YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kolmas jaosto)

16 päivänä syyskuuta 2004 *

Asiassa C-396/02,

jossa on kyse EY 234 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä,

jonka on esittänyt Gerechtshof te Amsterdam (Alankomaat) 6.11.2002 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut yhteisöjen tuomioistuimeen 11.11.2002, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

DFDS BV

vastaan

Inspecteur der Belastingdienst — Douanedistrict Rotterdam,

* Oikeudenkäyntikieli: hollanti.

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (kolmas jaosto),

toimien kokoonpanossa: kolmannen jaoston puheenjohtajan tehtäviä hoitava A. Rosas sekä tuomarit R. Schintgen ja K. Schiemann (esittelevä tuomari),

julkisasiamies: C. Stix-Hackl,
kirjaaja: R. Grass,

ottaen huomioon kirjallisen käsittelyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

— DFDS BV, edustajinaan advocaat R. G. A. Tusveld ja advocaat G. J. van Slooten,

— Alankomaiden hallitus, asiamiehenään S. Terstal,

— Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään C. Schieferer ja M. van Beek,

kuultuaan julkisasiamiehen 15.1.2004 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyynnön kohteena on tariffi- ja tilastonimikkeistöstä ja yhteisestä tullitariffista 23 päivänä heinäkuuta 1987 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2658/87 (EYVL L 256, s. 1) — sellaisena kuin se on muutettuna 20.12.1994 annetulla komission asetuksella (EY) N:o 3115/94 (EYVL L 345, s. 1) ja 22.12.1995 annetulla komission asetuksella (EY) N:o 3009/95 (EYVL L 319, s. 1) — liitteessä I olevan yhdistetyn nimikkeistön (jäljempänä nimikkeistö) alanimikkeen 8704 10 tulkinta.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa kantajana on DFDS BV (jäljempänä DFDS), kotipaikka Amsterdam (Alankomaat), ja vastaajana Inspecteur der Belastingdienst — Douanedistrict Rotterdam (Rotterdamin piiritullikamari) sekä jossa on kyse eräiden minikuormaajiksi kutsuttujen ajoneuvojen tariffiluokittelusta nimikkeistön alanimikkeeseen 8704 10 19 muina kuin tiellä käytettävinä dumppereina.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

3 Asetuksella N:o 2658/87 käyttöön otetulla yhteisen tullitariffin yhdistetyllä nimikkeistöllä (jäljempänä CN-nimikkeistö) pyritään täyttämään sekä yhteisen tullitariffin että yhteisön ulkopuolisen kaupan tilastoinnin asettamat vaatimukset. Se perustuu harmonoituun tavarankuvaus- ja koodausjärjestelmään (jäljempänä HS-järjestelmä), jonka on laatinut sittemmin Maailman tullijärjestöksi muuttunut

tulliyhteistyöneuvosto ja joka on otettu käyttöön Brysselissä 14.6.1983 solmitulla kansainvälisellä yleissopimuksella (jäljempänä HS-sopimus) ja joka on yhteisön puolesta hyväksytty 7.4.1987 tehdyllä neuvoston päätöksellä 87/369/ETY (EYVL L 198, s. 1).

4 Nimike 8704 kuuluu CN-nimikkeistön toisen osan XVII jakson 87 ryhmään. Ryhmä koskee autoja, traktoreita, kaksipyöräisiä ajoneuvoja ja muita maa-ajoneuvoja sekä niiden osia ja tarvikkeita. Tullivelan syntyessä vuonna 1995 ja 1996 nimike 8704, sellaisena kuin siitä säädettiin asetuksissa N:o 3115/94 ja N:o 3009/95, jotka ovat tämän nimikkeen osalta samanlaiset, oli jaoteltu alanimikkeisiin seuraavasti:

Nimike	Tavarankuvaus
8704	Tavarankuljetukseen tarkoitetut ajoneuvot:
8704 10	— dumpperit, muut kuin teillä käytettävät:
	— — joissa on puristussytytteinen mäntämoottori (diesel- tai puolidieselmoottori) tai kipinäsytytteinen mäntämoottori:
8704 10 11	— — — joissa on puristussytytteinen mäntämoottori (diesel- tai puolidieselmoottori), jonka iskutilavuus on suurempi kuin 2 500 cm^3 tai kipinäsytytteinen mäntämoottori, jonka iskutilavuus on suurempi kuin 2 800 cm^3
8704 10 19	— — — muut
8704 10 90	— — muut
	— muut, joissa on puristussytytteinen mäntämoottori (diesel- tai puolidieselmoottori)
8704 21	— — kokonaispaino enintään 5 tonnia:
[— —]	[— —]
	— — — — joiden moottorin iskutilavuus on suurempi kuin 2 500 cm^3:
8704 21 91	— — — — — uudet
[— —]	[— —]

5 CN-nimikkeistön yleisissä tulkintasäännöissä, jotka kuuluvat sen ensimmäisen osan I osaston A kohdan 1 alakohdan ja 3 alakohdan a kohtaan, jotka ovat samoja vuoden 1995 osalta sovellettavassa versiossa ja vuoden 1996 osalta sovellettavassa versiossa, säädetään seuraavaa:

"Tavarat luokitellaan yhdistettyyn nimikkeistöön seuraavien periaatteiden mukaisesti.

1. Nimikkeistön jaksojen, ryhmien tai alaryhmien otsikot ovat ainoastaan ohjeellisia; oikeudellisesti luokittelu määräytyy nimikkeiden sekä asianomaisten jaksojen tai ryhmien huomautusten sanamuodon mukaisesti ja, jollei näistä nimikkeistä ja huomautuksista muuta johdu, seuraavien sääntöjen mukaisesti.

— —

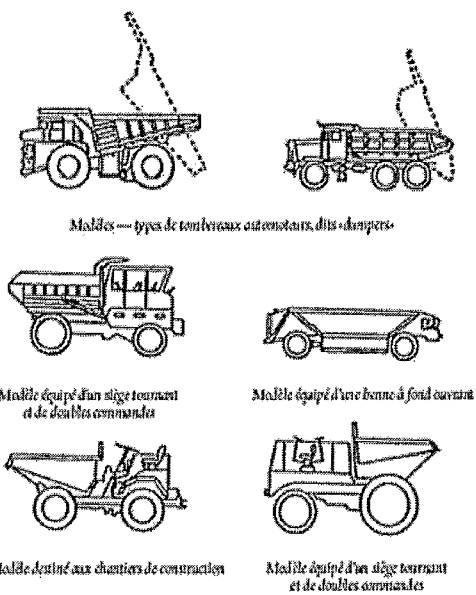
3. Jos tavarat — — olisi luokiteltava kahteen tai useampaan nimikkeeseen, ne luokitellaan seuraavasti.

a) Tavaran kuvaukseltaan yksityiskohtaisinta nimikettä on sovellettava ennen yleisempiä nimikkeitä. — —"

6 CN-nimikkeistön selityksissä 5.12.1994 (EYVL C 342, s. 1) täsmennetään "muita kuin teillä käytettäviä dumppereita" ja erityisesti alanimikkeitä 8704 10 10–8704 10 90 seuraavasti:

"1. Näihin alanimikkeisiin kuuluvat pääasiallisesti ajoneuvot, joissa on edessä tai takana kippilaite tai avattava pohja ja jotka on erityisesti suunniteltu hiekan, soran, maan, kivien jne. kuljetukseen. Nämä ajoneuvot on tarkoitettu käytettäviksi louhoksissa, kaivoksissa, rakennustyömailla, tietöissä, lentokentillä ja satamissa. Näiden alanimikkeiden selittävien huomautusten jäljessä on piirrosesimerkkejä erilaisista dumppereista.

2. Näihin alanimikkeisiin kuuluvat myös pienemmät, edellä kuvatun tyyppiset ajoneuvot, joita käytetään rakennustyömailla maan, rakennusjätteen, sementin, betonimassan jne. kuljetukseen. Näissä ajoneuvoissa on kiinteä tai nivelletty alusta, ja ne ovat kaksi- tai nelivetoisia; kippilaite on toisen akselin päällä ja kuljettajan istuin toisen akselin päällä. Kuljettajan istuin ei tavallisesti ole suojattu ohjaamokorilla.



"

7 HS-sopimuksen 6 artiklan 1 kohdan mukaisesti kunkin sopimuspuolen edustajista koostuva harmonoidun järjestelmän komitea perustettiin tulliyhteistyöneuvostoon. Saman sopimuksen 7 artiklan 1 kohdan mukaan komitean tehtäviin kuuluu muun muassa esittää muutoksia kyseiseen sopimukseen ja laatia selityksiä, näkemyksiä luokittelusta ja muista asioista HS-järjestelmän tulkitsemiseksi.

8 HS-järjestelmän nimikettä 8704 koskeva selitys kuuluu seuraavasti:

"Tähän nimikkeeseen kuuluvat myös:

1) Dumpperit, vankkatekoiset ajoneuvot, joissa on kippilaitteet tai avattava pohja ja jotka on suunniteltu kaivetun tai muun aineksen kuljetukseen. Näissä ajoneuvoissa, joissa voi olla jäykkä tai nivelletty alusta, on yleensä maastopyörät ja ne voivat työskennellä pehmeällä maaperällä. Sekä raskaat että kevyet dumpperit kuuluvat tähän tavararyhmään; jälkimmäiset on joskus varustettu kääntyvällä ohjaajan istuimella tai kahdella vastakkain olevalla ohjaajan istuimella tai kahdella ohjauspyörällä, niin että ohjaaja voi samanaikaisesti ohjata ajoneuvoa ja valvoa purkausta.

— —"

9 Alanimikkeen 8704 10 osalta HS-selityksessä todetaan seuraavaa:

"Nämä dumpperit voidaan yleensä erottaa muista tavarankuljetukseen tarkoitetuista ajoneuvoista (erityisesti kippiautoista) seuraavien tunnusmerkkien perusteella:

— dumpperin kuormalava on tehty hyvin vahvasta teräslevystä; sen etuosa ulottuu ohjaamon ylle suojaamaan ohjaamoa; lattia kokonaisuudessaan tai osa siitä on ylöspäin kalteva perää kohti;

— —

Huomattakoon kuitenkin, että eräät dumpperit on erityisesti suunniteltu työskentelemään kaivoksissa ja tunneleissa, esim. sellaiset, joissa on pohjasta avattava runko. Näillä on eräitä yllä mainittuja tunnusmerkkejä, mutta ohjaamo ja ohjaamon ylle ulottuva kuormalavan etuosa puuttuvat."

10 Tiettyjen tavaroiden luokittelusta yhdistettyyn nimikkeistöön 18 päivänä helmikuuta 1992 annetussa komission asetuksessa (ETY) N:o 396/92 (EYVL L 44, s. 9)

luokitellaan sen liitteen 3 ja 4 kohdan mukaan eräät nimikkeeseen 8704 kuuluvat tavarat seuraavalla tavalla:

Tavaran kuvaus	Luokittelu CN-koodi	Perustelu
[— —]	[— —]	[— —]
3. Ajoneuvo (pituus 180 cm, leveys 87 cm, korkeus 100 cm), ohjauslaitteilla, yksisylinterisellä nelitahtisella bensiinimoottorilla (iskutilavuus 400 cm^3), kaksikäyttöisellä kippilaitteella varustetulla vahvistetulla kuormalavalla, jonka hyötyvoima on 400 kg, sekä kumisilla telaketjuilla varustettu. Ajoneuvossa, jonka omapaino on 250 kg, huippunopeus 6,8 km/t ja teho 5,37 kW, on kolme vaihdetta eteenpäin ja yksi peruutusvaihde. Se on tarkoitettu käytettäväksi pääasiassa rakennustyömailla rakennusaineiden, maan, hiekan ym. kuljettamiseen ja kippaamiseen.	8704 10 19	Luokittelu määräytyy yhdistetyn nimikkeistön 1 ja 6 yleisen tulkintasäännön määräysten sekä CN-koodien 8704, 8704 10 ja 8704 10 19 nimiketekstien mukaisesti. Rakenteensa ja erityisesti kipattavan kuormalavansa ja kumisten telaketjujensa sekä niistä johtuvan käyttöalueen perusteella ajoneuvoa ei voida luokitella CN-koodiin 8709.
4. Uusi ajoneuvo (pituus 255 cm, leveys 108 cm, korkeus 128 cm), yksisylinterisellä nelitahtisella bensiinimoottorilla (iskutilavuus 400 cm^3), hydraulisesti kipattavalla kuormalavalla, jonka hyötykuorma on 800 kg ja jonka taka- ja molemmat sivulaidat ovat avattavat, avonaisella ohjauslaittein varustetulla ohjaamolla sekä kumisilla telaketjuilla varustettu. Ajoneuvon huippunopeus on 8,7 km/t, teho 7,46 kW ja siinä on neljä vaihdetta eteenpäin ja kolme peruutusvaihdetta. Se on tarkoitettu käytettäväksi rakennustyömailla rakennusaineiden, maan, hiekan ym. kuljettamiseen ja kippaamiseen.	8704 31 91	Luokittelu määräytyy yhdistetyn nimikkeistön 1 ja 6 yleisen tulkintasäännön määräysten sekä CN-koodien 8704, 8704 31 ja 8704 31 91 nimiketekstien mukaisesti. Rakenteensa ja erityisesti kipattavan kuormalavansa ja kumiketjujensa vuoksi sekä niistä johtuvan käyttöalueen perusteella ajoneuvoa ei voida luokitella ryhmään 8709. Kipattavan kuormalavan monikäyttöisen ja monimutkaisen rakenteen vuoksi tavaraa ei voida pitää CN-koodiin 8704 10 kuuluvana dumpperina.
[— —]	[— —]	[— —]

Pääasian oikeudenkäynti ja ennakkoratkaisukysymys

11 DFDS, joka toimii yhtiön nimeltä Maveco Maschinen Handelsgesellschaft mbH tullihuolitsijana ja jonka kotipaikka on Liechtenstein, ilmoitti vuosina 1995 ja 1996 vapaaseen liikkeeseen minikuormaajia, joiden mallinumerot olivat 709, 1005 ja 1302. Nämä minikuormaajat ovat ajoneuvoja, jotka on erityisesti tarkoitettu käytettäväksi muualla kuin teillä ainesten lastaukseen ja kippaamiseen. DFDS ilmoitti ne kuuluviksi CN-alanimikkeeseen 8704 10 19 muina kuin teillä käytettävinä dumppereina.

12 Alankomaiden tulliviranomaiset katsoivat, että ajoneuvot olisi pitänyt ilmoittaa CN-alanimikkeeseen 8704 21 91 muina tavarankuljetukseen tarkoitettuina moottoriajoneuvoina, joiden tulli oli korkeampi, ja määräsivät DFDS:lle maksun.

13 DFDS teki oikaisuvaatimuksen, joka hylättiin ajoneuvomallien 1005 ja 1302 osalta. DFDS valitti tämän jälkeen Tariefcommissiehen, josta tuli 1.1.2002 Douanekamer du Gerechtshof te Amsterdam.

14 Tämä kansallinen tuomioistuin kuvailee tuotteita seuraavasti:

"Kyseiset minikuormaajat ovat ajoneuvoja, jotka on tarkoitettu käytettäväksi pääasiassa rakennustyömailla jäännösten, maan, soran, hiekan ja vastaavien ainesten kuljettamiseen ja kippaamiseen.

Minikuormaaja 1005 (pituus 257 cm, leveys 112 cm, korkeus 138 cm) on varustettu 7 kilowatin dieselmoottorilla.

Minikuormaaja 1302:ssa (pituus 264 cm, leveys 124 cm, korkeus 138 cm) on 9,5 kilowatin dieselmoottori.

Kummassakin ajoneuvossa on vaihdelaatikko neljällä vaihteella eteen ja kolmella taakse. Kummankin ajoneuvon huippunopeus on 7,3 kilometriä tunnissa.

Ajoneuvoissa on telaketjut, (avoin) ohjaamo ohjain- ja hallintalaittein sekä kippi, jolla voidaan kipata kuorma hydraulisen järjestelmän avulla. Kippi on varustettu sivuseinämin, jotka avautuvat ja sulkeutuvat kaadon yhteydessä. Tämän vuoksi kuorma on mahdollista kaataa kolmeen suuntaan ajoneuvon asentoa muuttamatta. Malli 1302 voidaan varustaa tällaisen kolmisuuntaisen kipin sijasta myös sellaisella takakippilaitteella, jolla hydraulisen lisäsylinterin ja -männän sekä kääntömekanismin avulla voidaan keskeytyksettä pyörähtää 180 astetta.

Minikuormaaja 1005:n taarapaino on 830 kilogrammaa ja hyötykuorma 1 000 kilogrammaa.

Minikuormaaja 1302:n taarapaino on 1 060/1 200 kilogrammaa ja hyötykuorma 1 300 / 1 500 kilogrammaa."

15 Kansallisen tuomioistuimen mielestä tavaroiden luokittelu CN-alanimikkeeseen 8704 10 ei lähtökohtaisesti ole poissuljettu mahdollisuus. Se ei kuitenkaan ole varma siitä, voidaanko ajoneuvot, jotka on tarkoitettu käytettäväksi muualla kuin teillä jäännösten ja ainesten kuljetukseen, sulkea CN-alanimikkeen 8704 10 ulkopuolelle pelkästään teknisten ominaisuuksien ja kippausmekanismin rakennepiirteiden vuoksi, jotka mahdollistavat tavaran kippaamisen eri tavoin ja täsmällisemmin kuin aiemmilla samantyyppisen ajoneuvon malleilla.

16 Sen mielestä on otettava huomioon asetus N:o 396/92, jossa on kuvaus CN-alanimikkeestä 8704 31 91. Alanimikkeiden 8704 21 ja 8704 31 välinen ero liittyy moottoreihin. Alanimikkeen 8704 21 moottoriajoneuvoilla on puristussytytteinen moottori, kun taas alanimikkeen 8704 31 moottoriajoneuvoilla on kipinäsytytteinen moottori.

17 Niinpä Gerechtshof te Amsterdam lykkäsi asian käsittelyä ja esitti yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

"Jäävätkö muut kuin teillä käytettäväksi suunnitellut kuorma-autot, jotka on tarkoitettu ainesten kuljettamiseen ja kippaamiseen ja jotka on tätä varten varustettu monimutkaisella, monipuolisella ja tarkalla kippaustoiminnolla, [yhteisen tullitariffin ala]nimikkeessä 8704 10 tarkoitetun dumpperin käsitteen ulkopuolelle?"

Ennakkoratkaisukysymys

Yhteisöjen tuomioistuimelle esitetyt huomautukset

18 DFDS:n mukaan kiistanalaisten minikuormaajien kaltaiset ajoneuvot on luokiteltava dumppereina CN-alanimikkeeseen 8704 10. Se muistuttaa, että kyseiset minikuormaajat on luokiteltu dumppereiksi Australiassa, Kanadassa, Yhdysvalloissa, Japanissa ja Tšekin tasavallassa.

19 DFDS:n mielestä on virheellistä ajatella, että kippikuormaajalla on oltava yksi tietty konsepti tai muoto ja että kippaamisen on tapahduttava yksinkertaisella järjestelmällä (mekaanisesti tai manuaalisesti). Kippi ja kippausmekanismi toteuttavat yhdessä tehtävän, jolloin niitä on pidettävä yhtenä teknisenä kokonaisuutena. Teknisen kehityksen myötä kippaus- ja pyöräytysmahdollisuudet ovat parantuneet sillä tavoin, että rakenteesta ja mekanismeista on tullut monimutkaisempia. Kyseessä ovat silti vain konseptuaaliset yksityiskohdat. Ei loppujen lopulta ole tärkeää, miten kippi toimii; olennaista on, että kippaaminen voi tapahtua rajoitetussa tilassa. Tehtävänsä näkökulmasta kyseiset tavarat on luokiteltava dumppereiksi.

20 DFDS esittää päätelmänään ennakkoratkaisukysymykseen vastaukseksi, että monimutkainen, monipuolinen ja tarkka kippaustoiminto ei estä minikuormaajien luokittelemista dumppereina CN-alanimikkeeseen 8704 10.

21 Alankomaiden hallituksen mukaan tulliviranomaisten tekemä tariffiluokittelu ei ole vastoin CN-nimikkeistöä.

22 Se huomauttaa HS-selityksistä ilmenevän, että dumpperi eroaa yleensä muista tavaroiden kuljetukseen tarkoitetuista ajoneuvoista tietyin erityispiirtein eli muun muassa siten, että dumpperi on vankkatekoinen mutta rakenteeltaan yksinkertainen ajoneuvo, jossa on hyvin vahvasta teräslevystä tehty kippi, jonka pohja nousee. Kiistanalaiset ajoneuvot eivät kuitenkaan vastaa tätä kuvausta, kun otetaan huomioon, että niissä on kolmeen suuntaan kaatava oikea kippi ja että niitä ei ole valmistettu hyvin vahvasta teräslevystä. Tämä vahvistetaan CN-selityksissä, joissa puhutaan ajoneuvoista, "joissa on edessä tai takana kippilaite tai avattava pohja".

23 Alankomaiden hallitus toteaa lisäksi Bundesfinanzhofin (Saksa) katsoneen, etteivät minikuormaajamallit 1302 ja 1005 vastaa dumppereiden kuvausta.

24 Komissio on asiallisesti samaa mieltä kuin Alankomaiden hallitus. CN-alanimikkeessä 8704 10 tarkoitetut dumpperit ovat komission mukaan yksinkertaisia ajoneuvoja, joille on ominaista, että kippi on yleensä kaukalon muotoinen kaataen eteen tai taakse sekä kipattavissa käsin ja jonka pohja nousee kokonaan tai osittain taaksepäin. Nämä ominaisuudet johtuvat alanimikkeitä 8704 10 10–8704 10 90 koskevista CN-selityksistä sekä nimikettä 8704 ja alanimikettä 8704 10 koskevasta HS-selityksestä samoin kuin asetuksesta N:o 396/92, joka on CN-nimikkeistön mukainen.

25 Komissio katsoo, että koska kiistanalaisissa minikuormaajissa on kehittyneellä mekanismilla varustettu matala kippi, joka kaataa aineksen hydraulisesti sekä viereen että taakse tai taakse kaatava kippi, joka voi keskeytyksettä pyörähtää 180 astetta hydraulisen lisäsylinterin ja -männän avulla, ja kääntömekanismi, ne eivät ilmeisesti kuulu CN-alanimikkeeseen 8704 10.

26 Komissio esittää päätelmänään ennakkoratkaisukysymykseen vastaukseksi seuraavaa:

"Teiden ulkopuolella käytettäväksi suunnitellut ainesten kuljettamiseen ja kippaamiseen tarkoitetut kuormaajat, joissa on tätä varten monimutkainen, monipuolinen ja tarkka kippilaite, eivät ole [CN-]alanimikkeessä 8704 10 tarkoitettuja dumppereita.

Ennakkoratkaisua pyytäneen kansallisen tuomioistuimen asiana on määrittää oikea luokittelu kaikkien käytettävissään olevien tietojen perusteella."

Yhteisöjen tuomioistuimen vastaus

27 Yhteisöjen tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan oikeusvarmuus ja valvonnan helppous edellyttävät, että tavaroiden tariffiluokittelun ratkaisevana luokitteluperusteena on yleensä oltava tavaroiden objektiivisesti todettavat ominaispiirteet ja ominaisuudet, sellaisina kuin ne on määritelty CN-nimikkeistön nimiketekstissä (ks. mm. asia, Lohmann ja Medi Bayreuth, tuomio 7.11.2002, Kok. 2002, s. I-10045, 30 kohta).

28 Lisäksi komissio on yhdistetyn nimikkeistön osalta laatinut selittävät huomautukset ja tulliyhteistyöneuvosto harmonoidun tavarankuvaus- ja koodausjärjestelmän osalta selitykset, jotka osaltaan auttavat huomattavasti eri tullinimikkeiden sisällön tulkinnassa, vaikka ne eivät olekaan oikeudellisesti sitovia (ks. asia C-405/97, Mövenpick, tuomio 28.4.1999, Kok. 1999, s. I-2397, 18 kohta).

29 On myös huomattava, että tuotteen käyttötarkoitus voi olla luokittelun objektiivinen arviointiperuste sikäli kuin se kiinteästi liittyy kyseiseen tuotteeseen, jolloin liitynnän kiinteyttä on pystyttävä arvioimaan tuotteen objektiivisten ominaispiirteiden ja ominaisuuksien mukaan (ks. asia C-459/93, Thyssen Haniel Logistic, tuomio 1.6.1995, Kok. 1995, s. I-1381, 13 kohta).

30 Alankomaiden hallitus ja komissio ovat esittäneet ainoaksi perusteeksi jättää kiistanalaiset minikuormaajat luokittelematta dumppereina CN-alanimikkeeseen 8704 10 niiden erityisen kehittyneen kippimekanismin ja tästä mekanismista johtuvan kippilaitteen muodon.

31 Kyseisen alanimikkeen sanamuoto edellyttää ajoneuvon täyttävän kaksi ehtoa voidakseen tulla luokitelluksi siihen: ajoneuvon on oltava "dumpperi" ja tarkoitettu käytettäväksi muualla kuin teillä. Tässä tapauksessa toinen ehto ei tuota ongelmia, mutta CN-nimikkeistössä ei ole lisätarkennusta "dumpperin" määritelmälle.

32 CN- ja HS-selityksissä olevista näiden ajoneuvojen kuvauksista ilmenee, että eräs keskeinen dumpperin ominaispiirre on se, että siinä on kippilaite tai aukeava pohja, joka mahdollistaa jäännösten tai erilaisten ainesten kuljettamisen. Näissä selityksissä ei sitä vastoin ole mitään sellaista viitettä kippilaitteiden muodosta tai toiminnasta, joka voisi yksinään toimia ratkaisevana kriteerinä ajoneuvon luokitteluun dumppereiksi.

33 Nimikettä 8704 koskevassa HS-selityksessä kuvataan dumppereita "vankkatekoisiksi ajoneuvoiksi". Vaikka ajoneuvon vankkatekoisuutta koskevaa kriteeriä pidettäisiinkin riittävän objektiivisena luokittelukriteerinä, ei tästä kriteeristä seuraa, etteikö

kehittynyt kippimekanismi voisi olla vankkatekoinen tai etteikö ajoneuvon vankkatekoisuutta olisi arvioitava kippausmekanismin vankkatekoisuuden valossa.

34 Mitä taas tulee alanimikkeeseen 8704 10, CN- ja HS-selityksissä nimenomaisesti todetaan adverbejä "yleensä" ja "pääasiallisesti" käyttämällä, että kriteerit mainitaan pelkästään viitteenomaisesti ja että ne eivät ole ehdottomia edellytyksiä, jotka on täytettävä. Se, että ajoneuvossa ei ole perinteisen mallin mukaista kippiä tai että kipillä voidaan kipata paitsi eteen tai taakse myös sivulle, ei yksinään sulje pois ajoneuvon luokittelemista dumpperiksi.

35 Yleisemmin ottaen, kun otetaan huomioon dumpperien käyttötarkoitus eli kuljetus sekä jäännösten ja eri ainesten kippaus, tässä tapauksessa ei ole mitään sellaista, jonka perusteella olisi katsottava, että ajoneuvon rakenteeseen tehty muutos, jolla pyritään saamaan se paremmin vastaamaan käyttötarkoitustaan (tarkemmalla kippauksella rajallisessa tilassa), voi johtaa siihen, ettei sitä luokitella dumpperiksi.

36 Asetuksen N:o 396/92 4 kohdan osalta, jossa on komission tulkinta alanimikkeestä 8704 31 91, on riittävää todeta, ettei se voi toimia perustana CN-alanimikkeen 8704 10 tulkinnalle, joka olisi vastoin viimeksi mainitun alanimikkeen sanamuotoa tulkittuna CN-selitysten valossa.

37 Esitettyyn kysymykseen on näin ollen vastattava, ettei se, että kipillä varustetussa ajoneuvossa on monimutkainen, monipuolinen ja tarkka kippitoiminto, estä sen luokittelemista dumpperina CN-alanimikkeeseeen 8704 10.

Oikeudenkäyntikulut

38 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely yhteisöjen tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Yhteisöjen tuomioistuimelle huomautuksensa esittäneille muille kuin mainituille asianosaisille aiheutuneita oikeudenkäyntikuluja ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla yhteisöjen tuomioistuin (kolmas jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

Se, että kipillä varustetussa ajoneuvossa on monimutkainen, monipuolinen ja tarkka kippitoiminto, ei estä sen luokittelemista dumpperina tariffi- ja tilastonimikkeistöstä ja yhteisestä tullitariffista 23 päivänä heinäkuuta 1987 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2658/87 — sellaisena kuin se on muutettuna 20.12.1994 annetulla komission asetuksella (EY) N:o 3115/94 ja 22.12.1995 annetulla komission asetuksella (EY) N:o 3009/95 — liitteessä I olevan yhdistetyn nimikkeistön alanimikkeeseen 8704 10.

Allekirjoitukset