SODBA SODIŠČA (tretji senat)
z dne 16. septembra 2004*

V zadevi C-396/02,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 234 ES,

ki ga je vložilo Gerechtshof te Amsterdam (Nizozemska) s sklepom z dne 6. novembra 2002, ki je prispel na Sodišče 11. novembra 2002, v postopku

DFDS BV

proti

Inspecteur der Belastingdienst – Douanedistrict Rotterdam,

* Jezik postopka: nizozemščina.

SODIŠČE (tretji senat),

v sestavi A. Rosas, v funkciji predsednika tretjega senata, R. Schintgen in K. Schiemann (poročevalec), sodnika,

generalna pravobranilka: C. Stix-Hackl,
sodni tajnik: R. Grass,

na podlagi pisnega postopka,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

— za DFDS BV R. G. A. Tusveld in G. J. van Slooten, advocaten,

— za nizozemsko vlado S. Terstal, zastopnica,

— za Komisijo Evropskih skupnosti C. Schieferer in M. van Beek, zastopnika,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalne pravobranilke na obravnavi 15. januarja 2004

izreka naslednjo

Sodbo

1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago podštevilke kombinirane nomenklature v Prilogi I k Uredbi Sveta (EGS) št. 2658/87 z dne 23. julija 1987 o tarifni in statistični nomenklaturi ter skupni carinski tarifi (UL L 256, str. 1), v različicah uredb Komisije (ES) št. 3115/94 z dne 20. decembra 1994 (UL L 345, str. 1) in št. 3009/95 z dne 22. decembra 1995 (UL L 319, str. 1, v nadaljevanju: KN).

2 To vprašanje za predhodno odločanje je bilo predloženo v okviru spora med družbo DFDS BV (v nadaljevanju: DFDS), s sedežem v Amsterdamu (Nizozemska), in Inspecteur der Belastingdienst – Douanedistrict Rotterdam zaradi tarifne uvrstitve določenih vozil, imenovanih „minitrac", v podštevilko 8704 10 19 KN kot samorazkladalna motorna voziła, konstruirana za delo zunaj cestnega omrežja.

Pravni okvir

3 KN, uvedena z Uredbo št. 2658/87, je namenjena izpolnjevanju zahtev tako skupne carinske tarife kot zunanjetrgovinske statistike Skupnosti. Temelji na harmoniziranem sistemu poimenovanj in šifrskih oznak blaga (v nadaljevanju: HS), ki ga je izdelal Svet za carinsko sodelovanje, zdaj Svetovna carinska organizacija, in ki ga je uvedla mednarodna konvencija, sklenjena v Bruslju, 14. junija 1983 (v nadaljevanju:

Konvencija HS); Skupnost je slednjo z njenim protokolom o spremembi z dne 24. junija 1986 odobrila s Sklepom Sveta 87/369/EGS z dne 7. aprila 1987 (UL L 198, str. 1).

4 Številka 8704 je del poglavja 87 oddelka XVII drugega dela KN. To poglavje se nanaša na vozila, razen železniških ali tramvajskih tirnih vozil, ter njihove dele in pribor. Ob nastanku carinskih dolgov v letih 1995 in 1996 je bila številka 8704, kot je bila sprejeta z uredbama št. 3115/94 in št. 3009/95, razdeljena na te dele:

„Oznaka KN	Opis blaga
8704	Motorna vozila za prevoz blaga
8704 10	– Samorazkladalna (dumperji – prekucniki), konstruirana za delo izven cestnega omrežja
	– – z batnim motorjem z notranjim zgorevanjem s kompresijskim vžigom (dieselskim ali poldieselskim) ali z vžigom s svečko:
8704 10 11	– – – z batnim motorjem z notranjim zgorevanjem s kompresijskim vžigom (dieselskim ali poldieselskim) s cilindrom nad 2500 cm^3 ali z batnim motorjem z vžigom s svečko s cilindrom nad 2800 cm^3
8704 10 19	– – – druga
8704 10 90	– – druga
	– druga, z batnim motorjem z notranjim zgorevanjem s kompresijskim vžigom (dieselskim ali poldieselskim)
8704 21	– – bruto mase do vključno 5 t:
[...]	[...]
	– – – – z motorji s prostornino cilindrov do vključno 2500 cm^3:
8704 21 91	– – – – – nova
[...]	[...]

5 Splošna pravila za razlago KN iz njenega prvega dela, naslov I, A, odstavka 1 in 3(a), ki so v različicah iz let 1995 in 1996 enaka, določajo zlasti:

„Blago se v kombinirani nomenklaturi uvršča po naslednjih načelih

1. Naslovi oddelkov, poglavij in podpoglavij so podani zato, da se je laže znajti pri uvrščanju; zaradi pravnih razlogov uvrščanje poteka po poimenovanjih tarifnih številk in opombah k ustreznim oddelkom ali poglavjem in po nadalje opisanih pravilih, če niso v nasprotju z vsebino teh tarifnih številk ali opomb.

[...]

3. Proizvodi, ki bi jih bilo mogoče [...] na prvi pogled uvrstiti pod dve ali več tarifnih številk, se uvrščajo takole:

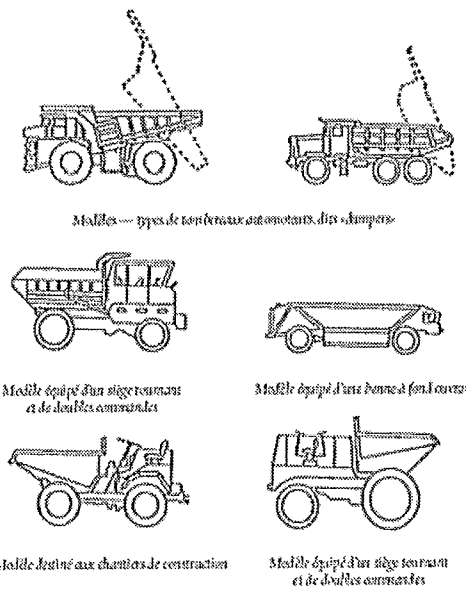
(a) tarifna številka, v kateri je najbolj konkretno ali najbolj natančno poimenovanje za proizvod, ima prednost pred tarifnimi številkami, v katerih je poimenovanje splošnejše. [...]"

6 Pojasnjevalne opombe h KN z dne 5. decembra 1994 (UL C 342, str. 1) vsebujejo glede „samorazkladalnih vozil (dumperji – prekucniki), konstruiranih za delo izven

cestnega omrežja" in zlasti glede podštevilk od 8704 10 10 do 8704 10 90 naslednja pojasnila:

„1. V te podštevilke spadajo predvsem vozila, opremljena s sprednjim ali zadnjim prekucnim kesonom ali pa s kesonom z razklopnim dnom, ki so posebej konstruirana za prevoz peska, gramoza, zemlje, kamna itn. in so namenjena za delo v kamnolomih, rudnikih ali na gradbiščih stavb ali cest, na letališčih in v pristaniščih. Primeri, ki ponazarjajo različne vrste prekucnikov, so podani na koncu teh opomb.

2. Ti tarifni podštevilki zajemata tudi manjša tovrstna vozila, ki se uporabljajo na gradbiščih za prenašanje zemlje, proda, svežega cementa in betona itd. Ta vozila imajo toga ali kolenasta podvozja, so na dvo- ali štirikolesni pogon, imajo prekucni keson, nameščen nad eno osjo, nad drugo pa voznikov sedež. Slednji običajno ni v kabini.



Modèle équipé d'un siège tournant et de doubles commandes

Modèle équipé d'une benne à fond ouvrant

Modèle équipé d'un siège tournant et de doubles commandes

Modèle destiné aux chantiers de construction

Modèle équipé d'un siège tournant et de doubles commandes

"

7 Na podlagi člena 6(1) Konvencije HS je bil v okviru Sveta za carinsko sodelovanje ustanovljen odbor, imenovan „odbor za harmonizirani sistem", ki ga sestavljajo predstavniki vsake pogodbenice. V skladu s členom 7(1) Konvencije HS je naloga tega odbora zlasti predlaganje sprememb k navedeni konvenciji ter priprava pojasnjevalnih opomb, mnenj o klasifikaciji in drugih nasvetov za razlago HS.

8 Pojasnjevalna opomba HS glede številke 8704 (v nadaljevanju: opomba HS) se glasi:

„Pod to številko sodijo tudi:

1. samorazkladalna motorna vozila (prekucniki), ki so čvrsto izdelana vozila s prekucnim kesonom ali s kesonom z razklopnim dnom, izdelana za prevoz odpadkov ali drugega razsutega tovora. Ta vozila s togim ali povezanim podvozjem, navadno opremljena s terenskimi kolesi, lahko vozijo po zrahljanih tleh. Ta skupina vključuje tako težka vozila kot lahke prekucnike; slednji včasih kot posebnost vsebujejo opremo z dvosmernim sedežem, z dvema nasproti obrnjenima sedežema ali z dvema volanoma, kar omogoča, da lahko voznik s pogledom na nakladalno površino bolje usmerja razkladanje.

[...]"

9 Kar zadeva podštevilko 8704 10, vsebuje pojasnjevalna opomba naslednje:

„Samorazkladalna motorna vozila (prekucniki) te podštevilke se od drugih vozil, namenjenih za prevoz blaga (zlasti od tovornjakov prekucnikov), na splošno razlikujejo na podlagi naslednjih značilnosti:

— pločevinasti keson je izdelan iz zelo trdnega jekla, katerega sprednja stena je nad voznikovo kabino podaljšana, da mu zagotavlja zaščito, in katerega dno se popolnoma ali delno dviguje nazaj;

[...]

Treba pa je ugotoviti, da so določena samorazkladalna motorna vozila izdelana posebej za uporabo v rudnikih ali tunelih, kot na primer tista, ki so opremljena s kesonom z razklopnim dnom. Ta imajo določene značilnosti, navedene zgoraj, ampak nimajo kabine in keson se ne podaljša z neke vrste zaščitno streho."

10 Uredba Komisije (EGS) št. 396/92 z dne 18. februarja 1992 o uvrstitvi določenega blaga v kombinirano nomenklaturo (UL L 44, str. 9) je določeno blago iz številke

8704 uvrstila, kot izhaja tudi iz njene Priloge, točki 3 in 4, tako:

„Opis blaga	Uvrstitev v oznako KN	Utemeljitev
[...]	[...]	[...]
3. Vozilo (dolžine 180 cm, širine 87 cm, višine 100 cm) z enovaljnim štiritaktnim bencinskim motorjem (delovna prostornina valja 400 cm^3), sestavljeno predvsem iz ojačenega kesona v obliki lijaka s tovorno zmogljivostjo 400 kg, opremljeno z ročno napravo za nagibanje, ročicami za upravljanje in gumijastima gosenicama. Teža praznega vozila je 250 kg, najvišja hitrost 6,8 km/h, razvije pa 5,37 kW. Vozilo ima tri prestave za vožnjo naprej in eno za vzvratno vožnjo. Namenjeno je za prevažanje in odlaganje zemlje, peska ipd., predvsem na gradbiščih.	8704 10 19	Uvrstitev opredeljujejo določbe splošnih pravil 1 in 6 za razlago kombinirane nomenklature in besedilo oznak KN 8704, 8704 10 in 8704 10 19. Zaradi svoje zasnove, zlasti zaradi kesona v obliki lijaka in gumijastih gosenic in posledično kraja, kjer se uporablja, to vozilo ne more biti uvrščeno v oznako KN 8709.
4. Novo vozilo (dolžine 255 cm, širine 108 cm, višine 128 cm) z enovaljnim štiritaktnim bencinskim motorjem (delovna prostornina valja 400 cm^3), sestavljeno predvsem iz ojačenega odprtega nizkega zaboja s hidravličnim nagibanjem, z vrati zadaj in na obeh straneh, s tovorno zmogljivostjo 800 kg, odprto voznikovo kabino z ročicami za upravljanje in gumijastima gosenicama. Doseže hitrost največ 8,7 km/h, ima štiri prestave za vožnjo naprej in tri za vzvratno vožnjo in razvije 7,46 kW. Namenjeno je za prevažanje in odlaganje zemlje, peska itd., in sicer predvsem na gradbiščih.	8704 31 91	Uvrstitev opredeljujejo določbe splošnih pravil 1 in 6 za razlago kombinirane nomenklature in besedilo oznak KN 8704, 8704 31 in 8704 31 91. Zaradi svoje zasnove, zlasti zaradi odprtega nizkega zaboja in gumijastih gosenic ter kraja, kjer se zaradi tega uporablja, to vozilo ne more biti uvrščeno v oznako KN 8709. Gibčnost in zapletena konstrukcija nagibnega nizkega zaboja preprečujeta uvrstitev tega izdelka med prekucnike z oznako KN 8704 10.
[...]	[...]	[...]

Spor o glavni stvari in vprašanje za predhodno odločanje

11 DFDS je leta 1995 in leta 1996 kot carinski zastopnik za račun družbe Maveco Maschinen Handelsgesellschaft mbH, s sedežem v Lihtenštajnu, prijavil za sprostitev v prosti promet „minitrac" tipa 709, 1005 in 1302. Ti „minitrac" so vozila, posebej izdelana za delo zunaj cestnega omrežja in namenjena nakladanju in razkladanju materiala. DFDS je vozila prijavil pod podštevilko 8704 10 19 KN, ki se nanaša na samorazkladalna motorna vozila, izdelana za delo zunaj cestnega omrežja.

12 Ker so nizozemski carinski organi ocenili, da bi morala biti ta vozila prijavljena pod podštevilko 8704 21 91 KN, ki se nanaša na druga motorna vozila za prevoz blaga in za katero so carinske dajatve višje, so na DFDS naslovili odločbo o plačilu.

13 DFDS je zoper to odločbo vložil ugovor, ki je bil zavrnjen v delu, v katerem se nanaša na vozila tipov 1005 in 1302. DFDS je zato vložil pritožbo pri Tariefcommissie, ki je s 1. januarjem 2002 postala Douanekamer du Gerechtshof te Amsterdam.

14 Predložitveno sodišče tako opisuje zadevno blago:

„Sporni „minitrac" so vozila, izdelana predvsem za uporabo na gradbiščih za prevoz in razkladanje grušča, zemlje, gramoza, peska in podobnega materiala.

„Minitrac" 1005 (dolžine 257 cm, širine 112 cm in višine 138 cm) je opremljen s 7-kilovatnim dizelskim motorjem.

„Minitrac" 1302 (dolžine 264 cm, širine 124 cm in višine 138 cm) ima 9,5-kilovatni dizelski motor.

Obe vozili imata menjalnika s štirimi prestavami za vožnjo naprej in tremi vzvratnimi prestavami. Največja hitrost obeh vozil je 7,3 km/h.

Vozila so opremljena z gosenicami, (odprto) voznikovo kabino z napravo za krmiljenje in upravljanje ter s kesonom, ki lahko tovor strese s hidravličnim sistemom prekucevanja. Keson je izdelan iz stranskih sten, ki se lahko pri prekucevanju odprejo in preklopijo. Tako je mogoče s kesona – ne da bi se spremenil položaj vozila – prekucevati s treh strani. Model 1302 je mogoče namesto s kesonom na tri stranice opremiti tudi s kesonom, ki prekucuje nazaj, ki se lahko z dodatnim hidravličnim cilindrom in hidravličnim batom neprestano obrača za 180 stopinj.

„Minitrac" 1005 ima lastno težo 830 kg in tovorno zmogljivost 1000 kg.

„Minitrac" 1302 ima lastno težo 1060/1200 kg in tovorno zmogljivost 1300/1500 kg."

15 Predložitveno sodišče meni, da uvrstitev zadevnega blaga pod podštevilko 8704 10 KN načeloma ni izključena. Vendar ima dvome v zvezi z vprašanjem, ali so lahko vozila, ki so izdelana za delo zunaj cestnega omrežja in ki so namenjena za prevoz grušča ali materiala, izključena iz podštevilke 8704 10 KN samo zaradi tehničnih značilnosti in konstrukcijskih lastnosti prekucne naprave, ki omogočajo razkladanje blaga s kesona na različne načine in veliko natančneje kot s prejšnjimi modeli istega tipa vozila.

16 Meni, da je treba upoštevati Uredbo št. 396/92, ki vsebuje opis podštevilke 8704 31 91 KN. Razlika med podštevilkama 8704 21 in 8704 31 se nanaša na motorje. Pri podštevilki 8704 21 gre za motorje z notranjim izgorevanjem na vžig s kompresijo, medtem ko so tisti iz podštevilke 8704 31 na vžig s svečkami.

17 V teh okoliščinah je Gerechtshof te Amsterdam Sodišču v predhodno odločanje predložilo to vprašanje:

„Ali so tovornjaki, izdelani za delo zunaj cestnega omrežja in namenjeni za prevoz in razkladanje materiala ter imajo za to posebej zapleten, večstranski in natančen sistem prekucevanja, izključeni iz pojma samorazkladalna motorna vozila, navedenega v podštevilki 8704 10 [skupne carinske tarife]?“

Vprašanje za predhodno odločanje

Ugotovitve, ki so jih stranke predložile Sodišču

18 DFDS meni, da je treba sporna vozila tipa „minitrac" uvrstiti med samorazkladalna motorna vozila pod podštevilko 8704 10 KN. Poudarja, da so bili ti „minitrac" uvrščeni med samorazkladalna motorna vozila v Avstraliji, Kanadi, Združenih državah Amerike, na Japonskem in v Češki republiki.

19 DFDS navaja, da je napačno misliti, da mora biti tovornjak prekucnik zasnovan na določen način ali da mora imeti določeno obliko in da je treba prekucevanje s kesona opraviti s preprostim (strojnim ali ročnim) sistemom. Keson in prekucevalni mehanizem naj bi skupaj izpolnjevala eno nalogo in bi ju bilo treba šteti kot tehnično celoto. Zaradi tehničnega napredka naj bi bile možnosti prekucevanja in obračanja izboljšane, tako da naj bi konstrukcija in mehanizmi postali zapletenejši. Vendar naj pri tem ne bi šlo samo za podrobnosti zasnove. Končno pa naj bi bilo vse odvisno od tega, kako se izvede prekucevanje; bistveno bi bilo, da se zgodi na omejenem prostoru. Glede na njihovo funkcijo bi bilo treba blago uvrstiti med samorazkladalna motorna vozila.

20 Zato DFDS predlaga, naj se na predhodno vprašanje odgovori tako, da zapleten, večstranski in natančen sistem prekucevanja ne pomeni ovire za uvrstitev „minitrac" med samorazkladalna motorna vozila v smislu podštevilke 8704 10 KN.

21 Nizozemska vlada meni, da tarifna uvrstitev, ki jo je opravila carinska uprava, ni v nasprotju s KN.

22 Poudarja, da so pojasnjevalne opombe podštevilk HS pokazale, da se samorazkladalno motorno vozilo na splošno razlikuje od drugih vozil, namenjenih za prevoz blaga, po določenem številu posebnih lastnosti, zlasti po tem, da je samorazkladalno motorno vozilo čvrsto vozilo, ampak z relativno preprosto konstrukcijo s kesonom, izdelanim iz izredno trdnega jekla, katerega dno se dviguje. Sporna vozila naj torej ne bi ustrezala tej opredelitvi, ker naj bi imela raven keson, ki naj bi se odpiral na tri strani in ki naj ne bi bil iz izredno trdnega jekla. To naj bi potrdile tudi pojasnjevalne opombe KN, ki govorijo o vozilih, „opremljenih s sprednjim ali zadnjim prekucnim kesonom ali z razklopnim dnom".

23 Nizozemska vlada dodaja, da je Bundesfinanzhof (Nemčija) odločilo, da zadevna modela „minitrac" 1302 in 1005 ne ustrezata opredelitvi samorazkladalnih motornih vozil.

24 Komisija v bistvenem ločuje trditve, ki jih navaja nizozemska vlada. Samorazkladalna motorna vozila iz podštevilke 8704 10 KN naj bi bila preprosta vozila, za katera je značilno, da imajo njihovi kesoni na splošno obliko korita, ki se lahko ročno prekucuje naprej ali nazaj, in katerih dno se popolnoma ali delno dviguje nazaj. Te značilnosti naj bi izhajale iz pojasnjevalnih opomb KN v zvezi s podštevilkami 8704 10 10 do 8704 10 90, iz pojasnjevalnih opomb HS glede številke 8704 in številke 8704 10 kot tudi iz Uredbe št. 396/92, ki naj bi bila v skladu s KN.

25 Ker naj bi bili sporni „minitrac" opremljeni z ravnim kesonom z zapletenim mehanizmom, s katerega je mogoče hidravlično razkladati s strani in od zadaj, ali s kesonom, ki ga je mogoče neprestano obračati za 180 stopinj z dodatnimi hidravličnimi cilindri in batom ter z obračajočim se mehanizmom, Komisija meni, da ne sodijo v podštevilko 8704 10 KN.

26 Komisija Sodišču predlaga, naj na predhodno vprašanje odgovori tako:

„Tovornjake, izdelane za uporabo zunaj cestnega omrežja in namenjene za prevoz in razkladanje materiala, ki imajo za to posebej zapleten, večstranski in natančen sistem prekucevanja, je treba izključiti iz pojma ‚samorazkladalna motorna vozila', navedenega v podštevilki 8704 10 [KN].

Dolžnost nacionalnega sodišča, ki je postavilo vprašanje za predhodno odločanje, je določiti pravilno uvrstitev na podlagi vseh podatkov, ki jih ima na voljo."

Odgovor Sodišča

27 Najprej je treba spomniti, da je treba po ustaljeni sodni praksi Sodišča, z namenom zagotavljanja pravne varnosti in lahkega nadzora, odločilno merilo za tarifno uvrstitev blaga na splošno poiskati v njegovih objektivnih značilnostih in lastnostih, kakor so opredeljene v besedilu številke KN in opomb oddelkov ali poglavij (glej zlasti sodbi z dne 7. februarja 2002 v zadevi Turbon International, C-276/00, Recueil, str. I-1389, točka 21, in z dne 7. novembra 2002 v zadevi Lohmann in Medi Bayreuth, od C-260/00 do C-263/00, Recueil, str. I-10045, točka 30).

28 Pojasnjevalne opombe glede KN, ki jih je sestavila Komisija, in tiste glede HS, ki jih je sestavil Svet za carinsko sodelovanje, pomembno prispevajo k razlagi pomena različnih številk, vendar niso pravno zavezujoče (glej sodbo z dne 28. aprila 1999 v zadevi Mövenpick Deutschland, C-405/97, Recueil, str. I-2397, točka 18).

29 Poleg tega lahko namen proizvoda pomeni objektivno merilo za uvrstitev, če bi bil neločljivo povezan s proizvodom, kar je mogoče oceniti z objektivnimi značilnostmi in lastnostmi (glej sodbo z dne 1. junija 1995 v zadevi Thyssen Haniel Logistic, C-459/93, Recueil, str. I-1381, točka 13).

30 Ugotoviti je treba, da je edino merilo, na katero sta opozorili nizozemska vlada in Komisija pri zavrnitvi uvrstitve spornih „minitrac" med samorazkladalna motorna vozila v smislu podštevilke 8704 10 KN, v posebej naprednem prekucevalnem mehanizmu kesona in v njegovi obliki, ki je prilagojena nalogi tega mehanizma.

31 Besedilo te podštevilke predpostavlja, da vozilo izpolnjuje dva pogoja, da je lahko uvrščeno v to podštevilko, in sicer mora biti „samorazkladalno motorno vozilo" in biti izdelano za uporabo zunaj cestnega omrežja. Medtem ko drugi pogoj v tej zadevi ni sporen, KN ne vsebuje nobenih pojasnil v zvezi z opredelitvijo „samorazkladalnega motornega vozila".

32 Iz opisov teh vozil v pojasnjevalnih opombah h KN in HS izhaja, da je bistvena značilnost samorazkladalnih motornih vozil, da imajo prekucni keson ali keson z razklopnim dnom, ki omogoča prevoz odpadkov ali drugega razsutega tovora. Nasprotno te opombe ne vsebujejo nobene informacije o tem, da bi bila oblika ali način delovanja kesonov sama po sebi lahko odločilno merilo za uvrstitev vozila med samorazkladalna motorna vozila.

33 Pojasnjevalna opomba k HS glede številke 8704 opisuje samorazkladalna motorna vozila kot „vozila čvrste konstrukcije". Če predpostavljamo, da merilo čvrstosti vozila objektivno zadostuje za to, da se ga upošteva kot uvrstitveno merilo, tako iz tega merila nikakor ni dovoljeno izpeljati, da napreden mehanizem prekucevanja ne bi

mogel biti čvrst ali da bi bilo treba čvrstost presoditi ob upoštevanju čvrstosti njenega mehanizma razkladanja.

34 V zvezi s podštevilko 8704 10 pojasnjevalnih opomb KN in HS je bilo z uporabo prislovov „na splošno" in „predvsem" izrecno poudarjeno, da so merila omenjena samo informativno in ne pomenijo obveznih pogojev, ki bi jih bilo treba izpolniti. Dejstvo, da vozilo ni opremljeno s kesonom tradicionalne oblike ali da se ta keson lahko prekucuje ne samo naprej ali nazaj, ampak tudi vstran, ne more samo po sebi izključiti uvrstitve zadevnega vozila med samorazkladalna motorna vozila.

35 Splošneje, ob upoštevanju namena uporabe samorazkladalnih motornih vozil, in sicer prevoza in razkladanja odpadkov ali drugega razsutega tovora, ni razvidna nobena okoliščina, ki bi v tej zadevi dopuščala zaključek, da bi spremembe v konstrukciji teh vozil, ki so bile opravljene, da bi bila ta primernejša za njihov namen uporabe (zlasti z natančnejšim razkladanjem na omejenem prostoru), lahko imele za posledico izključitev iz uvrstitve med samorazkladalna motorna vozila.

36 Glede točke 4 Priloge k Uredbi št. 396/92, ki vsebuje razlago Komisije o podštevilki 8704 31 91, zadostuje ugotovitev, da ne more biti podlaga za razlago podštevilke 8704 10 KN, ki je bila v nasprotju z besedilom te podštevilke, kot je bila razložena gleda na pojasnjevalne opombe KN.

37 Na postavljeno vprašanje je torej treba odgovoriti tako, da dejstvo, da ima vozilo, ki je prekucnik, zapleten, večstranski in natančen sistem prekucevanja, ne pomeni ovire za njegovo uvrstitev med samorazkladalna motorna vozila v smislu podštevilke 8704 10 KN.

Stroški

38 Ker je ta postopek za stranke v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški, priglašeni za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (tretji senat) razsodilo:

Dejstvo, da ima vozilo, ki je prekucnik, zapleten, večstranski in natančen sistem prekucevanja, ne pomeni ovire za njegovo uvrstitev med samorazkladalna motorna vozila za prevoz blaga v smislu podštevilke 8704 10 Kombinirane nomenklature, ki je navedena v Prilogi I k Uredbi Sveta (EGS) št. 2658/87 z dne 23. julija 1987 o tarifni in statistični nomenklaturi ter skupni carinski tarifi, kot je bila spremenjena z uredbama Komisije (ES) št. 3115/94 z dne 20. decembra 1994 in št. 3009/95 z dne 22. decembra 1995.

Podpisi