EUROOPA KOHTU OTSUS (kolmas koda)

16. september 2004 *

Kohtuasjas C-396/02,

mille esemeks on EÜ artikli 234 alusel

Gerechtshof te Amsterdam'i (Madalmaad) 6. novembri 2002. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 11. novembril 2002, menetluses

DFDS BV

versus

Inspecteur der Belastingdienst — Douanedistrict Rotterdam,

* Kohtumenetluse keel: hollandi.

EUROOPA KOHUS (kolmas koda),

koosseisus: kolmanda koja esimehe kohusetäitja A. Rosas, kohtunikud R. Schintgen ja K. Schiemann (ettekandja),

kohtujurist: C. Stix-Hackl,
kohtusekretär: R. Grass,

arvestades märkusi, mille esitasid:

— DFDS BV, esindajad: advokaadid R. G. A. Tusveld ja G. J. van Slooten,

— Madalmaade valitsus, esindaja: S. Terstal,

— Euroopa Ühenduste Komisjon, esindajad: C. Schieferer ja M. van Beek,

olles 15. jaanuari 2004. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

otsuse

1 Eelotsusetaotlus käsitleb nõukogu 23. juuli 1987. aasta määruse (EMÜ) nr 2658/87 tariifi- ja statistikanomenklatuuri ning ühise tollitariifistiku kohta (EÜT L 256, lk 1), komisjoni 20. detsembri 1994. aasta määruse (EÜ) nr 3115/94 (EÜT L 345, lk 1) ja komisjoni 22. detsembri 1995. aasta määruse (EÜ) nr 3009/95 (EÜT L 319, lk 1) redaktsioonis, I lisas sätestatud kombineeritud nomenklatuuri (edaspidi „KN") alamrubriigi 8704 10 tõlgendamist.

2 Eelotsuse küsimus esitati äriühingu DFDS BV (edaspidi „DFDS"), asukoht Amsterdam (Madalmaad), ja Inspecteur der Belastingdienst — Douanedistrict Rotterdam'i vahelise kohtuvaidluse raames, mille esemeks on „Minitrac-sõidukite" tariifne klassifitseerimine KN-i alamrubriiki 8704 10 19, s.t kallurautod kasutamiseks väljaspool teedevõrku.

Õiguslik raamistik

3 Määruses nr 2658/87 kehtestatud KN peab vastama nii ühise tollitariifistiku kui ka ühenduse väliskaubanduse statistika nõuetele. KN tugineb kaupade kirjeldamise ja kodeerimise harmoneeritud süsteemile (edaspidi „HS"), mille töötas välja Tollikoostöö Nõukogu, nüüd Maailma Tolliorganisatsioon, ning mis jõustati 14. juunil 1983 Brüsselis sõlmitud rahvusvahelise konventsiooniga (edaspidi „HS-i konvent-

sioon"), mis koos 24. juuni 1986. aasta HS-i konventsiooni muutmise protokolliga kiideti ühenduse nimel heaks nõukogu 7. aprilli 1987. aasta otsusega 87/369/EMÜ (EÜT L 198, lk 1).

4 Rubriik 8704 kuulub KN-i teise osa XVII jaotise gruppi 87. Sellesse gruppi kuuluvad sõidukid, v.a raudtee- ja trammiteeveerem, ning nende osad ja tarvikud. Tollivõla tekkimise ajal, aastatel 1995 ja 1996 jagunes rubriik 8704 (selle rubriigi osas identsete määruste nr 3115/94 ja nr 3009/95 kohases KN-i redaktsioonis) alamrubriikidesse järgmiselt:

CN-kood	Kauba kirjeldus
8704	Mootorsõidukid kaubaveoks:
8704 10	– Kallurautod kasutamiseks väljaspool teedevõrku:
	– – Muud survesüütega sisepõlemis-kolbmootoriga (diisel- või pooldiiselmootoriga):
8704 10 11	– – – survesüütega sisepõlemis-kolbmootoriga (diisel- või pooldiiselmootoriga), mille silindrite töömaht on üle 2 500 cm^3 või sädesüütega sisepõlemis-kolbmootoriga, mille silindrite töömaht on üle 2 800 cm^3:
8704 10 19	– – – Muud
8704 10 90	– – Muud
	– muud survesüütega sisepõlemis-kolbmootoriga (diisel- või pooldiiselmootoriga):
8704 21	– – täismassiga kuni 5 t:
[...]	[...]
	– – – – mootoriga, mille silindrite töömaht on üle 2500 cm^3:
8704 21 91	– – – – – uued
[...]	[...]

5 KN-i tõlgendamise üldreeglid, mis on sätestatud KN-i I osa I jao alljaotise A artiklis 1 ning artikli 3 punktis a ja mis on 1995. ja 1996. aastal kohaldatavates redaktsioonides identsed, näevad eelkõige ette:

„Kaupade klassifitseerimine toimub järgmiste põhimõtete kohaselt.

1. Jaotiste, kaubagruppide ja alamgruppide nimetused on antud suunaval eesmärgil; ametlik klassifitseerimine peab toimuma lähtuvalt rubriikide kirjeldustest ja vastavate jaotiste ja gruppide märkustest ning alljärgnevatest sätetest tingimusel, et need rubriigid või märkused ei näe ette muud.

[...]

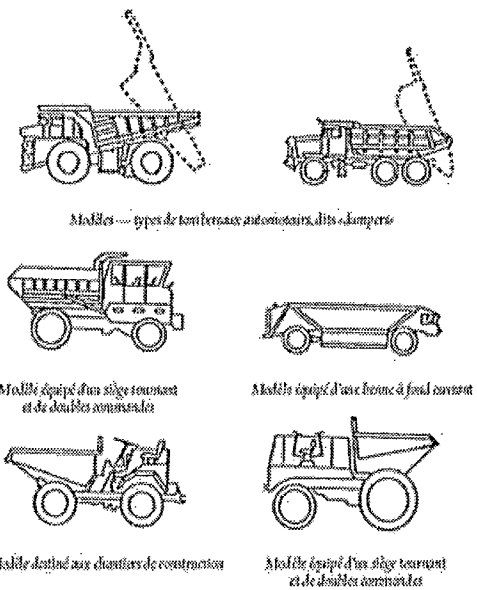
3. Kui [...] kaup osutub esmapilgul klassifitseeritavaks kahte või enamasse rubriiki, toimub klassifitseerimine järgmiselt:

   a) kaupa täpsemalt kirjeldav rubriik on eelistatud üldisemat kirjeldust sisaldavate rubriikide ees. [...]"

6 5. detsembri 1994. aasta KN-i selgitavates märkustes (EÜT C 342, lk 1) on rubriiki „Kallurautod kasutamiseks väljaspool teedevõrku" ning iseäranis alamrubriiki 8704 10 10 – 8704 10 90 täpsustatud:

„1. Nendesse alamrubriikidesse kuuluvad peamiselt sõidukid, millel on ette või taha isekallutav kast või altavaneva põhjaga kast ja mis on spetsiaalselt kavandatud liiva, kruusa, mulla, kivide jne veoks ning on mõeldud kivimurdudes, kaevandustes või ehitusplatsidel, teetöödel, lennujaamades ja sadamates kasutamiseks. Nende alamrubriikide selgitavate märkuste järel on joonistatud näidiseid erinevat liiki kallursõidukitest.

2. Nendesse alamrubriikidesse kuuluvad ka väiksemat liiki sõidukid, mida kasutatakse ehitusplatsidel pinnase, täitekivide, tsemendi, värske betooni jne veoks. Nendel kahe- või neljarattaveoga sõidukitel on jäik- või liigendšassii ja kastkalluti on paigaldatud ühe telje ning juhiiste teise telje peale. Juhiiste ei ole tavaliselt juhikabiiniga kaitstud." [mitteametlik tõlge]



»

7 HS-i konventsiooni artikli 6 lõike 1 kohaselt moodustatakse Tollikoostöö Nõukogu raames harmoneeritud süsteemi komiteeks nimetatud komitee, mis koosneb kõigi konventsiooniosaliste esindajatest. Vastavalt HS-i konventsiooni artikli 7 lõikele 1 on komitee kohustus teha eelkõige nimetatud konventsiooni muutmiseks ettepanekuid ning töötada HS-i tõlgendamiseks välja selgitavaid märkusi, arvamusi klassifitseerimise kohta ning muid arvamusi.

8 HS-i selgitavas märkuses on rubriigi 8704 kohta ette nähtud:

„Sellesse rubriiki kuuluvad ka:

1) Kallurautod, vastupidava konstruktsiooniga transpordivahendid kas isekallutava või avatava põhjaga kastiga, mis on konstrueeritud kaevandatud või teiste materjalide veoks. Need transpordivahendid, millel võib olla jäik või šarniirne šassii, on reeglina varustatud teedeta maastikul liikumiseks sobivate ratastega ja võivad töötada pehmel pinnasel. Sellesse rubriiki kuuluvad nii rasked kui kerged kallurautod; viimaseid iseloomustab vahel kahepoolne iste, kaks vastassuunda suunatud istet või kaks juhirooli, et juht saaks juhtida neid transpordivahendeid mahalaadimise ajal näoga kasti suunas.

[...]" [mitteametlik tõlge]

9 Alamrubriigi 8704 10 kohta on HS-i selgitavas märkuses sätestatud:

„Reeglina saab neid kallurautosid eristada teistest kauba transpordivahenditest (eriti isekallutavatest veoautodest (madelautodest)) järgmiste parameetrite järgi:

— kallurauto kast on tehtud eriti vastupidavast teraslehest; tema esiosa on pikendatud üle juhikabiini kabiini kaitseks; kogu põhi või osa sellest on tagasuunas ülespoole kaldu;

[...]

Mõned kallurautod on spetsiaalselt konstrueeritud tööks kaevandustes või tunnelites, näiteks need, millel on allapoole avanev põhi. Neil on mõningad omadused, mida on mainitud ülal, aga neil ei ole kabiini või kasti pikendatud kaitsvat esiosa" [mitteametlik tõlge].

10 Komisjoni 18. veebruari 1992. aasta määruses (EMÜ) nr 396/92 teatavate kaupade klassifitseerimise kohta koondnomenklatuuris (EÜT L 44, lk 9) klassifitseeritakse —

nagu nähtub lisa punktidest 3 ja 4 — teatavad rubriiki 8704 kuuluvad kaubad järgmiselt:

Kauba kirjeldus	Klassifikatsioon CN-kood	Põhjendus
[...]	[...]	[...]
3. Ühesilindrilise neljataktilise bensiinimootoriga (silindrimaht 400 cm^3) sõiduk (pikkus 180 cm, laius 87 cm, kõrgus 100 cm), mis koosneb peamiselt 400 kilogrammise nimikoormusega tugevdatud punkrist ning on varustatud käsitsi käivitatava väljalaskeseadme, juhtimisseadmestiku ja kummiroomikutega. Sõiduki tühimass on 250 kg, suurim kiirus 6,8 km/h ja võimsus 5,37 kW. Sõidukil on kolm käiku ja tagasikäik. Sõiduk on peamiselt ette nähtud ehitusplatsidel pinnase, liiva jms transportimiseks ja kaadamiseks.	8704 10 19	Klassifikatsioon määratakse kindlaks kaupade koondnomenklatuuri tõlgendamise üldeeskirjade 1 ja 6 sätetega ning CN-koodide 8704, 8704 10 ja 8704 10 19 sõnastusega. Disainilahenduse, eeskätt punkri ja kummiroomikute olemasolu ja sellest tuleneva kasutuskoha tõttu ei saa seda sõidukit klassifitseerida CN-koodi 8709 alla.
4. Uus ühesilindrilise neljataktilise bensiinimootoriga (silindrimaht 400 cm^3) sõiduk (pikkus 255 cm, laius 108 cm, kõrgus 128 cm), mis koosneb peamiselt hüdraulilise väljalaskeseadmega tugevdatud punkrist, mille nimikoormus on 800 kg ning mille tagaosa ja kumbki külg on avatavad. Sõidukil on juhtimisseadmestikuga varustatud avatud juhikabiin ja kummiroomikud. Sõiduki suurim kiirus on 8,7 km/h ja võimsus 7,46 kW. Sõidukil on neli käiku ja tagasikäik. Ta on peamiselt ette nähtud ehitusplatsidel pinnase, liiva jms transportimiseks ja kaadamiseks. [...]	8704 31 91 [...]	Klassifikatsioon määratakse kindlaks kaupade koondnomenklatuuri tõlgendamise üldeeskirjade 1 ja 6 sätetega ning CN-koodide 8704, 8704 31 ja 8704 31 91 sõnastusega. Disainilahenduse, eeskätt väljalaskeseadmega punkri ja kummiroomikute olemasolu ja sellest tuleneva kasutuskoha tõttu ei saa seda sõidukit klassifitseerida rubriiki 8709. Väljalaskeseadmega punkri universaalsuse ja keerulise konstruktsiooni tõttu ei saa seda toodet pidada CN-koodi 8704 10 alla kuuluvaks kalluriks. [...]

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimus

11 DFDS, tegutsedes tollimaaklerina Liechtensteinis asuva äriühingu Maveco Maschinen Handelsgesellschaft mbH eest, esitas aastatel 1995 ja 1996 deklaratsiooni Minitrac-sõidukite (tüübid 709, 1005 ja 1302) lubamiseks vabasse ringlusse. Minitrac-sõidukid on ehitatud spetsiaalselt kasutamiseks väljaspool teedevõrku puistematerjali laadimiseks ja mahalaadimiseks. DFDS klassifitseeris deklaratsioonis sõidukid KN-i alamrubriiki 8704 10 19, milles kirjeldatakse väljaspool teedevõrku kasutamiseks mõeldud kallurautosid.

12 Madalmaade toll leidis, et neid sõidukeid oleks pidanud deklareerima klassifitseerituna KN-i alamrubriiki 8704 21 91, millesse kuuluvad muud kaubaveoks mõeldud mootorsõidukid ning mille tollimaks on suurem ning saatis DFDS-ile maksuteatise.

13 DFDS esitas selle teatise peale kaebuse, mis lükati 1005- ja 1302-tüüpi sõidukite osas tagasi. Seejärel esitas DFDS kaebuse Tariefcommissie'le, mille asemel on alates 1. jaanuarist 2002 pädevaks ametiasutuseks Douanekamer du Gerechtshof te Amsterdam.

14 Eelotsusetaotluse esitanud kohus kirjeldab asjaomaseid sõidukeid järgmiselt:

„Vaidlusalused Minitrac-sõidukid on ehitatud kasutamiseks peamiselt ehitusplatsidel kiviprahi, pinnase, kruusa, liiva jms materjalide transportimiseks ning mahalaadimiseks.

Minitrac 1005 (pikkus 257 cm, laius 112 cm ja kõrgus 138 cm) on varustatud 7 kW diiselmootoriga.

Minitrac 1302 (pikkus 264 cm, laius 124 cm ja kõrgus 138 cm) on varustatud 9,5 kW diiselmootoriga.

Mõlemal sõidukil on neli edasikäiku ja kolm tagasikäiku. Nende suurim kiirus on 7,3 km/h.

Sõidukitel on kummiroomikud, (avatud) juhikabiin juhtimisseadmestikuga ning kast, millest saab koormat maha laadida hüdraulilise väljalaskeseadme abil. Kast on varustatud avatavate külgedega, mida võib laadimise ajal avada ning pöörata vajalikus suunas. Sel viisil on võimalik ilma sõiduki asukohta muutmata laadida koormat maha kolme külge. Mudel 1302 võib kolme külge avatava kasti asemel olla varustatud ka taha kallutatava kastiga, mida täiendava hüdraulilise silindri ja ventiili ning pöördemehhanismi abil võib pidevalt pöörata 180 kraadi.

Minitrac 1005 tühimass on 830 kg ja nimikoormus 1000 kg.

Minitrac 1302 tühimass on 1060/1200 kg ja nimikoormus 1300/1500 kg."

15 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu arvates ei ole vaidlusaluste kaupade klassifitseerimine KN-i alamrubriiki 8704 10 põhimõtteliselt välistatud. Tal on aga kahtlusi seoses küsimusega, kas sõidukid, mis on ehitatud kasutamiseks väljaspool teedevõrku ning mis on mõeldud prahi või puistematerjali transportimiseks, võivad olla KN-i alamrubriigist 8704 10 välistatud ainult tehnoloogiliste tunnuste ning kallutusmehhanismi konstruktsiooni niisuguste omaduste tõttu, mis võimaldavad kaupu maha laadida sama tüüpi sõiduki varasematest mudelitest erineval viisil ning palju täpsemalt.

16 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu arvates tuleb silmas pidada määrust nr 396/02, milles kirjeldatakse KN-i alamrubriiki 8704 31 91. Alamrubriigid 8704 21 ja 8704 31 erinevad üksteisest mootorite poolest. Alamrubriigis 8704 21 kirjeldatud mootorsõidukitel on survesüütega sisepõlemis-kolbmootorid, samal ajal kui alamrubriiki 8704 31 kuuluvatel sõidukitel on sädesüütega sisepõlemis-kolbmootorid.

17 Neil asjaoludel otsustas Gerechtshof te Amsterdam kohtumenetluse peatada ning esitada Euroopa Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:

„Kas kaubaveo sõidukite, mis on ehitatud kasutamiseks väljaspool teedevõrku puistematerjali transportimiseks ja mahalaadimiseks ning mis sel eesmärgil on varustatud keerulise, universaalse ja täpse kallurfunktsiooniga, klassifitseerimine [ühise tollitariifistiku] rubriiki 8704 10 kallurautona on välistatud?"

Eelotsuse küsimus

Euroopa Kohtule esitatud märkused

18 DFDS on seisukohal, et vaidlusalused Minitrac-sõidukid tuleb klassifitseerida kallurautodena KN-i alamrubriiki 8704 10. Ta meenutab, et Austraalias, Kanadas, Ameerika Ühendriikides, Jaapanis ning Tšehhi Vabariigis klassifitseeritakse Minitrac-sõidukeid kallurautode hulka.

19 DFDS-i väitel on vale lähtuda sellest, et kallutatava punkriga veoauto peab olema ühe kindla kontseptsiooni või kujuga ning et punkri kallutamine peab toimuma lihtsa (mehhaanilise või manuaalse) seadme abil. Punker ning väljalaskeseade täidavad mõlemad koos sama otstarvet ning neid peab käsitlema tehnilise tervikuna. Seoses tehnoloogia täiustumisega on väljalaske- ning pööramisseadmete võimalused paranenud, nii et punkrite disainilahendus ning seadmed on muutunud keerulisemaks. Need on aga ainult kontseptsiooni üksikud elemendid. Lõpuks pole tähtis teada, kuidas maha laaditakse, vaid oluline on see, et materjali väljalaskmine toimub ruumiliselt piiratud tingimustes. Nii tuleb kaupade otstarbest lähtudes klassifitseerida nad kallurautodena.

20 Seega teeb DFDS ettepaneku vastata eelotsuse küsimusele nii, et keeruline, universaalne ja täpne kallurfunktsioon ei takista Minitrac-sõidukite klassifitseerimist kallurautodena KN-i alamrubriigi 8704 10 mõttes.

21 Madalmaade valitsus leiab, et tolliasutuse poolt tehtud tariifne klassifitseerimine ei ole KN-iga vastuolus.

22 Madalmaade valitsus rõhutab, et HS-i selgitavatest märkustest ilmneb, et kallurautod erinevad teistest kaubaveoks mõeldud sõidukitest üldiselt teatud eriliste parameetrite poolest, eelkõige selle poolest, et kallurauto on vastupidav sõiduk, millel on suhteliselt lihtne konstruktsioon, mille kast on tehtud eriti vastupidavast teraslehest ning mille põhi on ülespoole kaldu. Vaidlusalused sõidukid aga ei vasta sellele määratlusele, arvestades seda, et neil on tasase põhjaga kast, mis avaneb kolme külge ning ei ole tehtud eriti vastupidavast teraslehest. Seda kinnitavad ka KN-i selgitavad märkused, milles kirjeldatakse sõidukeid, „millel on ette või taha isekallutav kast või altavaneva põhjaga kast".

23 Madalmaade valitsus lisab, et Bundesfinanzhof (Saksamaa) on otsustanud, et vaidlusalused Minitrac-mudelid 1302 ja 1005 ei vasta kallurautode määratlusele.

24 Komisjon sisuliselt pooldab Madalmaade valitsuse poolt esitatud argumente. KN-i alamrubriiki 8704 10 kuuluvad kallurautod on lihtsa ehitusega sõidukid, mida iseloomustab asjaolu, et nende punkrid on üldiselt manuaalselt ette või taha kallutatava vanni kujuga ning punkri põhja on täielikult või osaliselt tagasuunas ülespoole kaldu. Nimetatud tunnused tulenevad KN-i selgitavatest märkustest alamrubriikide 8704 10 10 — 8704 10 90 kohta, HS-i selgitavatest märkustest rubriigi 8704 10 kohta ning KN-iga kooskõlas olevast määrusest nr 396/92.

25 Komisjon on seisukohal, et kuna vaidlusalused Minitrac-sõidukid on varustatud tasase kallutatava kastiga, millel on keeruline hüdrauliline väljalaskeseade ja mida saab kallutada nii külgedele kui ka tahapoole, või on sõidukid varustatud taha kallutatava punkriga, mida täiendava hüdraulilise silindri ja ventiili ning pöördemehhanismi abil võib pidevalt pöörata 180 kraadi, siis ei ole neid võimalik paigutada KN-i alamrubriiki 8704 10.

26 Kokkuvõtvalt teeb komisjon Euroopa Kohtule ettepaneku vastata eelotsuse küsimusele järgmiselt:

„Kaubaveo sõidukite, mis on ehitatud kasutamiseks väljaspool teedevõrku puistematerjali transportimiseks ja mahalaadimiseks ning mis sel eesmärgil on varustatud keerulise, universaalse ja täpse kallurfunktsiooniga, klassifitseerimine [KN-i] alamrubriiki 8704 10 mõiste „kallurauto" alla on välistatud.

Eelotsusetaotluse esitanud siseriiklik kohus peab kõigi tema käsutuses olevate andmete alusel sõidukid õigesti klassifitseerima."

Euroopa Kohtu vastus

27 Alustuseks tuleb märkida, et Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika kohaselt on õiguskindluse ning lihtsa järelkontrolli tagamiseks vajalik, et kaupade tariifse klassifitseerimise otsustavaks kriteeriumiks oleksid kauba objektiivsed tunnused ning omadused selliselt, nagu nad on kindlaks määratud KN-i rubriigi sõnastuses ning jaotiste või gruppide kohta antud märkustes (vt eelkõige 7. veebruari 2002. aasta otsus kohtuasjas C-276/00: Turbon International, EKL 2002, lk I-1389, punkt 21 ja 7. novembri 2002. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-260/00–C-263/00: Lohmann ja Medi Bayreuth, EKL 2002, lk I-10045, punkt 30).

28 Komisjoni poolt KN-i juurde ning Tollikoostöö Nõukogu poolt HS-i juurde väljatöötatud selgitavad märkused aitavad oluliselt kaasa erinevate rubriikide ulatuse tõlgendamisele, ent nad pole siiski õiguslikult siduvad (vt 28. aprilli 1999. aasta otsus kohtuasjas C-405/97: Mövenpick Deutschland, EKL 1999, lk I-2397, punkt 18).

29 Lisaks võib objektiivne klassifitseerimiskriteerium olla ka toote kasutuseesmärk, juhul kui see on nimetatud tootele omane ja seda saab hinnata selle kauba objektiivsete tunnuste ning omaduste alusel (vt 1. juuni 1995. aasta otsus kohtuasjas C-459/93: Thyssen Haniel Logistic, EKL 1995, lk I-1381, punkt 13).

30 Tuleb asuda seisukohale, et ainus Madalmaade valitsuse ning komisjoni poolt välja toodud kriteerium õigustamaks vaidlusaluste Minitrac-sõidukite kallurautodena KN-i alamrubriiki 8704 10 klassifitseerimisest keeldumist on kasti eriti täiustatud väljalaskeseade ning kasti seadmega kohandatud kuju.

31 Nimetatud alamrubriigi sõnastus eeldab, et sõiduk peab vastama kahele tingimusele selleks, et seda saaks antud alamrubriiki klassifitseerida, nimelt peab sõiduk olema „kallurauto" ning ta peab olema „kasutamiseks väljaspool teedevõrku". Kui teine tingimus neist pole käesoleval juhul vaieldav, siis „kallurauto" täpsem määratlus KN-is puudub.

32 Nende sõidukite kirjeldustest KN-i ning HS-i selgitavates märkustest tuleneb, et kallurautode oluline tunnus on isekallutav punker või altavanev põhi, mis võimaldab prahi või mitmesuguste materjalide transportimist. Vastupidiselt sellele puudub aga märkustes igasugune viide asjaolule, et isekallutava kasti kuju või funktsioon võiksid endast kujutada ainsat otsustavat kriteeriumit sõiduki kallurautona klassifitseerimiseks.

33 HS-i selgitavas märkuses rubriigi 8704 kohta on kallurautosid kirjeldatud „vastupidava konstruktsiooniga transpordivahendi[tena]". Eeldades et sõiduki vastupidavuse kriteerium on piisavalt objektiivne, et seda arvesse võtta klassifitseerimise kriteeriumina, ei võimalda siiski miski järeldada nimetatud

kriteeriumi alusel seda, et täiustatud väljalaskeseade ei võiks olla vastupidav või et sõiduki vastupidavust peaks hindama tema väljalaskeseadme vastupidavuse alusel.

34 Alamrubriigi 8704 10 puhul rõhutavad KN-i ja HS-i selgitavad märkused otsesõnu, kasutades määrsõnalisi väljendeid „peamiselt" või „reeglina", et nimetatud kriteeriumid on ainult soovituslikud ning ei kujuta endast kohustuslikke tingimusi. Asjaolu, et sõiduki kastil pole tavalist kuju või et sellest kastist võib materjale välja kallata mitte ainult eest või tagant, vaid ka külgedele, ei saa olla ainus kriteerium välistamaks nimetatud sõidukite klassifitseerimist kallurautodena.

35 Kui üldisemalt võtta arvesse kallurautode kasutamiseesmärki, nimelt prahi ja muu puistematerjali transporti ning mahalaadimist, siis puudub käesoleval juhul alus järeldada, et nende sõidukite konstruktsiooni muutmine, selleks et nad paremini vastaksid oma kasutuseesmärgile (nimelt piiratud maa-alal materjali täpsem mahalaadimine), välistab nende sõidukite klassifitseerimine kallurautodena.

36 Seoses määruse nr 396/92 lisa punktiga 4, mis sisaldab komisjonipoolset alamrubriigi 8704 31 91 tõlgendust, piisab kui märkida, et see punkt ei saa olla aluseks KN-i alamrubriigi 8704 10 tõlgendamisele, mis oleks vastuolus selle alamrubriigi sõnastusega KN-i selgitavate märkuste valguses tõlgendatuna.

37 Seega tuleb esitatud küsimusele vastata, et asjaolu, et kastiga sõiduk on varustatud keerulise, universaalse ja täpse kallurfunktsiooniga, ei takista sõiduki klassifitseerimist kallurautona KN-i alamrubriigi 8704 10 mõttes.

Kohtukulud

38 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus poolelioleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotamise siseriiklik kohus. Euroopa Kohtule märkuste esitanute, v.a eelnimetatud kohtuasja poolte kohtukulusid ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (kolmas koda) otsustab:

Asjaolu, et kastiga sõiduk on varustatud keerulise, universaalse ja täpse kallurfunktsiooniga, ei takista selle klassifitseerimist kallurautona nõukogu 23. juuli 1987. aasta määruse (EMÜ) nr 2658/87 tariifi- ja statistikanomenklatuuri ning ühise tollitariifistiku kohta, komisjoni 20. detsembri 1994. aasta määruse (EÜ) nr 3115/94 ja 22. detsembri 1995. aasta määruse (EÜ) nr 3009/95 redaktsioonis, I lisas sätestatud kombineeritud nomenklatuuri alamrubriigi 8704 10 mõttes.

Allkirjad