A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (harmadik tanács)

2004. szeptember 16. *

A C-396/02. sz. ügyben,

az EK 234. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában,

amelyet a Gerechtshof te Amsterdam (Hollandia) a Bírósághoz a 2002. november 11-én érkezett 2002. november 6-i határozatával terjesztett elő az előtte

a DFDS BV

és

az Inspecteur der Belastingdienst — Douanedistrict Rotterdam

* Az eljárás nyelve: holland.

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (harmadik tanács),

tagjai: A. Rosas, a harmadik tanács elnökeként eljáró bíró, R. Schintgen és K. Schiemann (előadó) bírák,

főtanácsnok: C. Stix-Hackl,
hivatalvezető: R. Grass,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett írásbeli észrevételeket:

— a DFDS BV képviseletében R. G. A. Tusveld és G. J. van Slooten, advocaten,

— a holland kormány képviseletében S. Terstal, meghatalmazotti minőségben,

— az Európai Közösségek Bizottsága képviseletében C. Schieferer és M. van Beek, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2004. január 15-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem az 1994. december 20-i 3115/94/EK bizottsági rendelettel (HL L 345., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 2. fejezet, 5. kötet, 324. o) és az 1995. december 22-i 3009/95/EK bizottsági rendelettel (HL L 319., 1. o.) módosított, a vám- és a statisztikai nómenklatúráról, valamint a Közös Vámtarifáról szóló, 1987. július 23-i 2658/87/EGK tanácsi rendelet (HL L 256., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 2. fejezet, 2. kötet, 382. o.) I. mellékletében szereplő Kombinált Nómenklatúra (a továbbiakban: KN) 8704 10 vámtarifaalszám értelmezésére irányul.

2 Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés az Amszterdamban (Hollandia) székhellyel rendelkező DFDS BV (a továbbiakban: DFDS) és az Inspecteur der Belastingdienst — Douanedistrict Rotterdam között bizonyos „Minitrac" elnevezésű járműveknek terepjáró kivitelű dömperként a KN szerinti 8704 10 19 vámtarifaalszám alá való besorolása tárgyában folyamatban levő perben merült fel.

A jogi háttér

3 A 2658/87/EK rendelet által bevezetett KN feladata mind a Közös Vámtarifára, mind a Közösség külkereskedelmi statisztikáira vonatkozó követelmények kielégítése. A KN a Harmonizált Áruleíró és Kódrendszeren (a továbbiakban: HR) alapul, amelyet a később a Vámigazgatások Világszervezetévé átalakult Vámegyüttműködési Tanács állapított meg, és a Brüsszelben 1983. június 14-én megkötött nemzetközi

egyezmény (a továbbiakban: HR Egyezmény) vezetett be, amely utóbbit — valamint annak 1986. június 24-i kiegészítő jegyzőkönyvét — a Közösség részéről az 1987. április 7-i 87/369/EGK tanácsi határozat (HL L 198., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 2. fejezet, 2. kötet, 288. o.) hagyta jóvá.

4 A 8704 vámtarifaszám a KN második része XVII. áruosztályának 87. árucsoportjában található. Ez a fejezet gépkocsikra, traktorokra, kerékpárokra, más szárazföldi járművekre, alkotó- és alkatrészeikre vonatkozik. A vámtartozás létrejöttekor, 1995-ben és 1996-ban, az e vámtarifaszám tekintetében azonos 3115/94 és 3009/95 rendeletek alapján a 8704 vámtarifaszám felosztása az alábbiak szerint alakult:

KN-kód	Árumegnevezés
8704	Áruszállító gépjármű:
8704 10	– Dömper, terepjáró kivitelű:
	– – Kompressziós gyújtású (dízel- vagy féldízel) vagy szikragyújtású, dugattyús motorral működő:
8704 10 11	– – – Kompressziós gyújtású (dízel- vagy féldízel), 200 cm^3-t meghaladó hengerűrtartalom felett, vagy szikragyújtású, 2800 cm^3 hengerűrtartalom felett, dugattyús motorral működő
8704 10 19	– – – Más:
8704 10 90	– – Más:
	– Más kompressziós gyújtású, dugattyús (dízel- vagy féldízel) motorral működő:
8704 21	– – Legfeljebb 5 tonna össztömegű:
[...]	[...]
	– – – – Legfeljebb 2500 cm^3 hengerűrtartalommal:
8704 21 91	– – – – – Új
[...]	[...]

5 A KN értelmezésének általános szabályai, amelyek annak első része I. szakasza A. fejezete (1) bekezdésében és (3) bekezdésének a) pontjában találhatók, és amelyek hatályos szövege 1995-ben és 1996-ban azonos volt, különösen az alábbiak szerint rendelkeznek:

„Az áruknak a Kombinált Nómenklatúrába történő besorolására a következő elvek az irányadók.

1. Az áruosztályok, árucsoportok és árualcsoportok címe csak a hivatkozások megkönnyítésére szolgál; jogi szempontból az áruk besorolását a vámtarifaszámokban szereplő árumegnevezések és az azokhoz kapcsolódó, az áruosztályokhoz, illetve az árucsoportokhoz tartozó megjegyzések alapján, valamint — ha az adott vámtarifaszám vagy megjegyzés eltérően nem rendelkezik — a következő rendelkezések alapján kell meghatározni.

[...]

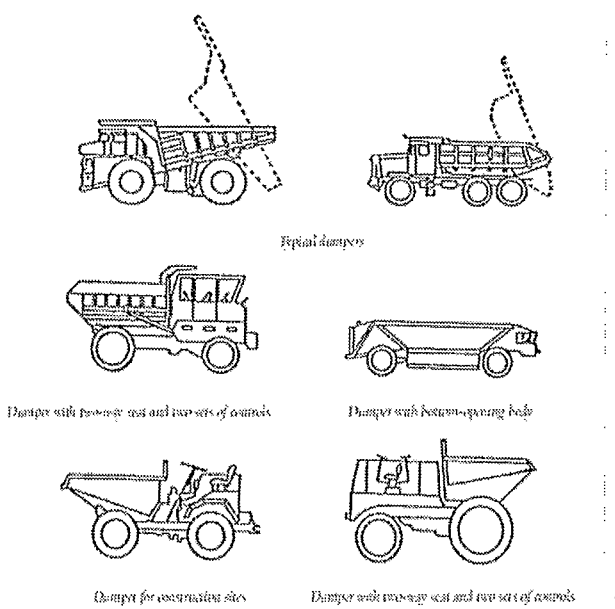
3. Ha... az árut első látásra két vagy több vámtarifaszám alá lehetne besorolni, a besorolást az alábbiak szerint kell elvégezni:

a) Azt a vámtarifaszámot, amely az árut legpontosabban határozza meg, előnyben kell részesíteni azokkal a vámtarifaszámokkal szemben, amelyek általánosabb meghatározást tartalmaznak. [...]"

6 A KN 1994. december 5-i magyarázó megjegyzései (HL C 342., 1. o.) a „terepjáró kivitelű dömperek" tárgyában, és különösen a 8704 10 10–8704 10 90 vámtarifaalszámok tekintetében a következő pontosításokat tartalmazza:

„1. Idetartoznak az első vagy hátsó billenő vagy fenékürítős karosszériával rendelkező, kifejezetten homok, kavics, föld, kövek stb. szállítására tervezett, valamint a kőbányákba, bányákba vagy építkezésekre, út-, repülőtér- és kikötőrendezésre szánt járművek. A különböző dömpermodelleket ábrázoló példák a jelen magyarázat végén találhatók.

2. Idetartoznak még a kisebb méretű, a munkaterületeken föld, termésközek, friss cement és beton stb. szállítására használt járművek. Ezek merev vagy csuklós alvázzal rendelkeznek és kétkerék- vagy négykerék-meghajtásúak, a billentőszerkezetük valamelyik tengely fölött kerül elhelyezésre, míg a vezetőülés a másik fölött található. A vezetőülés fölött rendszerint nincs vezetőfülke.



Typical dumpers

Dumper with two-way seat and two sets of controls

Dumper with bottom-opening body

Dumper for construction sites

Dumper with two-way seat and two sets of controls "

7 A HR Egyezmény 6. cikkének (1) bekezdése alapján a Vámegyüttműködési Tanács keretén belül létrejött a „Harmonizált Rendszer Bizottság" elnevezésű bizottság, amelynek tagjai a Szerződő Felek képviselői. A HR Egyezmény 7. cikke (1) bekezdésének megfelelően e bizottság feladata különösen javaslatot tenni az említett egyezmény módosítására, illetve megfogalmazni a HR értelmezését szolgáló magyarázó megjegyzéseket, illetve az osztályozási és egyéb véleményeket.

8 A HR-nek a 8704 vámtarifaszámra vonatkozó magyarázó megjegyzései értelmében:

„Idetartoznak még:

1) Dömperek, szilárdan épített járművek billenő vagy fenékürítős karosszériával felszerelt munkagépek, amelyeket a kitermelt föld, törmelék és más anyagok szállítására terveztek. Ezek a merev vagy csuklós alvázas járművek, amelyeket általában terepjáró kerekekkel látnak el, laza talajon is tudnak dolgozni. Mind a nehéz, mind a könnyű dömperek ebbe a csoportba tartoznak; az utóbbiakat olykor az a sajátosság jellemez, hogy kétirányú üléssel — két szemben levő ülés — vagy két kormánykerékkel szerelik fel őket, amely lehetővé teszi, hogy a vezető a kirakodás irányában elhelyezkedve kormányozza a járművet.

[...]"

9 Ami a 8704 10 vámtarifaalszámot illeti, a HR magyarázó megjegyzései az alábbiakat tartalmazzák:

„Ezeket a dömpereket általában a következő jellemzők alapján lehet megkülönböztetni más áruszállító járművektől (elsősorban a billenős tehergépkocsiktól):

— a dömperek karosszériája nagyon erős acéllemezből készül; az elülső része túlhalad a vezetőfülkén, hogy védje azt, az egész padló vagy annak egy része a hátsó rész [felöl] lejt;

[...]

Meg kell jegyezni, hogy bizonyos dömpereket kimondottan bányákban, alagutakban végzendő munkákra szántak pl. a nyitott tetejűek. Ezek is rendelkeznek a fent említett jellemzők egy részével, de nem található meg rajtuk a vezetőfülke vagy a karosszéria előrenyúló védő része."

10 Az egyes árucikkeknek a Kombinált Nómenklatúra szerinti besorolásáról szóló, 1992. február 18-i 396/92/EGK bizottsági rendelet (HL L 44., 9. o.; magyar nyelvű

különkiadás 2. fejezet, 4. kötet, 257. o.), mellékletének 3. és 4. pontjában az alábbiak szerint sorolt be egyes, a 8704 vámtarifaszám alá tartozó árukat:

Árumegnevezés	KN-kód szerinti besorolás	Indoklás
[...]	[...]	[...]
3. Jármű (180 cm hosszú, 87 cm széles, 100 cm magas) egyhengeres, négyütemű (400 cm^3 hengerűrtartalmú) benzinmotorral, alapvető jellemzője a 400 kg raksúlyú, megerősített billenő rakfelület, továbbá kézi billentőszerkezettel, kezelőszervekkel és gumikerékkel szerelték fel. Terheletlen súlya 250 kg, legnagyobb sebessége 6,8 km/h, teljesítménye 5,37 kW. A járműnek három előre- és egy hátrameneti sebességi fokozata van. Elsősorban építkezéseken föld, homok stb. szállítására, illetve lerakására használják.	8704 10 19	A besorolást a Kombinált Nómenklatúra 1., és 6. általános értelmezési szabályának rendelkezései, valamint a 8704, a 8704 10 és a 8704 10 19 KN-kód megfogalmazása határozza meg. A kialakítás, különösen a billenő rakfelület és a gumikerék egyidejű alkalmazása, valamint a rendeltetésszerű használat helye miatt a járművet nem lehet a 8709 KN-kód alá sorolni.
4. Új jármű (255 cm hosszú, 108 cm széles, 128 cm magas) egyhengeres, négyütemű (400 cm^3 hengerűrtartalmú) benzinmotorral, alapvető jellemzője a megerősített és hidraulikus billentésű, oldalán és a végén ürítőnyílásokkal rendelkező platό, raksúlya 800 kg, továbbá kezelőszervekkel ellátott vezetőfülkével és gumikerekekkel rendelkezik. Legnagyobb sebessége 8,7 km/h, teljesítménye 7,46 kW. Elsősorban építkezéseken föld, homok stb. szállítására, illetve lerakására használják.	8704 31 91	A besorolást a Kombinált Nómenklatúra 1., és 6. általános értelmezési szabályának rendelkezései, valamint a 8704, a 8704 31 és a 8704 31 91 KN-kód megfogalmazása határozza meg. A kialakítás, különösen a billenőplató és a gumikerék alkalmazása, valamint a rendeltetésszerű használat helye miatt a járművet nem lehet a 8709 KN-kód alá sorolni. A billenőplató sokoldalúsága és összetett konstrukciója miatt a terméket nem lehet a 8704 10 KN-kód alá tartozó dömperként besorolni.
[...]	[...]	[...]

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés

11 A DFDS — mint feladó — a liechtensteini székhelyű Maveco Maschinen Handelsgesellschaft mbH képviseletében vámáru-nyilatkozatot nyújtott be 709, 1005 és 1302 típusú „Minitrac"-ok szabad forgalomba bocsátásához. Ezek a Minitrac-ok terepjáró kivitelű járművek, amelyeket anyagszállításra és -lerakásra szántak. A DFDS ezeket a terepjáró kivitelű dömperekre vonatkozó KN 8704 10 19 vámtarifaalszám alatt jelentette be.

12 Mivel megállapították, hogy e járműveket a más áruszállító járművekre vonatkozó KN 8704 21 91 vámtarifaalszám alá kellett volna besorolni, amelyek esetében a vám magasabb volt, a holland vámhatóság fizetési felszólítást küldött a DFDS részére.

13 A DFDS e felszólítással szemben kifogást terjesztett elő, amit az 1005 és 1302 típusú járművek tekintetében elutasítottak. A DFDS ezért a 2002. január 1-jével Douanekamer du Gerechtshof te Amsterdam néven átalakult Tariefcommissie-hez fordult jogorvoslatért.

14 A kérdést előterjesztő bíróság az érintett árukat az alábbiak szerint írja le:

„A kérdéses Minitrac-okat elsősorban építkezések területén a hulladék, föld, kavics, homok és hasonló anyagok szállítására és lerakására tervezték.

A Minitrac 1005 (hossza 257 cm, szélessége 112 cm és magassága 138 cm) 7 kW-os dízelmotorral rendelkezik.

A Minitrac 1302 (hossza 264 cm, szélessége 124 cm és magassága 138 cm) 9,5 kW-os dízelmotorral rendelkezik.

A két jármű sebességváltója négy előremeneti és három hátrameneti fokozattal rendelkezik. A két jármű legnagyobb sebessége 7,3 km/h.

A járműveken lánctalpak, (nyitott) vezetőfülke — amely a vezetési és irányítási műszereket tartalmazza — és egy plató található, amely egy hidraulikus billentő rendszer segítségével képes a terhét lerakni. A karosszéria oldalfalait oly módon tervezték, hogy billenéskor nyíljanak és visszazáródjanak. Így a teher lerakása három oldalról lehetséges, a jármű helyzetének megváltoztatása nélkül. Az 1302-es modell a három oldalra billenthető plató helyett felszerelhető hátra billenő platóval is, amely egy kiegészítő henger és egy hidraulikus dugattyú, valamint egy forgatószerkezet segítségével 180 fokban folyamatosan forgatható.

A Minitrac 1005 terheletlen súlya 830 kg, raksúlya pedig 1000 kg.

A Minitrac 1302 terheletlen súlya 1060/1200 kg, raksúlya pedig 1300/1500 kg."

15 A kérdést előterjesztő bíróság álláspontja szerint a kérdéses áruknak a KN 8704 10 vámtarifaalszám alá való besorolása alapvetően nem kizárt. Ugyanakkor kétségei vannak afelől, hogy a terepjáró kivitelű járművek, amelyeket kitermelt föld, törmelék vagy más anyagok szállítására szántak, kizárhatók-e a KN 8704 10 vámtarifaalszám alól kizárólag technológiai jellemzők és a lerakodási szerkezet felépítése alapján, amely lehetővé teszi, hogy az áruk platóját különböző módokon és az ugyanolyan típusú járművek régebbi modelljeinél pontosabban ürítsék.

16 A kérdést előterjesztő bíróság álláspontja szerint tekintettel kell lenni a 396/92 rendeletre, amely a KN 8704 31 91 vámtarifaalszám leírását tartalmazza. A 8704 21 és a 8704 31 vámtarifaalszámok közötti különbség a motorokban áll. A 8704 21 vámtarifa alszám szerinti motorok kompressziós gyújtásúak, amíg a 8704 31 vámtarifaalszám szerinti motorok szikragyújtásúak.

17 Ilyen körülmények között a Gerechtshof te Amsterdam felfüggesztette eljárását és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjesztette a Bíróság elé:

„A terepjáró kivitelű, anyagszállításra és -lerakásra szánt teherautók, amelyek különösen összetett, többféle és pontos billentőszerkezettel rendelkeznek, kizárhatók-e a [Közös Vámtarifa] 8704 10 vámtarifa[al]szám alá tartozó dömperek fogalmából?"

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről

A Bíróság elé terjesztett észrevételek

18 A DFDS álláspontja szerint a jogvita tárgyát képező Minitrac-hoz hasonló típusú járműveket a KN 8704 10 vámtarifaalszám alá kell besorolni. Emlékezetet arra, hogy e Minitrac-okat dömperként sorolták be Ausztráliában, Kanadában, az Egyesült Államokban, Japánban és a Cseh Köztársaságban.

19 A DFDS állítása szerint helytelen azt gondolni, hogy a dömperek egy meghatározott kialakítással vagy alakkal rendelkeznek, és a karosszéria billentését egy egyszerű (mechanikus vagy kézi) szerkezettel kell megoldani. A plató és a billentőszerkezet együttesen lát el egy feladatot, és így azokat egy technikai egységnek kell tekinteni. A műszaki fejlődés nyomán a billentés és a forgatás lehetőségei javultak, oly módon, hogy a felépítés és a szerkezetek összetettebbek lettek. Ezek azonban csak tervezési részletek. Végül kevés jelentősséggel bír az, hogy milyen módon történik a billentés; a lényeg az, hogy a billentés térben korlátozott helyen is végrehajtható legyen. Funkciójuk szempontjából ezeket az árukat dömperként kell besorolni.

20 Végül a DFDS az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésre azt a választ javasolja, hogy az összetett, többféle és pontos billentőszerkezet nem akadálya annak, hogy a Minitrac-okat dömperként a KN 8704 10 vámtarifaalszám alá sorolják be.

21 A holland kormány megítélése szerint a vámhatóság által végzett vámtarifa-besorolás nem ellentétes a KN-nel.

22 A holland kormány arra hivatkozik, hogy a HR magyarázó megjegyzései szerint a dömpereket általában egy sor meghatározott jellemző különbözteti meg az egyéb áruszállító járművektől, különösen az a tény, hogy a dömper szilárd, de viszonylag egyszerű felépítésű jármű, amelynek karosszériája nagyon erős acéllemezből készül és padlója lejt. A jogvita tárgyát képező járművek nem felelnek meg ennek a meghatározásnak, tekintettel arra a tényre, hogy azok lapos platóval rendelkeznek, amelyek három oldalon nyílnak, és amelyek nem erős acéllemezből készültek. Ezt igazolják a KN magyarázó megjegyzései, amelyek „billenő vagy fenékürítős karoszériával" rendelkező járművekről szólnak.

23 A holland kormány továbbá arra hivatkozik, hogy a Bundesfinanzhof (Németország) döntése szerint sem felelnek meg a kérdéses Minitrac 1302 és 1005 modellek a dömper fogalmának.

24 A Bizottság érdemben részben egyetért a holland kormány által előterjesztett érvekkel. A KN 8704 10 vámtarifaalszám alá tartozó dömperek egyszerű járművek, amelyek jellemzője, hogy platójuk általában egy előre vagy hátra billenő teknőhöz hasonló, amely kézzel billenthető, és amelynek padlója vagy annak egy része a hátsó rész felöl lejt. Ezek a jellemzők a 8704 10 10–8704 10 90 vámtarifaalszámokra vonatkozóan a KN magyarázó megjegyzéseiből, a 8704 vámtarifaszámra és a 8704 10 vámtarifaalszámra vonatkozóan a HR magyarázó megjegyzéseiből és a KN-nek megfelelő 396/92 rendeletből következnek.

25 A Bizottság szerint, mivel a jogvita tárgyát képező Minitrac-ok lapos, kifinomult szerkezetű, hidraulikusan oldalra és hátra billenő vagy hátra billenő, és egy kiegészítő henger és egy hidraulikus dugattyú, valamint egy forgatószerkezet segítségével 180 fokban folyamatosan forgatható platóval rendelkeznek, nem tartoznak a KN 8704 10 vámtarifaalszám alá.

26 Végül a Bizottság az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésre a Bíróságnak a következő választ javasolja:

„A terepjáró kivitelű és anyagszállításra szánt teherautók, amelyek különösen összetett, többféle és pontos billentőszerkezettel rendelkeznek, kizárandók a [KN] 8704 10 vámtarifaalszám szerinti »dömper« fogalmából.

A helyes besorolás megállapítása a rendelkezésére álló adatok alapján a kérdést előterjesztő nemzeti bíróságra tartozik."

A Bíróság válasza

27 Mindenekelőtt emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróság következetes ítélkezési gyakorlata szerint a jogbiztonság biztosítása és az ellenőrzések megkönnyítése érdekében az áruk tarifális besorolásának meghatározó szempontját általában azok objektív, a KN-vámtarifaszám és az áruosztályok, illetve árucsoportok szövegében meghatározott jellemzőiben és tulajdonságaiban kell keresni (lásd különösen a C-276/00. sz. Turbon International-ügyben 2002. február 7-én hozott ítélet [EBHT 2002., I-1389. o.] 21. pontját és a C-260/00–C-263/00. sz. Lohmann és Medi Bayreuth ügyekben 2002. november 7-én hozott ítélet [EBHT 2002., I-10045. o.] 30. pontját).

28 A Bizottság által a KN és a Vámegyüttműködési Tanács által a HR tekintetében megfogalmazott magyarázó megjegyzések fontos eligazítást nyújtanak az egyes vámtarifaszámok tartalmának értelmezéséhez, mindazonáltal nem rendelkeznek kötelező hatállyal (lásd a C-405/97. sz. Mövenpick Deutschland-ügyben 1999. április 28-án hozott ítélet [EBHT 1999., I-2397. o.] 18. pontját).

29 Ezenfelül az áru rendeltetése a besorolás objektív szempontját képezheti, amennyiben az szorosan az adott áruhoz tartozik, amely kötődésnek az áru objektív jellemzői és tulajdonságai alapján megállapíthatónak kell lennie (lásd a C-459/93. sz. Thyssen Haniel Logistic-ügyben 1995. június 1-jén hozott ítélet [EBHT 1995., I-1381. o.] 13. pontját).

30 Meg kell állapítani, hogy a holland kormány és a Bizottság által hivatkozott egyetlen szempont, amely alapján el kellene utasítani a jogvita tárgyát képező Minitrac-oknak a KN 8704 10 vámtarifaalszám szerinti dömperként való besorolását, a plató különösen fejlett billentőszerkezete és annak ehhez a szerkezethez adaptált alakja.

31 E vámtarifaalszám szövege az ide történő besorolás érdekében azt követeli meg, hogy a jármű két feltételnek feleljen meg, azaz „dömpernek" kell, hogy minősüljön, amely terepjáró kivitelű. Amíg a második feltétel a jelen esetben nem vet fel kérdést, a KN nem tartalmaz további pontosítást a „dömper" meghatározása tekintetében.

32 A KN és a HR magyarázó megjegyzéseinek e járművekre vonatkozó leírásából kitűnik, hogy a dömperek egyik alapvető jellemzője a billenő vagy fenékürítésű plató, amelyek lehetővé teszik a kitermelt föld, törmelék és más anyagok szállítását. Ezzel szemben e megjegyzések egyáltalán nem utalnak arra, hogy a billenőplatók alakja vagy működése önmagában meghatározó szempontját képezné egy jármű dömperként való besorolásának.

33 A HR-nek a 8704 10 vámtarifaszámra vonatkozó magyarázó megjegyzései a dömpert „szilárdan épített járműként" jellemzi. Feltéve is, hogy egy jármű szilárd felépítése kellően objektív ahhoz, hogy besorolási szempontként szolgáljon, egy ilyen szempontból mindazonáltal nem következik, hogy egy fejlett billentőszerkezet

nem lehetne szilárdan épített, vagy hogy a jármű szilárd felépítését a lerakodó szerkezete alapján lehetne megállapítani.

34 Ami a 8704 10 vámtarifaalszámot illeti, a KN és a HR magyarázó megjegyzései az „általában" és „elsősorban" határozószavak alkalmazásával kifejezetten hangsúlyozzák, hogy a szempontok csak eligazító jellegűek, és nem kötelezően teljesítendő feltételek. Az a tény tehát, hogy egy jármű nem rendelkezik hagyományos alakú platóval, vagy hogy ez a plató nem kizárólag előre, illetve hátra, hanem oldalra is billenthető, önmagában nem zárhatja ki egy jármű dömperként való besorolását.

35 Általánosabban, tekintettel a dömperek rendeltetésére, azaz a kitermelt föld, törmelék vagy más anyagok szállítására és lerakására, a jelen esetben nincs semmilyen körülmény, amely alapján az azok rendeltetésének való jobb megfelelés — különösen a térben korlátozott helyen való pontosabb lerakás — érdekében e járművek felépítésében történt módosítások azt eredményezhetik, hogy azok nem sorolhatók be dömperként.

36 Ami a 396/92 rendelet mellékletének 4. pontját illeti, amely a 8704 31 91 vámtarifaalszám Bizottság általi értelmezését tartalmazza, elegendő annyit megállapítani, hogy nem szolgálhat a KN 8704 10 vámtarifaalszám értelmezésének alapjául az, ami ellentétes ez utóbbi vámtarifaalszámnak a KN magyarázó megjegyzései szerint értelmezett szövegével.

37 Következésképpen a feltett kérdésre a válasz az, hogy az a tény, hogy egy platós jármű összetett, többféle és pontos billentőszerkezettel rendelkezik, nem akadályozza meg a KN 8704 10 vámtarifaalszám szerinti dömperként való besorolását.

A költségekről

38 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban résztvevő felek számára a nemzeti bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (harmadik tanács) az alábbiak szerint határoz:

Az a tény, hogy egy platós jármű összetett, többféle és pontos billentőszerkezettel rendelkezik, nem akadályozza meg az 1994. december 20-i 3115/94/EK bizottsági rendelettel és az 1995. december 22-i 3009/95/EK bizottsági rendelettel módosított, a vám- és a statisztikai nómenklatúráról, valamint a Közös Vámtarifáról szóló, 1987. július 23-i 2658/87/EGK tanácsi rendelet I. mellékletében szereplő Kombinált Nómenklatúra 8704 10 vámtarifaalszáma szerinti dömperként való besorolását.

Aláírások