΕΣ.

8 Η επεξηγηματική σημείωση του ΕΣ για την κλάση 8704 έχει ως εξής:

« Η κλάση αυτή περιλαμβάνει επιπλέον:

1) τα ανατρεπόμενα οχήματα, τα οποία είναι φορτηγά ισχυρής κατασκευής, φέροντα ανατρεπόμενη καρότσα ή καρότσα της οποίας η βάση ανοίγει και χρησιμοποιούμενα για τη μεταφορά χωμάτων ή διαφόρων υλικών οικοδομών. Τα οχήματα αυτά, τα οποία έχουν ενιαίο ή αρθρωτό πλαίσιο, είναι γενικώς εξοπλισμένα με τροχούς παντός εδάφους και μπορούν να κινούνται σε μη συμπαγή εδάφη. Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει τόσο βαριά όσο και ελαφρά ανατρεπόμενα οχήματα. Τα δεύτερα είναι ενίοτε εξοπλισμένα με περιστρεφόμενο κάθισμα, με δύο καθίσματα που είναι τοποθετημένα το ένα απέναντι στο άλλο ή με διπλό πηδάλιο, έτσι ώστε ο οδηγός να βλέπει την ανατρεπόμενη καρότσα και να μπορεί να ρυθμίζει την εκφόρτωση.

[...]»

9 Όσον αφορά τη διάκριση 8704 10, η επεξηγηματική σημείωση του ΕΣ περιλαμβάνει τα εξής

«Τα ανατρεπόμενα αυτά οχήματα διακρίνονται γενικώς από άλλα οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων (ιδίως τα φορτηγά με ανατρεπόμενη καρότσα) βάσει των ακολούθων χαρακτηριστικών:

— η καρότσα αποτελείται από ισχυρότατα φύλλα χάλυβα, το πρόσθιο τοίχωμά της υπερκαλύπτει τον θάλαμο οδηγήσεως ως προστατευτικό σκέπαστρο και η βάση της ανατρέπεται εν όλω ή εν μέρει προς τα πίσω

[...]

Πρέπει πάντως να σημειωθεί ότι ορισμένα ανατρεπόμενα οχήματα έχουν κατασκευαστεί ειδικά για να χρησιμοποιούνται σε ορυχεία και σε σήραγγες, π.χ. αυτά που έχουν καρότσα της οποίας η βάση ανοίγει. Έχουν ορισμένα από τα ανωτέρω χαρακτηριστικά, δεν έχουν όμως θάλαμο οδηγήσεως, ενώ η καρότσα δεν είναι διαμορφωμένη με τη μορφή προστατευτικού σκεπάστρου.»

10 Ο κανονισμός (ΕΟΚ) 396/92 της Επιτροπής, της 18ης Φεβρουαρίου 1992, για κατάταξη εμπορευμάτων στη Συνδυασμένη Ονοματολογία (ΕΕ L 44, σ. 9), κατέταξε,

όπως προκύπτει από το παράρτημα, σημεία 3 και 4, του κανονισμού αυτού, ορισμένα εμπορεύματα που εμπίπτουν στην κλάση 8704 ως εξής:

«Περιγραφή του εμπορεύματος	Κατάταξη Κωδικός ΣΟ	Αιτιολογία
[...]	[...]	[...]
3. Όχημα (μήκους 180 cm, πλάτους 87 cm και ύψους 100 cm) που έχουν τετράχρονο μονοκύλινδρο κινητήρα βενζίνης (κυλινδρισμός 400 m^3), διατάξεις χειρισμού, χειροκίνητη ενισχυμένη υδραυλικά ανατρεπόμενη επίπεδη καρότσα ωφέλιμου φορτίου 400 kg καθώς και ερπύστριες από καουτσούκ. Το όχημα αυτό έχει βάρος 250 kg κενό φορτίου, μέγιστη ταχύτητα 6,8 km/h, και ισχύ 5,37 kW και είναι εξοπλισμένο με κιβώτιο τριών ταχυτήτων και μιας όπισθεν. Αυτό χρησιμοποιείται κυρίως στα εργοτάξια για τη μεταφορά και εκφόρτωση οικοδομικών υλικών, χώματος, άμμου και άλλων παρόμοιων υλικών.	8704 10 19	Η κατάταξη καθορίζεται από τις διατάξεις των γενικών κανόνων 1 και 6 για την ερμηνεία της συνδυασμένης ονοματολογίας καθώς και από τα κείμενα των κωδικών ΣΟ 8704, 8704 10 και 8704 10 91. Λόγω της σχεδίασής τους και ειδικότερα της παρουσίας ανατρεπόμενης καρότσας και ερπυστριών από καουτσούκ και του ότι χρησιμοποιείται σε ειδικό χώρο, το όχημα αυτό δεν μπορεί να καταταχθεί στην κλάση 8709.
4. Καινούργιο όχημα (μήκους 255 cm, πλάτους 108 cm και ύψους 128 cm) που έχει τετράχρονο μονοκύλινδρο κινητήρα βενζίνης (κυλινδρισμός 400 m^3), με μια ενισχυμένη υδραυλικά ανατρεπόμενη επίπεδη καρότσα, με κινητά παραπέτια στα πλάγια και πίσω, ωφέλιμου φορτίου 800 kg. Φέρει ανοικτή καμπίνα οδήγησης με διατάξεις χειρισμού και ερπύστριες από καουτσούκ. Αναπτύσσει μέγιστη ταχύτητα 8,7 km/h, ισχύ 7,46 kW και είναι εξοπλισμένο με κιβώτιο τεσσάρων ταχυτήτων και τριών όπισθεν. Χρησιμοποιείται κυρίως στα εργοτάξια για τη μεταφορά και εκφόρτωση οικοδομικών υλικών, χώματος, άμμου και άλλων παρόμοιων υλικών. [...]	8704 31 91 [...]	Η κατάταξη καθορίζεται από τις διατάξεις των γενικών κανόνων 1 και 6 για την ερμηνεία της συνδυασμένης ονοματολογίας καθώς και από τα κείμενα των κωδικών ΣΟ 8704, 8704 31 και 8704 31 91. Λόγω της σχεδίασής του και ειδικότερα της παρουσίας ανατρεπόμενης καρότσας και ερπυστριών από καουτσούκ και του ότι χρησιμοποιείται σε ειδικό χώρο, το όχημα αυτό δεν μπορεί να καταταχθεί στην κλάση 8709. Η ευελιξία και η περίπλοκη κατασκευή της ανατρεπόμενης καρότσας δεν επιτρέπουν την κατάταξή του στον κωδικό 8704 10 ως ανατρεπόμενο αυτοκίνητο με την ονομασία "dumper". [...]

Η διαφορά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

11 Η DFDS, ενεργώντας ως εκτελωνιστής για λογαριασμό της εταιρίας Maveco Maschinen Handelsgesellschaft mbH, που είναι εγκατεστημένη στο Λιχτενστάιν, υπέβαλε αίτηση για τη θέση σε ελεύθερη κυκλοφορία ορισμένων οχημάτων «minitrac», τύπου 709, 1005 και 1302. Τα minitrac αυτά είναι οχήματα που είναι ειδικά κατασκευασμένα για να χρησιμοποιούνται έξω από το οδικό δίκτυο και προορίζονται για τη φόρτωση και εκφόρτωση υλικών. Η DFDS ζήτησε την υπαγωγή τους στη διάκριση 8704 10 19 ΣΟ, η οποία καλύπτει τα ανατρεπόμενα αυτοκίνητα που είναι κατασκευασμένα για να χρησιμοποιούνται έξω από το οδικό δίκτυο.

12 Οι ολλανδικές τελωνειακές αρχές έκριναν ότι τα οχήματα αυτά έπρεπε να υπαχθούν στη διάκριση 8704 21 91 της ΣΟ, η οποία καλύπτει άλλα αυτοκίνητα οχήματα για τη μεταφορά εμπορευμάτων και για την οποία προβλέπονται υψηλότεροι δασμοί, και συνεπώς εξέδωσαν σχετική καταλογιστική πράξη σε βάρος της DFDS.

13 Κατά της πράξης αυτής η DFDS υπέβαλε διοικητική προσφυγή, η οποία απορρίφθηκε ως προς τα οχήματα τύπου 1005 και τύπου 1302. Κατόπιν αυτού η DFDS άσκησε προσφυγή ενώπιον της Tariefcommissie, η οποία μετατράπηκε στη συνέχεια, την 1η Ιανουαρίου 2002, στο Douanekamer του Gerechtshof te Amsterdam.

14 Το αιτούν δικαστήριο περιγράφει ως εξής τα επίμαχα εμπορεύματα:

«Τα επίμαχα minitrac είναι οχήματα που έχουν κατασκευαστεί για τη χρήση κυρίως σε εργοτάξια οικοδομών για τη μεταφορά και την εκφόρτωση μπαζών, χωμάτων, σκύρων, άμμου και παρόμοιων υλικών.

Το minitrac 1005 (μήκους 257 cm, πλάτους 112 cm και ύψους 138 cm) είναι εξοπλισμένο με κινητήρα ντήζελ 7 kW.

Το minitrac 1302 (μήκους 264 cm, πλάτους 124 cm και ύψους 138 cm) διαθέτει κινητήρα ντήζελ 9,5 kW.

Τα δύο οχήματα έχουν τέσσερις ταχύτητες για την μπροστινή κίνηση και τρεις για την όπισθεν. Η μέγιστη ταχύτητα των δύο οχημάτων είναι 7,3 km/h.

Τα οχήματα φέρουν ερπύστριες, (ανοικτή) καμπίνα οδηγήσεως με διάταξη χειρισμού, καθώς και καρότσα που μπορεί να ανατρέπει φορτίο χάρη σε ένα υδραυλικό μηχανισμό. Η καρότσα είναι κατασκευασμένη με πλαϊνά τοιχώματα που μπορούν να ανοίγουν και να κλείνουν κατά την ανατροπή. Με τον τρόπο αυτό είναι δυνατό η καρότσα να ανατρέπεται προς τρεις πλευρές, χωρίς το όχημα να αλλάξει θέση. Ο τύπος 1302 μπορεί, αντί της ανατρεπόμενης προς τρεις πλευρές καρότσας, να έχει καρότσα ανατρεπόμενη προς τα πίσω, η οποία μπορεί, χάρη σε έναν επιπλέον υδραυλικό κύλινδρο και ένα επιπλέον υδραυλικό έμβολο καθώς και έναν μηχανισμό περιστροφής, να περιστρέφεται ελεύθερα κατά 180 μοίρες.

Το minitrac 1005 έχει καθαρό βάρος 830 kg και ωφέλιμο φορτίο 1 000 kg.

Το minitrac 1302 έχει καθαρό βάρος 1 060/1 200 kg και ωφέλιμο φορτίο 1 300/1 500 kg.»

15 Το αιτούν δικαστήριο θεωρεί ότι δεν αποκλείεται καταρχήν η υπαγωγή των επίμαχων εμπορευμάτων στη διάκριση 8704 10 της ΣΟ. Το δικαστήριο αυτό εκφράζει πάντως αμφιβολίες σχετικά με το ζήτημα αν τα οχήματα, που είναι κατασκευασμένα για να χρησιμοποιούνται έξω από το οδικό δίκτυο και προορίζονται για τη μεταφορά και εκφόρτωση υλικών οικοδομών ή άλλων υλικών, μπορούν να εξαιρεθούν από τη διάκριση 8704 10 της ΣΟ λόγω των τεχνικών χαρακτηριστικών και της κατασκευής του μηχανισμού ανατροπής και μόνο, χάρη στα οποία είναι δυνατή η ανατροπή της καρότσας και η εκφόρτωση των εμπορευμάτων με διάφορους τρόπους και με μεγαλύτερη ακρίβεια από ό,τι με τα παλιά μοντέλα του ίδιου τύπου οχήματος.

16 Το εν λόγω δικαστήριο φρονεί ότι πρέπει να ληφθεί υπόψη ο κανονισμός 396/92, στον οποίο περιγράφεται η διάκριση 8704 31 91 της ΣΟ. Η διαφορά μεταξύ των διακρίσεων 8704 21 και 8704 31 αφορά τον κινητήρα. Τα οχήματα της διακρίσεως 8704 21 έχουν κινητήρα με ανάφλεξη με συμπίεση, ενώ τα οχήματα της διακρίσεως 8704 31 έχουν κινητήρα με ανάφλεξη με ηλεκτρικούς σπινθήρες.

17 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Gerechtshof te Amsterdam αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Αποκλείονται από την έννοια των ανατρεπόμενων αυτοκινήτων της διακρίσεως 8704 10 του Κοινού Δασμολογίου τα φορτηγά αυτοκίνητα που είναι κατασκευασμένα για να χρησιμοποιούνται έξω από το οδικό δίκτυο και προορίζονται για τη μεταφορά και εκφόρτωση υλικών οικοδομών και διαθέτουν προς τούτο ειδικότερα έναν ευέλικτο, περίπλοκο και ακριβή μηχανισμό ανατροπής;»

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

Παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν το Δικαστήριο

18 Η DFDS φρονεί ότι τα οχήματα του είδους των επίμαχων minitrac πρέπει να υπαχθούν στη διάκριση 8704 10 της ΣΟ ως ανατρεπόμενα αυτοκίνητα. Η DFDS υπενθυμίζει ότι στην Αυστραλία, στον Καναδά, στις Ηνωμένες Πολιτείες, στην Ιαπωνία και στην Τσεχία τα minitrac αυτά κατατάσσονται ως ανατρεπόμενα αυτοκίνητα.

19 Η DFDS υποστηρίζει ότι δεν είναι ορθό ότι τα φορτηγά αυτοκίνητα πρέπει να έχουν συγκεκριμένη κατασκευή ή μορφή και ότι η ανατροπή της καρότσας πρέπει να γίνεται με απλό σύστημα (με μηχανικό σύστημα ή χειρωνακτικά). Η καρότσα και ο μηχανισμός ανατροπής επιτελούν ορισμένη λειτουργία από κοινού και πρέπει να θεωρούνται, από τεχνική άποψη, ως ενιαίο σύνολο. Λόγω των τεχνολογικών εξελίξεων, οι δυνατότητες ανατροπής και περιστροφής έχουν βελτιωθεί, οπότε και η κατασκευή και οι μηχανισμοί έχουν γίνει πιο περίπλοκοι. Πρόκειται όμως απλώς για λεπτομέρειες της σχεδιάσεως των οχημάτων. Σε τελική ανάλυση, δεν έχει σημασία πώς γίνεται η ανατροπή της καρότσας· σημασία έχει να μπορεί η ανατροπή να γίνεται σε περιορισμένο χώρο. Από λειτουργική άποψη τα εμπορεύματα πρέπει να καταταχθούν στην κατηγορία των ανατρεπόμενων αυτοκινήτων.

20 Καταλήγοντας, η DFDS προτείνει να δοθεί στο προδικαστικό ερώτημα η απάντηση ότι η ύπαρξη ενός ευέλικτου, περίπλοκου και ακριβούς μηχανισμού ανατροπής δεν εμποδίζει την κατάταξη των minitrac ως ανατρεπόμενων αυτοκινήτων στη διάκριση 8704 10 της ΣΟ.

21 Η Ολλανδική Κυβέρνηση θεωρεί ότι η δασμολογική κατάταξη στην οποία προέβησαν οι τελωνειακές αρχές δεν αντιβαίνει στη ΣΟ.

22 Η Κυβέρνηση αυτή επισημαίνει ότι από τις επεξηγηματικές σημειώσεις του ΕΣ συνάγεται ότι τα ανατρεπόμενα αυτοκίνητα διαφέρουν γενικά από τα άλλα οχήματα που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων λόγω ορισμένων ειδικών χαρακτηριστικών τους, και συγκεκριμένα λόγω του ότι αποτελούν οχήματα ενισχυμένης μεν, αλλά σχετικά απλής κατασκευής, με καρότσα κατασκευασμένη από ιδιαίτερα ενισχυμένα φύλλα χάλυβα, το κάτω μέρος της οποίας μπορεί να ανυψώνεται. Τα επίμαχα όμως οχήματα δεν ανταποκρίνονται στον ορισμό αυτό, διότι έχουν επίπεδη καρότσα που ανοίγει προς τρεις πλευρές και δεν είναι κατασκευασμένη από ιδιαίτερα ενισχυμένο χάλυβα. Τούτο επιβεβαιώνεται από τις επεξηγηματικές σημειώσεις της ΣΟ, οι οποίες κάνουν λόγο για «οχήματα που είναι εξοπλισμένα με εμπρόσθια ή οπίσθια ανατρεπόμενη καρότσα ή με καρότσα που ανοίγει η βάση της».

23 Η Ολλανδική Κυβέρνηση προσθέτει ότι το Bundesfinanzhof (Γερμανία) έχει δεχτεί ότι τα επίμαχα μοντέλα minitrac 1302 και 1005 δεν ανταποκρίνονται στον ορισμό των ανατρεπόμενων αυτοκινήτων.

24 Η Επιτροπή συμφωνεί κατ' ουσία με τα επιχειρήματα της Ολλανδικής Κυβερνήσεως. Τα ανατρεπόμενα αυτοκίνητα που εμπίπτουν στη διάκριση 8704 10 της ΣΟ είναι απλά οχήματα, των οποίων τα κυριότερα χαρακτηριστικά είναι ότι η καρότσα τους είναι συνήθως κοίλη και μπορεί να ανατρέπεται, χειρωνακτικά, προς τα εμπρός ή προς τα πίσω και ότι η βάση της καρότσας ανυψώνεται εν όλω ή εν μέρει προς τα πίσω. Τα χαρακτηριστικά αυτά συνάγονται από τις επεξηγηματικές σημειώσεις της ΣΟ που αφορούν τις διακρίσεις 8704 10 10 έως 8704 10 90, από τις επεξηγηματικές σημειώσεις του ΕΣ που αφορούν την κλάση 8704 και τη διάκριση 8704 10, καθώς και από τον κανονισμό 396/92, ο οποίος συνάδει προς τη ΣΟ.

25 Κατά την Επιτροπή, αφού τα επίμαχα minitrac έχουν επίπεδη καρότσα με περίπλοκο μηχανισμό, που μπορεί να περιστρέφεται, χάρη σε ένα σύστημα υδραυλικών μέσων, τόσο προς τα πλάγια όσο και προς τα πίσω, ή ανατρεπόμενη καρότσα που μπορεί να περιστρέφεται, χάρη σε έναν πρόσθετο υδραυλικό κύλινδρο και ένα πρόσθετο υδραυλικό έμβολο, καθώς και ένα μηχανισμό περιστροφής, μέχρι 180 μοίρες, δεν μπορούν να υπαχθούν στη διάκριση 8704 10 της ΣΟ.

26 Καταλήγοντας, η Επιτροπή προτείνει στο Δικαστήριο να απαντήσει στο προδικαστικό ερώτημα ως εξής:

«Τα φορτηγά αυτοκίνητα που είναι κατασκευασμένα για να χρησιμοποιούνται έξω από το οδικό δίκτυο και προορίζονται για τη μεταφορά και εκφόρτωση υλικών οικοδομών και διαθέτουν προς τούτο ειδικότερα έναν ευέλικτο, περίπλοκο και ακριβή μηχανισμό ανατροπής αποκλείονται από την έννοια των ανατρεπόμενων αυτοκινήτων της διακρίσεως 8704 10 [της ΣΟ].

Στο εθνικό δικαστήριο που υπέβαλε την αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως εναπόκειται να αποφανθεί, με βάση όλα τα στοιχεία που διαθέτει, για την ορθή δασμολογική κατάταξη.»

Απάντηση του Δικαστηρίου

27 Επιβάλλεται να υπενθυμιστεί ευθύς εξαρχής ότι, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, χάριν της ασφάλειας δικαίου και προς διευκόλυνση των ελέγχων, το αποφασιστικό κριτήριο για τη δασμολογική κατάταξη των εμπορευμάτων πρέπει γενικά να αναζητείται στα αντικειμενικά τους χαρακτηριστικά και στις αντικειμενικές τους ιδιότητες, όπως ορίζονται στην οικεία κλάση της ΣΟ και στις σημειώσεις των τμημάτων ή των κεφαλαίων (βλ., μεταξύ άλλων, τις αποφάσεις της 7ης Φεβρουαρίου 2002, C-276/00, Turbon International, Συλλογή 2002, σ. I-1389, σκέψη 21, και της 7ης Νοεμβρίου 2002, C-260/00 έως C-263/00, Lohmann και Medi Bayreuth, Συλλογή 2002, σ. I-10045, σκέψη 30).

28 Οι επεξηγηματικές σημειώσεις, οι οποίες καταρτίζονται από την Επιτροπή μεν όσον αφορά τη ΣΟ, από το Συμβούλιο Τελωνειακής Συνεργασίας δε όσον αφορά το ΕΣ, συμβάλλουν σημαντικά στην ερμηνεία του περιεχομένου των διαφόρων δασμολογικών κλάσεων, χωρίς, πάντως, να έχουν υποχρεωτική νομική ισχύ (βλ. απόφαση της 28ης Απριλίου 1999, C-405/97, Mövenpick Deutschland, Συλλογή 1999, σ. I-2397, σκέψη 18).

29 Επιπλέον, ο προορισμός του προϊόντος μπορεί να αποτελεί αντικειμενικό κριτήριο για την κατάταξη, εφόσον είναι συμφυής με το εν λόγω προϊόν, ο συμφυής δε αυτός χαρακτήρας πρέπει να μπορεί να εκτιμάται σε συνάρτηση με τα αντικειμενικά χαρακτηριστικά και τις αντικειμενικές ιδιότητες του προϊόντος αυτού (βλ. απόφαση της 1ης Ιουνίου 1995, C-459/93, Thyssen Haniel Logistic, Συλλογή 1995, σ. I-1381, σκέψη 13).

30 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι το μόνο κριτήριο στο οποίο στηρίζονται η Ολλανδική Κυβέρνηση και η Επιτροπή για να αποκλείσουν την κατάταξη των επίμαχων minitrac στην κατηγορία των ανατρεπόμενων αυτοκινήτων της διακρίσεως 8704 10 της ΣΟ είναι ο ιδιαίτερα εξελιγμένος μηχανισμός ανατροπής της καρότσας και το σχήμα της καρότσας, το οποίο είναι προσαρμοσμένο στον μηχανισμό αυτό.

31 Σύμφωνα με το γράμμα της εν λόγω διακρίσεως, για την κατάταξη ενός οχήματος στη διάκριση αυτή, πρέπει να πληρούνται δύο προϋποθέσεις, και συγκεκριμένα να πρόκειται για «ανατρεπόμενο αυτοκίνητο» και το αυτοκίνητο αυτό να είναι κατασκευασμένο για να χρησιμοποιείται έξω από το οδικό δίκτυο. Ενώ για τη δεύτερη από τις προϋποθέσεις αυτές δεν υπάρχει πρόβλημα εν προκειμένω, η ΣΟ δεν παρέχει καμία περαιτέρω διευκρίνιση για τον ορισμό του «ανατρεπόμενου αυτοκινήτου».

32 Από τις περιγραφές των οχημάτων αυτών που περιλαμβάνονται στις επεξηγηματικές σημειώσεις της ΣΟ και του ΕΣ προκύπτει ότι ένα από τα ουσιώδη χαρακτηριστικά των ανατρεπόμενων αυτοκινήτων είναι η ανατρεπόμενη καρότσα ή η καρότσα που ανοίγει προς τα κάτω που δίδει τη δυνατότητα μεταφοράς υλικών οικοδομών ή διαφόρων άλλων υλικών. Αντίθετα, οι σημειώσεις αυτές δεν παρέχουν καμία ένδειξη σχετικά με το σχήμα ή τη λειτουργία της ανατρεπόμενης καρότσας, ώστε να γίνει δεκτό ότι η καρότσα και μόνο αποτελεί αποφασιστικό κριτήριο για τη δασμολογική κατάταξη του οχήματος στην κατηγορία των ανατρεπόμενων αυτοκινήτων.

33 Η επεξηγηματική σημείωση του ΕΣ για την κλάση 8704 περιγράφει τα ανατρεπόμενα αυτοκίνητα ως «φορτηγά ισχυρής κατασκευής». Ακόμη όμως και αν υποτεθεί ότι το κριτήριο της ενισχυμένης κατασκευής του οχήματος είναι αρκετά αντικειμενικό, ώστε να αναχθεί σε κριτήριο για τη δασμολογική κατάταξη, από το

κριτήριο αυτό δεν μπορεί να συναχθεί ότι ένας εξελιγμένος μηχανισμός ανατροπής δεν μπορεί να είναι τέτοιας κατασκευής ή ότι το ζήτημα αν το όχημα είναι ενισχυμένης κατασκευής πρέπει να κρίνεται με γνώμονα την κατασκευή του μηχανισμού εκφορτώσεως του οχήματος.

34 Όσον αφορά τη διάκριση 8704 10, οι επεξηγηματικές σημειώσεις της ΣΟ και του ΕΣ τονίζουν ρητά, χρησιμοποιώντας τα επιρρήματα «γενικώς» και «κυρίως» ότι τα κριτήρια αναφέρονται ενδεικτικά και μόνο και δεν αποτελούν προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται απαραιτήτως. Επομένως, το γεγονός ότι ένα όχημα δεν έχει καρότσα συνηθισμένου σχήματος ή ότι η καρότσα αυτή μπορεί να ανατρέπεται όχι μόνο προς τα εμπρός ή προς τα πίσω, αλλά και προς τα πλάγια, δεν αρκεί για να αποκλειστεί η κατάταξη του επίμαχου οχήματος στην κατηγορία των ανατρεπόμενων αυτοκινήτων.

35 Γενικότερα, αν ληφθεί υπόψη ο προορισμός των ανατρεπόμενων αυτοκινήτων, δηλαδή η μεταφορά και η εκφόρτωση υλικών οικοδομών και διαφόρων άλλων υλικών, από κανένα στοιχείο της παρούσας υποθέσεως δεν συνάγεται ότι οι αλλαγές στην κατασκευή των οχημάτων αυτών, με τις οποίες επιδιώκεται η βελτίωση των οχημάτων, ώστε να ανταποκρίνονται καλύτερα στον προορισμό τους (χάρη κυρίως στη δυνατότητα εκφορτώσεως με μεγαλύτερη ακρίβεια και σε περιορισμένο χώρο), έχουν ως συνέπεια να μην επιτρέπεται να καταταχθούν δασμολογικά τα οχήματα αυτά στην κατηγορία των ανατρεπόμενων αυτοκινήτων.

36 Όσον αφορά το σημείο 4 του παραρτήματος του κανονισμού 396/92, στον οποίο περιλαμβάνεται ερμηνεία της διακρίσεως 8704 31 91 από την Επιτροπή, αρκεί η διαπίστωση ότι δεν μπορεί να χρησιμεύσει ως έρεισμα για οποιαδήποτε ερμηνεία της διακρίσεως 8704 10 της ΣΟ που θα προσέκρουε στο γράμμα της διακρίσεως αυτής, όπως ερμηνεύεται βάσει των επεξηγηματικών σημειώσεων της ΣΟ.

37 Επομένως, στο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το γεγονός ότι ένα φορτηγό με ανατρεπόμενη καρότσα διαθέτει έναν ευέλικτο, περίπλοκο και ακριβή μηχανισμό ανατροπής δεν εμποδίζει τη δασμολογική κατάταξή του στην κατηγορία των ανατρεπόμενων αυτοκινήτων της διακρίσεως 8704 10 της ΣΟ.

Επί των δικαστικών εξόδων

38 Δεδομένου ότι η διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι κατέθεσαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (τρίτο τμήμα), αποφαίνεται:

Το γεγονός ότι ένα φορτηγό με ανατρεπόμενη καρότσα διαθέτει έναν ευέλικτο, περίπλοκο και ακριβή μηχανισμό ανατροπής δεν εμποδίζει τη δασμολογική κατάταξή του στην κατηγορία των ανατρεπόμενων αυτοκινήτων της διακρίσεως 8704 10 της Συνδυασμένης Ονοματολογίας, η οποία περιλαμβάνεται στο παράρτημα I του κανονισμού (ΕΟΚ) 2658/87 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1987, για τη δασμολογική και στατιστική ονοματολογία και το κοινό δασμολόγιο, όπως τροποποιήθηκε με τους κανονισμούς (ΕΚ) 3115/94 της Επιτροπής, της 20ής Δεκεμβρίου 1994, και 3009/95 της Επιτροπής, της 22ας Δεκεμβρίου 1995.

(υπογραφές)