URTEIL DES GERICHTSHOFES VOM 23. OKTOBER 1975 [1]

Matisa-Maschinen-GmbH gegen Hauptzollamt Berlin-Packhof (Ersuchen um Vorabentscheidung, vorgelegt vom Finanzgericht Berlin)

Rechtssache 35/75

Leitsätze

1. Fragen zur Vorabentscheidung — Befugnisse des Gerichtshofes — Grenzen (EWG-Vertrag, Artikel 177)

2. Gemeinsamer Zolltarif — Einreihung der Waren — Auslegung — Fehlen von der Gemeinschaft erlassener Bestimmungen — Die im Abkommen über das Brüsseler Zolltarifschema vorgesehenen Erläuterungen und Tarifavise als maßgebliche Erkenntnismittel

3. Gemeinsamer Zolltarif — Einreihung der Waren — Triebwagen im Sinne der Tarifnummer 86.04 — Auslegung

1. Wenn auch der Gerichtshof im Verfahren nach Artikel 177 nicht befugt ist, das Gemeinschaftsrecht auf einen konkreten Fall anzuwenden, so kann er doch den staatlichen Gerichten die diesem Recht zu entnehmenden Auslegungsmaßstäbe angeben, die für dessen Anwendung von Nutzen sein könnten.
2. Bei Fehlen einschlägiger, von der Gemeinschaft erlassener Bestimmungen sind die im Abkommen über das Zolltarifschema für die Einreihung der Waren in die Zolltarife vorgesehenen Erläuterungen und Tarifavise maßgebliche Erkenntnismittel für die Auslegung der Positionen des Gemeinsamen Zolltarifs.
3. Der Ausdruck „Triebwagen" in der Tarifnummer 86.04 des Gemeinsamen Zolltarifs ist dahin auszulegen, daß er selbstfahrende Fahrzeuge zur Gleisunterhaltung umfaßt, die mit einem oder mehreren Motoren ausgestattet sind, welche einen schnellen Ortswechsel des Fahrzeugs mit eigener Kraft ermöglichen.

In der Rechtssache 35/75

betreffend das dem Gerichtshof nach Artikel 177 EWG-Vertrag vom Finanzgericht Berlin in dem vor diesem Gericht anhängigen Rechtsstreit

1 — Verfahrenssprache: Deutsch.

MATISA-MASCHINEN-GMBH, Bielefeld,

gegen

HAUPTZOLLAMT BERLIN-PACKHOF, Berlin,

vorgelegte Ersuchen um Vorabentscheidung über die Auslegung der Tarifstellen 86.04 B und 84.23 A II b des Gemeinsamen Zolltarifs, Verordnung (EWG) Nr. 950/68 des Rates vom 28. Juni 1968 (ABl. L 172 vom 22. 7. 1968, S. 1),

erläßt

DER GERICHTSHOF

unter Mitwirkung des Präsidenten R. Lecourt, der Kammerpräsidenten R. Monaco und H. Kutscher, der Richter A. M. Donner, J. Mertens de Wilmars, P. Pescatore, M. Sørensen, A. J. Mackenzie Stuart und A. O'Keeffe,

Generalanwalt: J.-P. Warner,
Kanzler: A. van Houtte

folgendes

URTEIL

Tatbestand

Der Sachverhalt, der Verfahrensablauf und die gemäß Artikel 20 des Protokolls über die Satzung des Gerichtshofes der EWG eingereichten Erklärungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

I — Sachverhalt und Verfahren

Die Firma Matisa-Maschinen-GmbH beantragte am 3. Juni 1971 beim Hauptzollamt Berlin-Packhof die Abfertigung einer Gleisstopf-Nivellier-Richtmaschine Matisa zum freien Verkehr. Bei dieser Maschine handelt es sich um ein Schienenfahrzeug, das zur Instandsetzung von Eisenbahnstrecken bestimmt ist. Sie dient dazu, Gleisbettungsstoffe unter die Bahnschwellen zu stopfen, zu verdichten und die Gleise auszurichten. Die Maschine besteht aus einem überdachten Eisenbahnwagenuntergestell und ist mit den für ihren Zweck notwendigen Arbeitsmaschinen, wie vier Stopferkästen mit je zwei Stopfwerkzeugpaaren, sowie Gleishebe-, Gleisverschiebe- und Nivel-

liergeräten ausgestattet. Der Dieselmotor der Maschine dient nicht nur zum Antreiben der Arbeitsmaschine und zum Fortbewegen des Fahrzeuges während der Arbeit, sondern auch einem schnellen Ortswechsel, wenn die Arbeitsmaschinen außer Betrieb sind. Die Maschine erreicht bei Vor- und Rückwärtsfahrt bis zu 80 km/h.

Das Hauptzollamt wies die Maschine zunächst der Tarifstelle 84.23 A II b des Gemeinsamen Zolltarifs zu.

Die Tarifnummer 84.23 hat folgenden Wortlaut:

„84.23 Ortsfeste oder bewegliche Maschinen, Apparate und Geräte für Erd- oder Steinbrucharbeiten, den Bergbau oder Tiefbohrungen (z. B. Bagger, Schrämmaschinen, Schälschrapper, Nivelliermaschinen und Planierraupenschilde); Rammen; Schneeräumer, ausgenommen Schneeräumkraftwagen der Tarifnummer 87.03:

A. Maschinen, Apparate und Geräte für Erd- oder Steinbrucharbeiten, den Bergbau oder Tiefbohrungen:
   I. selbstfahrend, auf Gleisketten oder Rädern, nicht auf Schienen fahrbar
   II. andere:
      a) Tiefbohrgeräte
      b) andere

B. Rammen, Schneeräumer, ausgenommen Schneeräumkraftwagen der Tarifnummer 87.03."

Durch einen Änderungsbescheid vom 2. März 1972 wies das Hauptzollamt die Maschine der Tarifstelle 86.04 B zu mit der Begründung, daß es sich nicht um eine Arbeitsmaschine handele, sondern um einen Bahndienstwagen zur Gleisunterhaltung, da die Maschine innerhalb des Schienennetzes selbsttätig einen schnellen Ortswechsel vornehmen könne. Die Tarifnummer 86.04 hat folgenden Wortlaut:

„86.04 Triebwagen (auch für Straßenbahnen); Motordraisinen:

A. elektrische Triebwagen (mit Stromspeisung aus dem Stromnetz)

B. andere."

Nach erfolglosem Einspruch gegen den Zolländerungsbescheid erhob die Firma Matisa-Maschinen-GmbH Klage zum Finanzgericht Berlin und beantragte die Aufhebung des Bescheids.

In diesem Verfahren vertrat das Hauptzollamt die Auffassung, daß es sich nicht um eine Arbeitsmaschine im Sinne der Tarifnummer 84.23 handele, weil die Maschine eine große Beweglichkeit auf dem Schienennetz besitze und deshalb als Triebwagen in die Tarifnummer 86.04 einzuordnen sei. Es stütze sich dabei vor allem auf die Randziffer 13 der Erläuterungen zum Brüsseler Zolltarifschema hinsichtlich der Tarifnummer 86.04. Diese Erläuterung hat folgenden Wortlaut:

„Hierher gehören ferner selbstfahrende Fahrzeuge (Bahndienstwagen) zur Gleisunterhaltung (insbesondere Gleiskorrekturwagen), die mit einem oder mehreren Motoren ausgestattet sind, welche nicht nur zum Antreiben der auf diesen Fahrzeugen montierten Arbeitsmaschinen (Gleisrichtmaschinen, Gleisstopfmaschinen usw.) und zum Fortbewegen des Fahrzeugs während der Arbeit dienen, sondern darüber hinaus einen schnellen Ortswechsel mit eigener Kraft ermöglichen, wenn die Arbeitsmaschinen außer Betrieb sind."

Das Hauptzollamt war der Meinung, der Begriff „Triebwagen" im Sinne der Tarifnummer 86.04 umfasse nicht nur Schienenfahrzeuge zur Personen- und Güterbeförderung, sondern auch sogenannte Bahndienstfahrzeuge, die der Streckenunterhaltung und Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs dienen.

Die Firma Matisa vertrat dagegen den Standpunkt, der Begriff „Triebwagen"

könne nur Fahrzeuge erfassen, die im wesentlichen zur Personen- und Güterbeförderung bestimmt seien. Die fragliche Maschine sei als eine Arbeitsmaschine anzusehen.

Das Hauptzollamt könne sich für seine gegenteilige Auffassung nicht auf die Erläuterungen zum Brüsseler Zolltarifschema berufen. Denn diese Erläuterungen seien rechtswidrig, weil sie den Wortlaut der Tarifnummer 86.04 weit über den Rahmen des durch diese Tarifnummer normierten gesetzlichen Tatbestandes hinaus erweiterten. Im übrigen sei die „Nivelliermaschine" in der Tarifnummer 84.23 ausdrücklich als Beispiel genannt.

Das Finanzgericht Berlin (III. Senat) hat mit Beschluß vom 19. März 1975 das Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften gemäß Artikel 177 EWG-Vertrag folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

„Ist die von der Klägerin des vorliegenden Streitfalls am 3. Juni 1971 in das Gebiet der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft eingeführte Gleisstopf-Nivellier-Richtmaschine Matisa nach der Tarifstelle 86.04 B (als Triebwagen) oder nach der Tarifstelle 84.23 A II b (als Maschine für Erdarbeiten) des Gemeinsamen Zolltarifs (GZT) — Verordnung (EWG) Nr. 950/68 des Rates vom 28. Juni 1968, Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L 172/1 vom 22. Juli 1968 — zu tarifieren?

Sind insbesondere die Erläuterungen zum Brüsseler Zolltarifschema (Brüsseler Erläuterungen) — Bundesgesetzblatt 1952 II S. 2; GVBl. Berlin 1954 S. 284 — nach denen die eingeführte Maschine möglicherweise als Triebwagen zu tarifieren ist, für die Auslegung des GZT gemeinschaftsrechtlich verbindlich?"

Der Beschluß des Finanzgerichts Berlin ist am 1. April 1975 in das Register des Gerichtshofes eingetragen worden.

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch ihren Rechtsberater Jean Amphoux als Bevollmächtigten, Beistand: Herr Götz zur Hausen, Mitglied des Juristischen Dienstes, hat gemäß Artikel 20 Absatz 2 des Protokolls über die Satzung des Gerichtshofes der Europäischen Gemeinschaften schriftliche Erklärungen abgegeben.

II — Beim Gerichtshof eingereichte schriftliche Erklärungen

Hinsichtlich der Tragweite der Erläuterungen zum Brüsseler Zolltarifschema verweist die *Kommission* auf die Rechtsprechung des Gerichtshofes, nach der in Ermangelung einschlägiger gemeinschaftsrechtlicher Erläuterungen die Brüsseler Erläuterungen „maßgebliche Erkenntnismittel für die Auslegung der gemeinsamen Tarifstellen" bilden.

Sie betont die Notwendigkeit einer einheitlichen Anwendung des Gemeinsamen Zolltarifs in der gesamten Gemeinschaft und vertritt die Auffassung, die Erläuterungen seien eine wesentliche Auslegungshilfe, die eine korrekte Anwendung des Gemeinschaftsrechts ermögliche.

Zur Frage der Einordnung der Gleisstopf-Nivellier-Richtmaschine meint die Kommission, nach der allgemeinen Tarifierungsvorschrift Nr. 1 k vor Abschnitt XVI des Gemeinsamen Zolltarifs (Maschinen, Apparate und mechanische Geräte; elektrotechnische Waren) scheide eine Einordnung in die Tarifnummer 84.23 von vornherein aus, wenn die Maschine ein „Beförderungsmittel" sei.

Daher komme es darauf an, wie im Sinne des Abschnitts XVII „Beförderungsmittel" und vor allem „Schienenfahrzeuge" des Kapitels 86 des Gemeinsamen Zolltarifs zu definieren seien.

Da es sich hier um ein selbstfahrendes Fahrzeug handele, komme es letztlich auf die Auslegung des Begriffs „Triebwagen" im Sinne der Tarifposition 86.04 an.

Die Kommission erinnert daran, daß der Nomenklaturausschuß des Rates für die Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Zollwesens, der bereits früher mit der Frage der Tarifierung einer Maschine befaßt worden sei, die große Ähnlichkeit mit der hier eingeführten aufwies, sich für eine Einordnung in die Tarifnummer 86.04 ausgesprochen habe; die Erläuterungen zu dieser Tarifnummer seien daraufhin in diesem Sinne geändert worden.

Nach Auffassung der Kommission handelt es sich vorliegend um einen in die Tarifnummer 86.04 einzuordnenden „Triebwagen".

Eine Überprüfung der Struktur des Kapitels 86 zeige, daß man dort das gesamte Eisenbahnmaterial habe zusammenfassen wollen, und zwar nicht nur das rollende Material, sondern auch das ortsfeste. Dies werde im übrigen auch durch die Brüsseler Erläuterung zu Kapitel 86 bestätigt, die wie folgt lautet:

„Zu diesem Kapitel gehören Schienenfahrzeuge und ortsfestes Gleismaterial aller Art (für Eisenbahnen, Straßenbahnen ... usw.), Warenbehälter (Container) für Beförderungsmittel jeder Art sowie nichtelektrische mechanische Signal-, Sicherungs-, Überwachungs- und Steuergeräte für Verkehrswege aller Art."

Gewiß verleihe allein die Tatsache, daß sich eine Maschine auf Schienen fortbewege, ihr nicht von vornherein den Charakter eines Schienenfahrzeugs im Sinne des Kapitels 86. Denn das entscheidende Merkmal für eine solche Einstufung sei, daß die fraglichen Maschinen dazu geeignet und bestimmt seien, auf einem Gleisnetz von einer gewissen Ausdehnung zu fahren. Vor allem für den Begriff des „Triebwagens" im Sinne der Tarifnummer 86.04 komme es entscheidend darauf an, daß sich das Schienenfahrzeug mit Hilfe eines eingebauten Antriebs innerhalb des Schienennetzes bewegen könne, ohne daß im Unterschied zu den Lokomotiven der Zweck des Ziehens oder Schiebens anderer Schienenfahrzeuge im Vordergrund stehe.

Daß eine selbstfahrende Gleisunterhaltungsmaschine in die Tarifnummer 86.04 gehöre, werde auch durch einen Vergleich mit dem Wortlaut der Tarifnummer 86.06 bestätigt, welche die auf dem Schienennetz verkehrenden Fahrzeuge zur Gleisunterhaltung erfasse, die nicht über einen eigenen Antrieb verfügen, sondern von Lokomotiven fortbewegt werden.

Die Erläuterungen zum Brüsseler Zolltarifschema erwähnten für diese Tarifnummer ebenfalls ausdrücklich die Gleisstopfmaschinen (Ziffer 4). Es lasse sich also feststellen, daß die für die letztere Position maßgeblichen Erläuterungen, was die Einordnung von Gleisunterhaltungsmaschinen angeht, mit denen zur Tarifnummer 86.04 übereinstimmten, wenn man von dem beide Positionen unterscheidenden Punkt des eigenen Antriebs absehe.

Es erschiene völlig ungerechtfertigt und unlogisch, die Maschine allein wegen der Existenz eines solchen eigenen Antriebs nicht mehr als Beförderungsmittel anzusehen, sondern sie dem Kapitel 84 zuzuweisen. Ein nicht selbstfahrender Arbeitswagen habe noch weniger den Charakter rollenden Eisenbahnmaterials als das gleiche Fahrzeug mit eigenem Antrieb, das den Lokomotiven viel näher stehe.

Infolgedessen ist die Kommission der Auffassung, daß die vorgelegten Fragen wie folgt zu beantworten sind:

1. In Ermangelung einschlägiger gemeinschaftlicher Erläuterungen sind die im Brüsseler Abkommen über das Tarifschema für die Einreihung der Waren in die Zolltarife vorgesehenen Erläuterungen maßgebliche Erkenntnismittel für die Auslegung der gemeinsamen Tarifstellen.
2. Der Ausdruck „Triebwagen" der Tarifnummer 86.04 des Gemeinsamen Zolltarifs ist dahin auszulegen, daß er alle Schienenfahrzeuge erfaßt, die sich mit Hilfe eines eigenen Antriebs innerhalb eines Schienennetzes fortbe-

wegen können, ohne daß ihre hauptsächliche Zweckbestimmung in der Fortbewegung anderer nicht selbstfahrender Schienenfahrzeuge liegt.

III — Mündliches Verfahren

Die Firma Matisa-Maschinen-GmbH, vertreten durch Rechtsanwalt Wolfgang Schlüter, Bielefeld, und die Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch ihren Rechtsberater Jean Amphoux als Bevollmächtigten, Beistand: Herr Götz zur Hausen, Mitglied des Juristischen Dienstes, haben in der Sitzung vom 24. September 1975 mündliche Ausführungen gemacht.

Der Generalanwalt hat seine Schlußanträge in der Sitzung vom 14. Oktober 1975 vorgetragen.

Entscheidungsgründe

1 Das Finanzgericht Berlin hat dem Gerichtshof mit Beschluß vom 19. März 1975, bei der Kanzlei eingegangen am 1. April 1975, zwei Fragen nach der Auslegung des Gemeinsamen Zolltarifs (ABl. 1968, L 172) zur Vorabentscheidung vorgelegt. Die erste Frage geht dahin, ob „die Gleisstopf-Nivellier-Richtmaschine Matisa" nach der Tarifstelle 86.04 B (als Triebwagen) oder nach der Tarifstelle 84.23 A II b (als Maschine für Erdarbeiten) des Gemeinsamen Zolltarifs zu tarifieren ist. Mit der zweiten Frage wird um Entscheidung darüber ersucht, ob die hinsichtlich der genannten Tarifstellen bestehenden Erläuterungen zum Brüsseler Zolltarifschema für die Auslegung des Gemeinsamen Zolltarifs verbindlich sind.

2 Was die zweite Frage anbelangt, so hat der Gerichtshof in seinem Urteil vom 8. Dezember 1970 in der Rechtssache 14/70 (Bakels/Oberfinanzdirektion München, Slg. 1970, 1001) für Recht erkannt: „Bei Fehlen einschlägiger, von der Gemeinschaft erlassener Bestimmungen sind die im Abkommen über das Zolltarifschema für die Einreihung der Waren in die Zolltarife vorgesehenen Erläuterungen und Tarifavise maßgebliche Erkenntnismittel für die Auslegung der Positionen des Gemeinsamen Zolltarifs." Da keine Gesichtspunkte erkennbar sind, die vorliegend zu einem anderen Ergebnis führen könnten, ist dem nationalen Gericht im gleichen Sinne zu antworten.

3 Die Maschine, um die es geht, wird in dem Vorlagebeschluß als Schienenfahrzeug bezeichnet, das zur Instandsetzung von Eisenbahnstrecken bestimmt ist; dazu dient, Gleisbettungsstoffe unter die Bahnschwellen zu stopfen, zu verdichten und die Gleise auszurichten; aus einem überdachten Eisenbahnwagenuntergestell besteht und mit den für ihren Zweck notwendigen Arbeitsmaschinen, wie vier Stopferkästen mit je zwei Stopfwerkzeugpaaren, sowie mit Gleishebe-, Gleisverschiebe- und Nivelliergeräten ausgestattet ist; schließlich über

einen Dieselmotor verfügt, der nicht nur zum Antreiben der Arbeitsmaschine und zum Fortbewegen des Fahrzeugs während der Arbeit dient, sondern auch einen schnellen Ortswechsel ermöglicht, wenn die Arbeitsmaschinen außer Betrieb sind, wobei die Maschine bei Vor- und Rückwärtsfahrt bis zu 80 km/h erreicht. Wenn auch der Gerichtshof im Verfahren nach Artikel 177 nicht befugt ist, das Gemeinschaftsrecht auf einen konkreten Fall anzuwenden, so kann er doch den staatlichen Gerichten die diesem Recht zu entnehmenden Auslegungsmaßstäbe angeben, die für dessen Anwendung von Nutzen sein könnten.

4 Die Tarifstelle 84.23 A lautet:

„Ortsfeste oder bewegliche Maschinen, Apparate und Geräte für Erd- oder Steinbrucharbeiten, den Bergbau oder Tiefbohrungen (z. B. Bagger, Schrämmaschinen, Schälschrapper, Nivelliermaschinen und Planierraupenschilde); Rammen; Schneeräumer, ausgenommen Schneeräumkraftwagen der Tarifnummer 87.03:

A. Maschinen, Apparate und Geräte für Erd- oder Steinbrucharbeiten, den Bergbau oder Tiefbohrungen:

I. selbstfahrend, auf Gleisketten oder Rädern, nicht auf Schienen fahrbar

II. andere:

a) Tiefbohrgeräte

b) andere."

Die Tarifnummer 86.04 lautet:

„Triebwagen (auch für Straßenbahnen); Motordraisinen:

A. elektrische Triebwagen (mit Stromspeisung aus dem Stromnetz)

B. andere."

5 Die Positionen des Kapitels 84 gehören zu Abschnitt XVI des Gemeinsamen Zolltarifs, diejenigen des Kapitels 86 zu Abschnitt XVII. In den einleitenden Vorschriften des Abschnitts XVI heißt es:

„Zu Abschnitt XVI gehören nicht:... k) Beförderungsmittel des Abschnitts XVII."

Es geht somit darum, den Begriff „Beförderungsmittel" näher zu bestimmen.

6 Die Prüfung des Kapitels 86 des Gemeinsamen Zolltarifs, das die Überschrift trägt „Schienenfahrzeuge; ortsfestes Gleismaterial; nichtelektrische mechanische Signalvorrichtungen für Verkehrswege", läßt erkennen, daß in diesem Kapitel das gesamte Eisenbahnmaterial, insbesondere das rollende Material, zusammengefaßt werden sollte. Zwar könnte der Ausdruck „Triebwagen" in der deutschen Fassung der Tarifnummer 86.04 den Eindruck erwecken, daß diese Tarifnummer nur zur Personen- und Güterbeförderung bestimmte Fahrzeuge umfaßt, doch wird bei einem Vergleich mit den anderen sprachlichen Fassungen deutlich, daß zu dieser Tarifnummer auch Schienenfahrzeuge gehören können, die der Gleisunterhaltung zu dienen bestimmt sind. Daher hindert der Wortlaut dieser Tarifposition nicht, als maßgebliche Erkenntnismittel für die Auslegung die einschlägigen Erläuterungen zum Brüsseler Zolltarifschema zugrunde zu legen, in denen es heißt:

„Hierher gehören ferner selbstfahrende Fahrzeuge (Bahndienstwagen) zur Gleisunterhaltung (insbesondere Gleiskorrekturwagen), die mit einem oder mehreren Motoren ausgestattet sind, welche nicht nur zum Antreiben der auf diesen Fahrzeugen montierten Arbeitsmaschinen... und zum Fortbewegen des Fahrzeugs während der Arbeit dienen, sondern darüber hinaus einen schnellen Ortswechsel mit eigener Kraft ermöglichen, wenn die Arbeitsmaschinen außer Betrieb sind."

7 Auf die erste Frage ist daher zu antworten, daß der Ausdruck „Triebwagen" in der Tarifnummer 86.04 des Gemeinsamen Zolltarifs dahin auszulegen ist, daß er selbstfahrende Fahrzeuge zur Gleisunterhaltung umfaßt, die mit einem oder mehreren Motoren ausgestattet sind, welche einen schnellen Ortswechsel des Fahrzeugs mit eigener Kraft ermöglichen.

Kosten

8 Die Auslagen der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, die Erklärungen vor dem Gerichtshof abgegeben hat, sind nicht erstattungsfähig. Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren vor dem Gerichtshof ein Zwischenstreit in dem vor dem Finanzgericht Berlin anhängigen Rechtsstreit. Die Kostenentscheidung obliegt daher diesem Gericht.

Aus diesen Gründen

hat

DER GERICHTSHOF

auf die ihm vom Finanzgericht Berlin gemäß dessen Beschluß vom 19. März 1975 vorgelegten Fragen für Recht erkannt:

Bei Fehlen einschlägiger, von der Gemeinschaft erlassener Bestimmungen sind die im Abkommen über das Zolltarifschema für die Einreihung der Waren in die Zolltarife vorgesehenen Erläuterungen und Tarifavise maßgebliche Erkenntnismittel für die Auslegung der Positionen des Gemeinsamen Zolltarifs.

Der Ausdruck „Triebwagen" ist der Tarifnummer 86.04 des Gemeinsamen Zolltarifs ist dahin auszulegen, daß er selbstfahrende Fahrzeuge zur Gleisunterhaltung umfaßt, die mit einem oder mehreren Motoren ausgestattet sind, welche einen schnellen Ortswechsel des Fahrzeugs mit eigener Kraft ermöglichen.

Lecourt Monaco Kutscher Donner Mertens de Wilmars

Pescatore Sørensen Mackenzie Stuart O'Keeffe

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 23. Oktober 1975.

Der Kanzler

A. Van Houtte

Der Präsident

R. Lecourt