

INTERMODAL TRANSPORTS

DOMSTOLENS DOM (Første Afdeling)

15. september 2005 \*

I sag C-495/03,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 234 EF, indgivet af Hoge Raad der Nederlanden ved afgørelse af 21. november 2003, indgået til Domstolen den 24. november 2003, i sagen:

**Intermodal Transports BV**

mod

**Staatssecretaris van Financiën,**

har

DOMSTOLEN (Første Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, P. Jann, og dommerne K. Lenaerts, K. Schieman (refererende dommer), E. Juhász og M. Ilešič,

\* Processprog: nederlandsk.

generaladvokat: C. Stix-Hackl  
justitssekretær: R. Grass,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

- Intermodal Transports BV ved belastingadviseurs R. Tusveld og G. van Slooten
  
- den nederlandske regering ved H.G. Sevenster og C. ten Dam, som befuldmægtigede
  
- den østrigske regering ved H. Dossi, som befuldmægtiget
  
- Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved J. Schieferer og D.W.V. Zijlstra, som befuldmægtigede,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse den 12. april 2005,

afsagt følgende

### Dom

- 1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 234 EF og pos. 8709 i den kombinerede nomenklatur, som er indeholdt i bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 af 23. juli 1987 om told- og statistiknomenklaturen (EFT L 256, s. 1), som ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 2261/98 af 26. oktober 1998 (EFT L 292, s. 1, herefter »KN«).
  
- 2 Anmodningen er indgivet under en tvist mellem selskabet Intermodal Transports BV (herefter »Intermodal«), som har hjemsted i Amsterdam (Nederlandene), og Staatssecretaris van Financiën (statssekretæren for finanser) vedrørende tarifieringen i KN af visse køretøjer, der betegnes som »Magnum ET120 Terminal Tractor«. Disse køretøjer har en dieselmotor med en ydeevne på 132 kW ved 2 500 omdrejninger pr. minut og fuldautomatisk transmission med fire fremadgående gear og et bakgear. De har en lukket kabine og er udstyret med en løfteskammel, som gør det muligt at løfte last 60 cm. Køretøjernes maksimale lastkapacitet udgør 32 000 kg, de har en meget kort venderadius og er konstrueret til at flytte sættevogne på industriarealer og i industribygninger.
  
- 3 Det første præjudicielle spørgsmål går ud på, om en bindende tarifieringsoplysning, der er meddelt af en toldmyndighed i en medlemsstat, har relevans for spørgsmålet om, hvorvidt retter i en anden medlemsstat, som skal afgøre et tarifieringsproblem, er forpligtet til at forelægge Domstolen et præjudicielt spørgsmål. Det andet spørgsmål vedrører den korrekte tarifiering af de pågældende køretøjer.

## Retsforskrifter

### *Den kombinerede nomenklatur*

- 4 KN er baseret på det harmoniserede varebeskrivelses- og varenomenklatursystem (herefter »HS«), der er udarbejdet af Toldsamarbejdsrådet, som nu er Verdens-toldorganisationen, der blev oprettet ved den internationale konvention, som blev indgået i Bruxelles den 14. juni 1983 (herefter »HS-konventionen«) og sammen med ændringsprotokollen hertil af 24. juni 1986 godkendt på Fællesskabets vegne ved Rådets afgørelse 87/369/EØF af 7. april 1987 (EFT L 198, s. 1).
- 5 Pos. 8701 og 8709 er indeholdt i kapitel 87 afsnit XVII i anden del af KN. Dette kapitel vedrører automobiler, traktorer, cykler og andre landgående køretøjer samt dele og tilbehør hertil. Ifølge anden bestemmelse til dette kapitel forstås ved »traktorer« »køretøjer, der er konstrueret hovedsagelig til at trække eller skubbe andre køretøjer, redskaber eller last, selv om de tillige er udstyret med mindre væsentlige indretninger, der i forbindelse med deres hovedanvendelse tillader transport af værktøj, frø, gødningsstoffer mv. [...]«.
- 6 På det tidspunkt, hvor toldskylden for de i hovedsagen omhandlede varer opstod, havde pos. 8701 følgende ordlyd: »Traktorer (undtagen traktorer henhørende under pos. 8709)«. Underpositionen 8701 20 10 vedrørte »traktorer (motorforvogne) til sættevogne: — nye«. Pos. 8709 vedrørte »[m]otortrucks uden løftmekanisme, af de typer, der benyttes i fabrikker, pakhuse, havne og lufthavne til transport af gods over korte afstande; traktorer, af de typer der benyttes på jernbaneperroner; dele til de nævnte køretøjer«.

- 7 De almindelige tariferingsbestemmelser vedrørende KN, som fremgår af nomenklaturens første del, afsnit I, punkt A, bestemmer bl.a.:

»Tarifieringen af varer i den kombinerede nomenklatur sker efter følgende regler:

1. Overskrifter til afsnit, kapitler og underkapitler tjener alene til orientering; tarifieringen skal ske med hjemmel i positionsteksterne og de til afsnit og kapitler knyttede bestemmelser samt, for så vidt det ikke strider mod de nævnte tekster og bestemmelser, efter nedenstående regler.

[...]«

- 8 Ifølge artikel 6, stk. 1, i HS-konventionen blev der under Toldsamarbejdsrådet nedsat en komité benævnt »Komité for Det Harmoniserede System«, der består af repræsentanter for hver kontraherende part. Komitéens opgave består i henhold til HS-konventionens artikel 7, stk. 1, bl.a. i at foreslå ændringer til konventionen og at udarbejde forklarende bemærkninger, tariferingsudtalelser og andre udtalelser vedrørende fortolkningen af HS.

9 I de forklarende bemærkninger til HS vedrørende pos. 8701 hedder det:

»Ved »traktorer« i denne position forstås med hjul eller larvebånd forsynede køretøjer, som er konstrueret til hovedsagelig at trække eller skubbe andre køretøjer, redskaber eller last. [...]

Positionen omfatter traktorer — *bortset fra* traktorer af den type, som anvendes på jernbaneperroner, henhørende under pos. 8709 — af enhver type og til enhver anvendelse (traktorer til land- og skovbrug, til brug på landevej, specielle kraftige traktorer til bygningsarbejder, traktorer med spil osv.), uanset fremdrivningsmiddel (forbrændingsmotor, elektromotor osv.). [...]

De kan være forsynet med [...] en koblingsanordning til påhængsvogne eller sættevogne (f.eks. på motorforvogne eller lignende traktorer) [...]

10 I den forklarende bemærkning til HS vedrørende pos. 8709 hedder det:

»Denne position omfatter en gruppe selvkørende køretøjer af den art, der benyttes i fabrikker, pakhuse, havne og lufthavne til transport over korte strækninger af forskelligt gods, herunder containere, eller på jernbaneperroner til at trække små påhængsvogne.

[...]

De vigtigste kendetegn, som er fælles for de under positionen hørende køretøjer, og som almindeligvis adskiller dem fra køretøjer under pos. 8701, 8703 eller 8704, er følgende:

- 1) Køretøjernes konstruktion og specielle udformning gør dem uegnede til transport af passagerer eller til transport af gods ad landeveje eller andre offentlige transportveje.
  
- 2) Køretøjernes tophastighed i lastet stand overstiger almindeligvis ikke 30-35 km/t.
  
- 3) Køretøjernes venderadius er stort set lig med deres længde.

Køretøjer under denne position har som regel ikke lukket førerhus, og pladsen til føreren er ofte kun en platform til at stå på. Visse typer er dog udstyret med en beskyttelsesbøjle, metalskærm osv. over førersædet.

Køretøjerne under denne position kan være konstrueret til at styres af en gående fører.

[...]

Traktorer af de typer, der benyttes på jernbaneperroner, er konstrueret til hovedsageligt at skulle trække eller skubbe andre køretøjer, f.eks. små påhængsvogne. De transporterer ikke selv gods og er almindeligvis lettere og har mindre motorkraft end traktorer henhørende under pos. 8701. Traktorer af denne type kan også anvendes på havnekajer, i pakhuse osv.

[...]«

### *Tariferingsoplysninger*

- 11 Artikel 4 i Rådets forordning (EØF) nr. 2913/92 af 12. oktober 1992 om indførelse af en EF-toldkodeks (EFT L 302, s. 1), som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 82/97 af 19. december 1996 (EFT 1997 L 17, s. 1, berigtiget i EFT 1997 L 179, s. 11, herefter »toldkodeksen), bestemmer:

»I denne kodeks forstås ved:

[...]

- 5) afgørelse: enhver forvaltningsakt vedrørende toldforskrifter, hvorved der tages stilling til et konkret tilfælde, og som har retsvirkning for en eller flere personer, hvis identitet kendes eller kan fastslås; dette udtryk omfatter bl.a. bindende tariferingsoplysninger i henhold til artikel 12

[...]«

12 Toldkodeksens artikel 9, stk. 1, bestemmer:

»En afgørelse, som er gunstig for den pågældende, tilbagekaldes eller ændres [...], hvis én eller flere af betingelserne for, at den blev truffet, ikke var eller ikke længere er opfyldt.«

13 Toldkodeksens artikel 12 bestemmer:

»[...]

2. Bindende tariferingsoplysninger eller bindende oprindelsesoplysninger forpligter kun toldmyndighederne over for modtageren for så vidt angår henholdsvis tarifieringen af en vare og bestemmelsen af en vares oprindelsesstatus.

[...]

3. Modtageren skal kunne godtgøre, at der på alle måder er overensstemmelse:

— for så vidt angår en tariferingsoplysning: mellem den angivne vare og den i oplysningen beskrevne vare

[...]

5. Bindende oplysninger ophører med at være gyldige efter følgende regler:

a) En tariferingsoplysning ophører med at være gyldig, når den:

- i) efter vedtagelsen af en forordning ikke er i overensstemmelse med de således fastsatte retsregler
- ii) ikke længere er forenelig med fortolkningen af en af de i artikel 20, stk. 6, omhandlede nomenklaturer:

— på fællesskabsplan ved en ændring af de forklarende bemærkninger til den kombinerede nomenklatur eller ved en dom afsagt af De Europæiske Fællesskabers Domstol, eller

— på internationalt plan ved en tariferingsudtalelse eller ved en ændring af de forklarende bemærkninger til HS-nomenklaturen [...]

- iii) tilbagekaldes eller ændres i overensstemmelse med artikel 9, forudsat at denne tilbagekaldelse eller ændring meddeles modtageren.

Den dato, på hvilken den bindende oplysning ophører med at være gyldig i de i nr. i) og ii) omhandlede tilfælde, er datoen for offentliggørelsen af de nævnte foranstaltninger eller, for så vidt angår internationale foranstaltninger, datoen for offentliggørelsen af en meddelelse fra Kommissionen i C-udgaven af *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

[...]

- 14 Artikel 5, stk. 1, i Kommissionens forordning (EØF) nr. 2454/93 af 2. juli 1993 om visse gennemførelsesbestemmelser til forordning nr. 2913/92 (EFT L 253, s. 1), som ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 12/97 af 18. december 1996 (EFT 1997 L 9, s. 1, herefter »gennemførelsesforordningen til toldkodeksen«), definerer en bindende oplysning som »en tarifieringsoplysning [...], der er bindende for administrationerne i alle Fællesskabets medlemsstater, når de betingelser, der er fastlagt i artikel 6 og 7, er opfyldt«.
- 15 Artikel 10 i gennemførelsesforordningen til toldkodeksen bestemmer:

»1. Bindende oplysninger kan kun påberåbes af modtageren, jf. dog [toldkodeksens] artikel 5 og 64.

[...]

3. Modtageren af en bindende oplysning kan kun gøre denne gældende for den pågældende vare:

- a) for så vidt angår tarifiering: såfremt toldmyndighederne finder det godtgjort, at der i alle henseender er overensstemmelse mellem den angivne vare og den vare, der er beskrevet i den forelagte tarifieringsoplysning

[...]«

16 Artikel 11 i gennemførelsesforordningen til toldkodeksen bestemmer:

»Bindende tariferingsoplysninger, der er meddelt efter den 1. januar 1991 af en medlemsstats toldmyndigheder, er bindende for de kompetente myndigheder i samtlige medlemsstater på samme betingelser.«

### **Twisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål**

17 Den 1. marts 1999 anmeldte Intermodal nogle motorkøretøjer, der betegnes som »Magnum ET120 Terminal Tractors«, med henblik på overgang til fri omsætning. I angivelsen var køretøjerne tariferet under pos. 8709 i KN.

18 Efter at have foretaget en kontrol fandt de nederlandske toldmyndigheder imidlertid, at køretøjerne henhørte under underposition 8701 20 10 i KN. De pålagde som følge heraf Intermodal at betale et ekstrabeløb i told.

19 Intermodal anlagde sag ved Gerechtshof te Amsterdam til prøvelse af denne ekstraopkrævning og fremlagde til støtte for sagen navnlig en bindende tariferingsoplysning, som de finske toldmyndigheder havde meddelt den 14. maj 1996. I denne tariferingsoplysning, som stadig var gyldig, og som var rettet til selskabet Sisu Terminal Systems Oy, Tampere (Finland), var køretøjer, der var betegnet »Sisu«-Terminaaltraktori«, tariferet under pos. 8709 i KN.

- 20 Gerechtshof gav imidlertid ikke selskabet medhold i sin afgørelse af 21. maj 2002. Den lagde til grund, at det fremgår af den almindelige bestemmelse vedrørende KN i dennes første del, afsnit I, A, punkt 1, og af Domstolens faste praksis, at det afgørende kriterium ved tarifieringen af varer normalt er disses objektive kendetegn og egenskaber, som de er beskrevet i den enkelte position i KN og i bestemmelserne vedrørende de enkelte afsnit og kapitler, og fandt, at de pågældende køretøjer ikke kunne tariferes under pos. 8709, da de ikke er udviklet og bestemt til transport af gods og heller ikke egnet til at trække perronvogne.
- 21 Gerechtshof te Amsterdam fandt, at tarifieringen under underposition 8701 20 10 var klar, og at den omstændighed, at de finske myndigheder havde foretaget en anden tarifiering i en bindende oplysning til en tredjemand vedrørende en lignende vare, ikke kunne anfægte denne vurdering, hvorfor den anså det for unødvendigt at anmode Domstolen om en præjudiciel afgørelse.
- 22 Intermodal indgav ved Hoge Raad der Nederlanden kassationsanke til prøvelse af denne afgørelse.
- 23 Hoge Raad der Nederlanden har indtaget den opfattelse, at det fremgår af toldkodeksens artikel 4, nr. 5, og artikel 12, stk. 2 og 3, samt artikel 10 i gennemførelsesforordningen til toldkodeksen, at Intermodal ikke kan støtte ret på en bindende tarifieringsoplysning, som ikke er rettet til denne, og som vedrører en anden vare, men er i tvivl om, hvorvidt en national ret, som finder, at en sådan bindende tarifieringsoplysning til en tredjemand er baseret på en klart urigtig tarifiering i henhold til KN, under de omstændigheder, som foreligger i hovedsagen, er forpligtet til at forelægge Domstolen et præjudicielt spørgsmål. Den omstændighed, at en bindende tarifieringsoplysning ifølge toldkodeksens artikel 12, stk. 5, litra a), nr. ii), første led, ophører med at være gyldig, når den som følge af en af Domstolen afsagt dom ikke længere er forenelig med fortolkningen af KN, kan efter den forelæggende rets opfattelse tale for at besvare spørgsmålet bekræftende.

24 Den forelæggende ret ønsker endvidere oplyst, om der bør anlægges en strikte fortolkning af pos. 8709, som gør det udelukket at tarifere de i hovedsagen omhandlede køretøjer under denne position med den begrundelse, at de ikke transporterer varer og heller ikke udgør traktorer af den type, der anvendes til trækning af perronvogne eller lignende, eller om der bør anlægges en videre fortolkning af positionen således som indiceret i de forklarende bemærkninger til KN, hvorefter begrebet »traktorer« også omfatter de typer, der anvendes til at trække eller skubbe andre køretøjer ikke blot på banegårde, men også i havne, på oplagspladser og lignende.

25 Af disse grunde har Hoge Raad der Nederlanden besluttet at udsætte sagen og at forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Skal en national ret, når en afgiftspligtig under en sag, som er indbragt for retten om tariferingen af en bestemt vare i henhold til den kombinerede nomenklatur, påberåber sig en opfattelse, der er anlagt af en toldmyndighed — som den, der er kommet til udtryk i en bindende tariferingsoplysning til en tredjemand om en lignende vare — og retten finder, at den bindende tariferingsoplysning ikke er i overensstemmelse med den kombinerede nomenklatur, forelægge De Europæiske Fællesskabers Domstol spørgsmål om fortolkningen af den kombinerede nomenklatur?

2) Skal pos. 8709 i den kombinerede nomenklatur fortolkes således, at køretøjer som dem, der er omhandlet i denne sag, hører under denne position?»

## **De præjudicielle spørgsmål**

### *Det første spørgsmål*

26 Med dette spørgsmål ønsker den forelæggende ret oplyst, om en national ret under en sag, som er indbragt for den vedrørende tariferingen af en vare under KN,

hvorunder der påberåbes en bindende tariferingsoplysning vedrørende en lignende vare, som toldmyndighederne i en anden medlemsstat har meddelt en tredjemand, er forpligtet til at forelægge Domstolen fortolkningsspørgsmål, hvis den finder, at den bindende tariferingsoplysning ikke er i overensstemmelse med KN, og påtænker at foretage en herfra forskellig tarifiering.

- 27 Det skal herom indledningsvis bemærkes, at den forelæggende ret med føje har antaget, at det fremgår af toldkodeksens artikel 12, at en bindende tariferingsoplysning kun skaber rettigheder for dens modtager og kun for så vidt angår de heri beskrevne varer. Som det fremgår af den foreliggende doms præmis 23, har den forelæggende ret korrekt heraf konkluderet, at Intermodal ikke under sagen kunne støtte nogen subjektiv ret på den bindende tariferingsoplysning, som er meddelt af de finske myndigheder.
- 28 Vedrørende det præjudicielle spørgsmål bemærkes for det første, at nationale retter, hvis afgørelser ifølge nationale retsregler kan appelleres — som anført af den nederlandske regering og Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ifølge artikel 234, stk. 2, EF — kan, men ikke skal forelægge Domstolen et præjudicielt fortolkningsspørgsmål, hvis de skønner, at en afgørelse af dette spørgsmål er nødvendig, for at de kan afsige dom.
- 29 I den forbindelse skal navnlig henvises til, at formålet med den forpligtelse til at forelægge Domstolen et præjudicielt spørgsmål, som ifølge artikel 234, stk. 3, EF påhviler de nationale retter, hvis afgørelser ikke kan appelleres, navnlig er at forhindre, at der i en medlemsstat udvikler sig en national retspraksis, som ikke er i overensstemmelse med fællesskabsretten (jf. bl.a. dom af 22.2.2001, sag C-393/98, Gomes Valente, Sml. I, s. 1327, præmis 17 og den deri nævnte retspraksis).

- 30 Dette formål opnås, når forelæggelsespligten — med de af Domstolen anerkendte begrænsninger (dom af 6.10.1982, sag 283/81, Cilfit m.fl., Sml. s. 3415) — gælder for de højeste retsinstanser og for enhver national ret, hvis afgørelser ikke kan appelleres (jf. dom af 4.6.2002, sag C-99/00, Lyckeskog, Sml. I, s. 4839, præmis 14 og 15 og den deri nævnte retspraksis).
- 31 De nationale retter, hvis afgørelser ifølge nationale retsregler kan appelleres, kan derimod i henhold til EF-traktaten frit skønne over, om det er nødvendigt at forelægge Domstolen et præjudicielt fortolkningsspørgsmål.
- 32 Den omstændighed, at toldmyndighederne i en anden medlemsstat over for en person, som er tredjemand i forhold til den sag, der verserer for en sådan ret, har afgivet en bindende tarifieringsoplysning — i den forstand, hvori dette udtryk er anvendt, i en bestemmelse i den afledte ret såsom toldkodeksens artikel 12 — vedrørende et lignende produkt som det i hovedsagen omhandlede, kan ikke berøre det frie skøn, som tilkommer sådanne retter i medfør af artikel 234 EF.
- 33 Hvad for det andet angår de nationale retter, hvis afgørelser ifølge nationale retsregler ikke kan appelleres, bemærkes, at artikel 234, stk. 3, EF ifølge Domstolens faste praksis må fortolkes således, at sådanne retter er forpligtet til, hvis der er rejst et EF-retligt spørgsmål under en for dem verserende retssag, at indbringe sagen for Domstolen, medmindre de har fastslået, at det rejste spørgsmål ikke er relevant, at den pågældende EF-bestemmelse allerede er blevet fortolket af Domstolen, eller EF-rettens korrekte anvendelse fremgår med en sådan klarhed, at der ikke er plads for fortolkningstvivl. Denne mulighed skal imidlertid vurderes i forhold dels til EF-rettens særegenheder, dels de særlige vanskeligheder, fortolkningen heraf frembyder, samt risikoen for afvigende retspraksis inden for Fællesskabet.

- 34 Den omstændighed, at toldmyndighederne i en anden medlemsstat har meddelt en person, som er tredjemand i forhold til den sag, der verserer for en sådan ret, en bindende tarifieringsoplysning vedrørende en bestemt vare, som tilsyneladende er baseret på en anden fortolkning af positionerne i KN end den fortolkning, den pågældende ret mener at burde anlægge vedrørende et lignende produkt, som er omtvistet i sagen, bør dog utvivlsomt anspore retten til at være særlig agtpågivende ved vurderingen af, hvorvidt der ikke er rimelig tvivl om den korrekte anvendelse af KN, idet den navnlig skal tage hensyn til de tre vurderingskriterier, som er nævnt i den foregående præmis.
- 35 I modsætning til, hvad Intermodal og Kommissionen har gjort gældende, og som den nederlandske og den østrigske regering med rette har anført, kan den omstændighed, at der er meddelt en sådan bindende tarifieringsoplysning, dog ikke i sig selv forhindre en sådan national ret i at nå til den konklusion efter at have foretaget en undersøgelse, som opfylder de krav, der er nævnt i den foreliggende doms præmis 33 og 34, at den korrekte anvendelse af en position i KN fremgår med en sådan klarhed, at der ikke foreligger nogen rimelig tvivl om afgørelsen af det rejste spørgsmål, navnlig henset til de faste fortolkningskriterier, som Domstolen har udviklet vedrørende tarifieringen i KN, eller forhindre den i i et sådant tilfælde at undlade at forelægge Domstolen et præjudicielt spørgsmål og at afgøre spørgsmålet på eget ansvar (jf. dommen i sagen Cilfit m.fl., præmis 16).
- 36 I den forbindelse skal for det første bemærkes, at en eventuel afvigende anvendelse af reglerne i visse medlemsstater ikke bør have nogen indflydelse på den fortolkning af den fælles toldtarif, der er baseret på positionernes ordlyd (dom af 7.5.1991, sag C-120/90, Post, Sml. I, s. 2391, præmis 24).
- 37 For det andet er det ifølge den retspraksis, der er kommet til udtryk i Cilfit-sagen — jf. dog dommen af 30. september 2003 i Köbler-sagen (sag C-224/01, Sml. I, s. 10239) — overladt til den nationale retsindeks alene at afgøre, om den korrekte

anvendelse af fællesskabsretten fremgår med en sådan klarhed, at der ikke foreligger nogen rimelig tvivl, og dermed at beslutte at undlade at forelægge Domstolen et spørgsmål om fortolkningen af fællesskabsretten, der er blevet rejst for den (dom af 17.5.2001, sag C-340/99, TNT Traco, Sml. I, s. 4109, præmis 35).

- 38 For det tredje er forpligtelsen ifølge artikel 234, stk. 3, EF til at forelægge præjudicielle spørgsmål for Domstolen et led i samarbejdet mellem de nationale retter, der skal anvende fællesskabsretten, og Domstolen, og den skal sikre, at fællesskabsretten anvendes korrekt og fortolkes ensartet i alle medlemsstaterne (jf. bl.a. dommen i sagen Cilfit m.fl., præmis 7, dom af 4.11.1997 i sag C-337/95, Parfums Christian Dior, Sml. I, s. 6013, præmis 25, og Gomes Valente-dommen, præmis 17). Som anført ovenfor i den foreliggende doms præmis 29, har denne forpligtelse navnlig til formål at forhindre, at der i en medlemsstat udvikler sig en retspraksis, som ikke er i overensstemmelse med fællesskabsretten.
- 39 I samme forbindelse har Domstolen endvidere fastslået, at den nationale ret inden den fastslår, at den korrekte anvendelse af fællesskabsretten fremgår med en sådan klarhed, at der ikke foreligger nogen rimelig tvivl om afgørelsen af det rejste spørgsmål, og at den som følge heraf undlader at forelægge Domstolen et præjudicielt spørgsmål, bør være overbevist om, at heller ikke de øvrige medlemsstaters retter eller Domstolen vil være i tvivl om afgørelsen (dommen i sagen Cilfit m.fl., præmis 16). Derimod kan det ikke kræves af den nationale ret, at den også sikrer sig, at organer, som ikke har domstolskarakter, såsom administrative myndigheder, heller ikke vil være i tvivl om afgørelsen.
- 40 For det fjerde bemærkes, at formålet med den ordning for forelæggelse af præjudicielle spørgsmål, som er indført ved artikel 234 EF — således som det fremgår af denne bestemmelses ordlyd — er, at den nationale ret, for hvem sagen er indbragt, opnår de afklaringer, som er nødvendige for at afgøre sagen. Derimod kan

en national ret ikke være forpligtet til at forelægge et præjudicielt spørgsmål alene med den begrundelse, at den fortolkning, som Domstolen måtte anlægge af en bestemt tarifposition, vil kunne medføre, at en bindende tariferingsoplysning, som er meddelt af toldmyndighederne i en anden medlemsstat, ophører med at være gyldig som følge af en bestemmelse i den afledte ret såsom toldkodeksens artikel 12, eller at en praksis, som anvendes af disse toldmyndigheder, bringes til ophør, da hverken den pågældende bindende tariferingsoplysning eller denne praksis er genstand for den sag, som er indbragt for den nationale ret.

- 41 Hvad angår den omstændighed, at der kan tænkes at blive anvendt en forskellig administrativ praksis og retspraksis i to medlemsstater, hvilket, som anført af Kommissionen, vil være i strid med kravet om en ensartet anvendelse af den fælles toldtarif, og hvilket, som anført af Intermodal, vil medføre, at ensartede produkter tariferes forskelligt afhængig af, hvilken af de to medlemsstater den pågældende erhvervsdrivende indfører dem i, bemærkes, at der, som anført af den nederlandske og østrigske regering, findes forskellige mekanismer til sikring af, at modstriden i den anvendte praksis kun består midlertidigt.
- 42 For det første fremgår det af toldkodeksens artikel 9 og artikel 12, stk. 5, litra a), nr. i), at en bindende tariferingsoplysning kan tilbagekaldes, hvis en eller flere betingelser for meddelelsen heraf ikke var eller ikke længere er opfyldt. Hvis en toldmyndighed anser den fortolkning, som den først har anlagt, for at være ukorrekt på grund af en forkert vurdering eller en udvikling i den almindelige opfattelse på tariferingsområdet, er den således berettiget til at antage, at en af betingelserne for meddelelsen af den bindende tariferingsoplysning ikke længere er opfyldt, og til at tilbagekalde den med henblik på en ændring af de pågældende varers tarifiering (jf. i denne retning dom af 22.1.2004, forenede sager C-133/02 og C-134/02, Timmermans Transport og Hoogenboom Production, Sml. I, s. 1125, præmis 21-25).
- 43 Dernæst skal bemærkes, at en bindende tariferingsoplysning ifølge toldkodeksens artikel 12, stk. 5, litra a), nr. i), bl.a. ophører med at være gyldig, når den efter

vedtagelsen af en forordning om tarifiering af varer ikke er i overensstemmelse med de fastsatte retsregler. Ifølge artikel 9, stk. 1, i forordning nr. 2658/87 har Kommissionen beføjelse til at vedtage sådanne forordninger om tarifiering af varer i overensstemmelse med den fremgangsmåde, som er fastsat i forordningens artikel 10.

44 Såfremt den nævnte modstrid imidlertid fortsætter med at bestå, kan der anlægges sag ved Domstolen i henhold til artikel 226 EF. En administrativ praksis kan nemlig være genstand for et traktatbrudssøgsmål, når den har en vis fast og generel karakter (jf. bl.a. dom af 29.4.2004, sag C-387/99, Kommissionen mod Tyskland, Sml. I, s. 3751, præmis 42, og af 26.4.2005, sag C-494/01, Kommissionen mod Irland, Sml. I, s. 3331, præmis 28).

45 Under hensyn til de anførte betragtninger må det første spørgsmål besvares med, at artikel 234 EF skal fortolkes således, at når der under en tvist ved en national ret vedrørende tarifieringen af en bestemt vare fremlægges en bindende tarifieringsoplysning vedrørende en lignende vare, som toldmyndighederne i en anden medlemsstat har meddelt en tredjemand, og den nationale ret finder, at den heri indeholdte tarifiering er urigtig, kan disse to sidstnævnte omstændigheder

— ikke medføre, at en national ret, hvis afgørelser ifølge nationale retsregler kan appelleres, forpligtes til at forelægge Domstolen fortolkningsspørgsmål

— ikke i sig selv automatisk medføre, at en national ret, hvis afgørelser ifølge nationale retsregler ikke kan appelleres, forpligtes til at forelægge Domstolen fortolkningsspørgsmål.

En national ret, hvis afgørelser ifølge nationale retsregler ikke kan appelleres, er dog, hvis der er rejst et fællesskabsretligt spørgsmål under sagen, forpligtet til at forelægge det for Domstolen, medmindre den fastslår, at det rejste spørgsmål ikke er relevant, eller at den pågældende fællesskabsbestemmelse allerede er blevet fortolket af Domstolen, eller fællesskabsrettens korrekte anvendelse fremgår med en sådan klarhed, at der ikke er plads for fortolkningstvivl; denne mulighed skal imidlertid vurderes i forhold dels til fællesskabsrettens særegenheder, dels de særlige vanskeligheder, fortolkningen heraf frembyder, samt risikoen for afvigende retspraksis inden for Fællesskabet. Den omstændighed, at der tidligere er meddelt en bindende tarifieringsoplysning, bør anspore den nationale ret til at være særligt agtpågivende ved vurderingen af, hvorvidt der ikke er rimelig tvivl om den korrekte anvendelse af KN, idet den navnlig skal tage hensyn til de tre førnævnte vurderingskriterier.

### *Det andet spørgsmål*

- <sup>46</sup> Med det andet spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om pos. 8709 i KN skal fortolkes således, at et køretøj med de i hovedsagen nævnte egenskaber henhører under denne position.
- <sup>47</sup> Det fremgår af Domstolens faste praksis, at det afgørende kriterium ved tarifiering af varer såvel af hensyn til retssikkerheden som for at lette kontrollen normalt må søges i disses objektive karakteristika og egenskaber, som de er beskrevet i ordlyden af den pågældende position i KN og i bestemmelserne vedrørende de enkelte afsnit eller kapitler (jf. bl.a. dom af 16.9.2004, sag C-396/02, DFDS, Sml. I, s. 8439, præmis 27 og den deri nævnte retspraksis).

- 48 De forklarende bemærkninger til KN og til HS indeholder vigtige, om end ikke bindende, bidrag til fortolkningen af de forskellige toldpositioners rækkevidde (jf. bl.a. DFDS-dommen, præmis 28). Indholdet af de forklarende bemærkninger skal derfor være i overensstemmelse med bestemmelserne i KN og må ikke ændre disses rækkevidde (jf. bl.a. dom af 9.2.1999, sag C-280/97, ROSE Elektrotechnik, Sml. I, s. 689, præmis 23, og af 26.9.2000, sag C-42/99, Eru Portuguesa, Sml. I, s. 7691, præmis 20).
- 49 Hvad angår den foreliggende sag vedrører pos. 8709 i KN »motortrucks uden løftemekanisme, af de typer, der benyttes i fabrikker, pakhuse, havne og lufthavne til transport af gods over korte afstande«, og »traktorer, af de typer, der benyttes på jernbaneperroner«, samt dele til disse køretøjer.
- 50 Efter sin ordlyd sonderer denne position mellem to kategorier af køretøjer, som defineres bl.a. på grundlag af visse af deres fysiske egenskaber og/eller deres anvendelse.
- 51 Hvad angår »motortrucks« indeholder positionen således en række præciseringer, ifølge hvilke der skal være tale om køretøjer af de typer, der benyttes i fabrikker, pakhuse, havne eller lufthavne, som ikke har nogen løftemekanisme, og som anvendes til transport af gods. Hvad angår det sidstnævnte punkt præciseres det endvidere i de forklarende bemærkninger til HS, at sådanne motortrucks f.eks. er udstyret med et lad eller en beholder, hvorpå godset anbringes.
- 52 De i hovedsagen omhandlede køretøjer opfylder derfor klart ikke disse objektive betingelser, selv om de anvendes på industriområder og industrielle oplagringspladser, da det fremgår af afgørelsen om den præjudicielle forelæggelse, som den

nederlandske regering med rette har fremhævet, at køretøjerne ikke som sådan kan anvendes til transport af gods, men udelukkende til at trække sættevogne ved hjælp af en løfteskammel.

- 53 Hvad dernæst angår »traktorer« skal for det første bemærkes, at det er angivet i pos. 8701, som vedrører »traktorer« — hvorved der ifølge anden bestemmelse til kapitel 87 forstås »køretøjer, der er konstrueret hovedsagelig til at trække eller skubbe andre køretøjer, redskaber eller last« — at positionen omfatter alle sådanne traktorer undtagen traktorer henhørende under pos. 8709.
- 54 Hvad angår den sidstnævnte position omfatter denne efter sin ordlyd traktorer af de typer, der benyttes på banegårde. I visse sprogversioner, såsom den engelske og nederlandske version, tales der mere specifikt om jernbaneperroner.
- 55 I denne forbindelse skal bemærkes, at ifølge Domstolens praksis kan en vares anvendelsesformål udgøre et objektive kriterium ved tariferingen, såfremt varen og dens anvendelse hænger uløseligt sammen, og denne sammenhæng kan påvises ud fra varens objektive karakteristika og egenskaber (jf. bl.a. dom af 17.3.2005, sag C-467/03, Ikegami, Sml. I, s. 2389, præmis 23 og den deri nævnte retspraksis).
- 56 Ifølge ordlyden af pos. 8709 er det af afgørende betydning, at de pågældende køretøjer er af den type, som anvendes til trækning på banegårde og navnlig på jernbaneperroner, som det fremgår af visse sprogversioner.

- 57 Dette kriterium vedrører traktorens objektive egenskaber, som skal være af en sådan karakter, at den efter sin art er egnet til at kunne anvendes på banegårde, navnlig på perroner, og at den er identisk med eller ligner køretøjer, som anvendes sådanne steder.
- 58 De forklarende bemærkninger til HS bekræfter, at de af pos. 8709 omfattede køretøjer er af den type, som anvendes til trækning af små påhængsvogne på banegårde.
- 59 I den foreliggende sag er de i hovedsagen omhandlede køretøjer, som det er fastslået af den forelæggende ret, forsynet med en dieselmotor med en ydeevne på 132 kW ved 2 500 omdrejninger pr. minut og fuldautomatisk transmission med fire fremadgående gear og et bakgear, og de har en lukket kabine og en løfteskammel, der giver mulighed for at hæve lasten 60 cm. Køretøjernes maksimale last udgør 32 000 kg, de har en meget kort venderadius og er konstrueret til at flytte sættevogne.
- 60 Det fremgår af disse objektive egenskaber, at de i hovedsagen omhandlede køretøjer klart ikke ligner de køretøjer, som anvendes til trækning på banegårde, navnlig på perroner, og at de heller ikke efter deres art er egnet til en sådan anvendelse.
- 61 Følgelig henhører sådanne køretøjer ikke, som den nederlandske regering har gjort gældende, under pos. 8709 i modsætning til, hvad Intermodal og Kommissionen har hævdet.

- 62 Det kan tilføjes, at denne konklusion bekræftes af andre angivelser i de forklarende bemærkninger til HS. Det fremgår nemlig heraf, at de kendetegn, som gør det muligt at adskille køretøjer i pos. 8709 fra traktorer, der er omfattet af pos. 8701, navnlig består i køretøjernes begrænsede tophastighed, der almindeligvis ikke overstiger 30-35 km/t, i deres venderadius, som stort set svarer til køretøjernes egen længde, i den omstændighed, at køretøjernes konstruktion og specielle udformning gør dem uegnede til transport af gods ad landeveje, og i, at de normalt er lettere og ikke så stærke som traktorer. Det præciseres endvidere i disse forklarende bemærkninger, at køretøjer, som er omfattet af pos. 8709, som regel ikke har lukket førerhus, og at pladsen til føreren ofte kun er en platform til at stå på.
- 63 Det må derfor fastslås, at de i hovedsagen omhandlede køretøjer ikke har de egenskaber, som er opregnet i de forklarende bemærkninger til HS.
- 64 Under hensyn til de anførte betragtninger må det andet spørgsmål besvares med, at pos. 8709 i KN skal fortolkes således, at den ikke omfatter et køretøj, som er udstyret med en dieselmotor med en ydeevne på 132 kW ved 2 500 omdrejninger pr. minut og fuldautomatisk transmission med fire fremadgående gear og et baggear, som er forsynet med en lukket kabine og en løfteskammel, hvormed lasten kan hæves 60 cm, som har en maksimal lastevne på 32 000 kg, en meget kort venderadius, og som er konstrueret til at flytte sættevogne på industriarealer og i industribygninger. Et sådant køretøj udgør hverken en motortruck, der benyttes til transport af gods, eller en traktor af de typer, der benyttes på banegårde, i den forstand, hvori disse udtryk er anvendt i nævnte position.

## Sagens omkostninger

- 65 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagens omkostninger. Bortset fra nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Første Afdeling) for ret:

- 1) Artikel 234 EF skal fortolkes således, at når der under en tvist ved en national ret vedrørende tarifieringen af en bestemt vare fremlægges en bindende tarifieringsoplysning vedrørende en lignende vare, som toldmyndighederne i en anden medlemsstat har meddelt en tredjemand, og den nationale ret finder, at den heri indeholdte tarifiering er urigtig, kan disse to sidstnævnte omstændigheder

— ikke medføre, at en national ret, hvis afgørelser ifølge nationale retsregler kan appelleres, forpligtes til at forelægge Domstolen fortolknings spørgsmål

- ikke i sig selv automatisk medføre, at en national ret, hvis afgørelser ifølge nationale retsregler ikke kan appelleres, forpligtes til at forelægge Domstolen fortolkningsspørgsmål.

En national ret, hvis afgørelser ifølge nationale retsregler ikke kan appelleres, er dog, hvis der er rejst et fællesskabsretligt spørgsmål under sagen, forpligtet til at forelægge det for Domstolen, medmindre den fastslår, at det rejste spørgsmål ikke er relevant, eller at den pågældende fællesskabsbestemmelse allerede er blevet fortolket af Domstolen, eller fællesskabsrettens korrekte anvendelse fremgår med en sådan klarhed, at der ikke er plads for fortolkningstvivl; denne mulighed skal imidlertid vurderes i forhold dels til fællesskabsrettens særegenheder, dels de særlige vanskeligheder, fortolkningen heraf frembyder, samt risikoen for afvigende retspraksis inden for Fællesskabet. Den omstændighed, at der tidligere er meddelt en bindende tarifieringsoplysning, bør anspre den nationale ret til at være særligt agtpågivende ved vurderingen af, hvorvidt der ikke er rimelig tvivl om den korrekte anvendelse af den kombinerede nomenklatur i bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 af 23. juli 1987 om told- og statistiknomenklaturen og den fælles toldtarif, som ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 2261/98 af 26. oktober 1998, idet den navnlig skal tage hensyn til de tre førnævnte vurderingskriterier.

- 2) Pos. 8709 i den kombinerede nomenklatur skal fortolkes således, at den ikke omfatter et køretøj, som er udstyret med en dieselmotor med en ydeevne på 132 kW ved 2 500 omdrejninger pr. minut og fuldautomatisk transmission med fire fremadgående gear og et baggear, som er forsynet

med en lukket kabine og en løfteskammel, hvormed lasten kan hæves 60 cm, som har en maksimal lasteevne på 32 000 kg, en meget kort venderadius, og som er konstrueret til at flytte sættevogne på industriarealer og i industribygninger. Et sådant køretøj udgør hverken en motortruck, der benyttes til transport af gods, eller en traktor af de typer, der benyttes på banegårde, i den forstand, hvori disse udtryk anvendes i nævnte position.

Underskrifter