

DOMSTOLENS DOM (Femte Afdeling)

27. april 2006*

I sag C-15/05,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 234 EF, indgivet af Gerechtshof te Amsterdam (Nederlandene) ved afgørelse af 28. december 2004, indgået til Domstolen den 19. januar 2005, i sagen:

Kawasaki Motors Europe NV

mod

Inspecteur van de Belastingdienst/Douane district Rotterdam,

har

DOMSTOLEN (Femte Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, J. Makarczyk, og dommerne R. Silva de Lapuerta og P. Kūris (refererende dommer),

* Processprog: nederlandsk.

generaladvokat: P. Léger
justitssekretær: R. Grass,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

- Kawasaki Motors Europe NV ved adviseur J.A.H. Hollebeek og advocaat K. Winters
- den nederlandske regering ved H. Sevenster og C. Wissels, som befuldmægtigede
- Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved J. Hottiaux og F. Tuytschaever, som befuldmægtigede,

og idet Domstolen efter at have hørt generaladvokaten har besluttet, at sagen skal pådømmes uden forslag til afgørelse,

afsagt følgende

Dom

- 1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører dels gyldigheden af nr. 5 i skemaet i bilaget til Kommissionens forordning (EF) nr. 2518/98 af 23. november 1998 om tarifiering af visse varer i den kombinerede nomenklatur (EFT L 315, s. 3), dels

fortolkningen af de underpositioner i den fælles toldtarif (herefter »FTT«), som skal anvendes for de varer, der er omhandlet i dette nummer, i tilfælde af ugyldighed.

- 2 Anmodningen er blevet forelagt under en sag mellem Kawasaki Motors Europe NV (herefter »Kawasaki«) og inspecteur van de Belastingdienst/Douane district Rotterdam (herefter »afgiftsmyndighederne«) angående toldtarifieringen af nye terrængående Kawasaki All Terrain Vehicles-køretøjer (herefter »ATV«).

Retsforskrifter

Folkeretlige bestemmelser

- 3 Ved Rådets afgørelse af 7. april 1987 om indgåelse af den internationale konvention om det harmoniserede varebeskrivelses- og varenomenklatursystem samt af ændringsprotokollen hertil (EFT L 198, s. 1) blev nævnte konvention, udfærdiget i Bruxelles den 14. juni 1983, som ændret ved ændringsprotokollen til konventionen af 24. juni 1986 (herefter »HS-konventionen«), godkendt på Fællesskabets vegne.
- 4 I henhold til konventionens artikel 3, stk. 1, litra a), forpligter hver af de kontraherende parter sig til at drage omsorg for, at dens toldnomenklatur og statistiske nomenklatur er i overensstemmelse med det nævnte harmoniserede

system (herefter »HS«), og til med henblik herpå at anvende samtlige positioner og underpositioner i dette system, uden tilføjelser eller ændringer, samt de dertil knyttede koder og at følge nummerorden i dette system. Den samme bestemmelse foreskriver også, at hver af de kontraherende parter forpligter sig til at anvende de almindelige tariferingsbestemmelser vedrørende systemet samt alle bestemmelser til de forskellige afsnit, kapitler og underpositioner og til ikke at ændre omfanget heraf.

- 5 Konventionens artikel 7, stk. 1, litra b), bestemmer i det væsentlige, at Udvalget for Det Harmoniserede System (herefter »udvalget«) under hensyntagen til bestemmelserne i konventionens artikel 8 bl.a. har til opgave at træffe afgørelser, der dækker de forklarende bemærkninger, tariferingsudtalelser og andre udtalelser om fortolkningen af HS.
- 6 Konventionens artikel 8, stk. 2, bestemmer i det væsentlige, at de forklarende bemærkninger, tariferingsudtalelserne og de øvrige udtalelser vedrørende fortolkning af HS samt de rekommandationer til sikring af en ensartet fortolkning og anvendelse af HS, som udfærdiges under en møderække i udvalget, betragtes som værende godkendt af Toldsamarbejdsrådet, der er oprettet ved den internationale konvention om oprettelse af dette råd, som er indgået i Bruxelles den 15. december 1950, nu Verdenstoldorganisationen (herefter »WCO«), såfremt ingen af de kontraherende parter inden udgangen af den anden måned efter den måned, i hvilken møderækken blev afsluttet, har meddelt WCO's generalsekretær en anmodning om få spørgsmålet indbragt for WCO.
- 7 WCO godkender de afgørelser, som udvalget har truffet, på de betingelser, der er fastsat i konventionens artikel 8, stk. 3.
- 8 Den nomenklatur, der er indeholdt i bilaget til konventionen, indeholder et afsnit XVII, benævnt »Transportmidler«, som indeholder et kapitel 87, der har

overskriften »Køretøjer (undtagen til jernbaner og sporveje) samt dele og tilbehør dertil«. Dette kapitel indeholder bl.a. pos. 87.01 »Traktorer (undtagen traktorer henhørende under pos. 87.09)« og pos. 87.03 »Automobiler og andre motorkøretøjer, hovedsagelig konstrueret til personbefordring (undtagen automobiler henhørende under pos. 87.02), herunder stationcars og racerbiler«.

- 9 Bestemmelse 2 til nævnte kapitel 87 vedrørende pos. 87.01 har følgende ordlyd:

»Ved »traktorer« forstås i dette kapitel 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.

Maskiner og arbejdsredskaber, der er konstrueret til påmontering på en traktor henhørende under pos. 87.01 som udskifteligt udstyr, tariferes i deres egne positioner, uanset om de foreligger sammen med, også påmonteret, traktoren.«

- 10 WCO's forklarende bemærkning til pos. 87.03 bestemmer:

»Denne position omfatter automobiler af enhver type, herunder amfibiekøretøjer til personbefordring, uanset motorens art (forbrændingsmotor med gnisttænding, elektromotor, gasturbine etc.), men ikke automobiler til personbefordring henhørende under pos. 87.02.

[...]

Under positionen hører bl.a.:

[...]

6. Firhjulede motorkøretøjer med rørchassis og styretøj af automobiltypen (f.eks. styresystem baseret på Ackermann-princippet).

[...]«

- 11 *Recueil des avis de classement du système harmonisé* (samlingen af tariferingsudtalelser til det harmoniserede system, herefter »HS-samlingen«), der udgives af WCO, indeholder en numerisk liste over tariferingsudtalelser vedtaget af WCO, der er opstillet i henhold til nummerordenen i HS's positioner og underpositioner. Denne samling indeholder følgende tariferingsudtalelse, der følger af en afgørelse truffet af udvalget under dets 23. møderække, der blev afholdt i maj 1999:

- »8703.21 2. Terrængående firhjulstrukket køretøj med rørchassis, motorcykelsadel, et styr og lavtryksdæk. Styresystemet kan dreje de to forreste hjul som på en traditionel bil (Ackerman-princippet). Køretøjet har en gearkasse med fem fremadgående gear med dobbelt område og et baggear, samt dobbelt tromle-bremser for og enkelt tromle-bremser

bag. Den fremdrives af en 386 cm³ éncylindret firetakts motor, transmissionen sikres forud og bagud ved aksler. Køretøjet er forsynet med en bagagebærer, der er indrettet til transport af varer (samlet lastkapacitet eksklusiv føreren er 120 kg), og en trækstang. Trækkapaciteten er på 410 kg, og køretøjet har en vægt på 273 kg.«

Fællesskabsbestemmelser

- 12 Ved Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 af 23. juli 1987 om told- og statistiknomenklaturen og den fælles toldtarif (EFT L 256, s. 1) indførtes såvel til brug for FTT som for statistikken over Det Europæiske Fællesskabs udenrigshandel en nomenklatur over varer, benævnt den kombinerede nomenklatur (herefter »KN«), baseret på HS. Hver underposition i KN har en numerisk kode, hvoraf de første seks cifre svarer til de koder, der er knyttet til positionerne og underpositionerne i HS, hvortil er tilføjet to cifre, der er underpositioner, som er specifikke for denne nomenklatur.
- 13 Den version af KN, der fandt anvendelse på tidspunktet for de i hovedsagen omhandlede omstændigheder, er den, der fremgår af bilag I til den ovennævnte forordning, som ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 2388/2000 af 13. oktober 2000 (EFT L 264, s. 1, og berigtigelse i EFT 2000 L 276, s. 92). II del af dette bilag indeholder et afsnit XVII, benævnt »Transportmidler«, hvis kapitel 87 har overskriften »Køretøjer (undtagen til jernbaner og sporveje) samt dele og tilbehør dertil«.

14 Dette kapitel indeholder følgende positioner og underpositioner:

»8701 Traktorer (undtagen traktorer henhørende under pos. 8709)

[...]

8701 90 — Andre traktorer:

— — Have- og landbrugstraktorer (bortset fra enakslede traktorer) og traktorer til skovbrug, på hjul:

— — — Nye, med motoreffekt:

8701 90 11 — — — — 18 kW og derunder

8701 90 20 — — — — Over 18 kW, men ikke over 37 kW

[...]

8703 Automobiler og andre motorkøretøjer, hovedsagelig konstrueret til personbefordring (undtagen automobiler henhørende under pos. 8702), herunder stationcars og racerbiler:

[...]

8703 21 — — Med slagvolumen 1 000 cm³ og derunder:

8703 21 10 — — — Nye

[...]«

- 15 Forordning nr. 2658/87 bemyndiger Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber til at tydeliggøre indholdet af en tariferingsposition. Forordningens artikel 9, stk. 1, bestemmer:

»Foranstaltninger vedrørende nedenstående spørgsmål vedtages efter fremgangsmåden i artikel 10:

- a) anvendelse af den kombinerede nomenklatur og [De Europæiske Fællesskabers integrerede toldtarif], især for så vidt angår:

— tarifiering af varer i de i artikel 8 nævnte nomenklaturer

— de forklarende bemærkninger

- b) ændringer af den kombinerede nomenklatur for at tage hensyn til ændringer i de statistiske eller handelspolitiske behov

[...]

- d) ændringer af den kombinerede nomenklatur og tilpasning af toldsatser i overensstemmelse med beslutninger vedtaget af Rådet eller Kommissionen

- e) ændringer af den kombinerede nomenklatur med henblik på dennes tilpasning til den teknologiske eller kommercielle udvikling eller med henblik på at harmonisere eller tydeliggøre teksterne

[...]«

¹⁶ Ovennævnte artikel 9 udgør hjemmelen for Kommissionens forordning nr. 2518/98. I henhold til nr. 5 i skemaet i bilaget til denne forordning skal de varer, der svarer til følgende beskrivelse, tariferes i KN-kode 8703 21 10:

»Terrængående firhjulet køretøj (nyt) med en 395 cm³ éncylindret firetakts forbrændingsmotor med gnisttænding, gearkasse med fem fremadgående gear og bakgear samt dobbelte hydrauliske forbremsere. Køretøjet har sæde til kun én person og styretøj baseret på Ackerman-princippet. Køretøjet er udstyret med en platform til gods og en påhængskrog, og det har en trækcapacitet på 880 kg. Det er endvidere udstyret med tidstæller, olie køler og spærredifferentiale.

Køretøjets dimensioner er 1 944 mm lang, 1 156 mm bred, 1 088 mm høj og 249 kg egenvægt.«

17 Begrundelsen for nr. 5 har følgende ordlyd:

»Tarifiering i henhold til almindelig tarifieringsbestemmelse 1 og 6 til den kombinerede nomenklatur, samt teksten til KN-kode 8703, 8703 21 og 8703 21 10.

Køretøjet, der både kan transportere personer i vanskeligt terræn (f.eks. for fritidsformål) og trække eller skubbe andre køretøjer, redskaber eller last, opfylder [ikke] definitionen på [traktorer] i bestemmelse 2 til kapitel 87, da det ikke er konstrueret hovedsagelig til at trække eller skubbe andre køretøjer, redskaber eller last.«

Twisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

- 18 I 1992 anlagde Kawasaki sag til prøvelse af en afgørelse, hvorved de nederlandske toldmyndigheder havde ændret den toldposition, der var angivet for ATV'erne af type KLF 300-B5, KLF 300-C3 og KLF 400-B1, til pos. 8703 21 10, der gælder for køretøjer, der er konstrueret til personbefordring.
- 19 Tariefcommissie fastslog i afgørelse af 10. marts 1995, sag nr. 13 013 (UTC 1995/39), at disse køretøjer skulle tariferes i tariferingsposition 8701 90 11 vedrørende »andre traktorer« med en motoreffekt på 18 kW eller derunder.
- 20 Den 28. april 1995 udstedte de nederlandske toldmyndigheder bindende tariferingsoplysninger (herefter »BTO'er«) i overensstemmelse med denne afgørelse for de pågældende ATV'er.
- 21 Den 21. maj 2001 meddelte toldmyndighederne Kawasaki, at disse BTO'er, der var gyldige i seks år, fra den 28. april 2001 ikke længere var gyldige.
- 22 Kawasaki indgav den 20. juni 2001 otte ansøgninger til toldmyndigheden om BTO'er vedrørende otte typer ATV'er, idet selskabet foreslog tarifiering i tariferingsposition 8701 90 11 eller 8701 90 20, alt efter om effekten af de motorer, de pågældende køretøjer var udstyret med, var 18 kW eller derunder eller oversteg denne effekt.

- 23 Den 21. august 2001 udstedte afgiftsmyndighederne otte BTO'er, hvori de tariferede samtlige ATV'er i KN-underposition 8703 21 10 vedrørende nye automobiler og andre motorkøretøjer, der hovedsageligt er konstrueret til personbefordring, med en slagvolumen på 1 000 cm³ og derunder.
- 24 Kawasaki har den 14. marts 2002 anlagt sag ved Gerechtshof te Amsterdam til prøvelse af afgiftsmyndighedernes afgørelse om afvisning af en klage, som tidligere var indgivet over BTO'erne.
- 25 Under den sag, der således er anlagt, har afgiftsmyndighederne navnlig tilsigtet at begrunde den tarifiering, der er foretaget i de i hovedsagen omtvistede BTO'er, ved henvisning til punkt nr. 5 i bilaget til forordning nr. 2518/98.
- 26 Det fremgår herved af forelæggelseskendelsen, at ATV'erne fremdrives med en kardanoverføringsaksel. Visse har firhjulstræk (herefter »4x4«). ATV'erne af type KLF 220 og KLF 300 har fem fremadgående gear med automatisk kobling og et baggear. Køretøjerne af type KLF 300 4x4 har desuden høj/lav udveksling.
- 27 Køretøjerne af type KVF 400, KVF 400 4x4 og KVF 650 4x4 har en såkaldt høj/lav udveksling med »konstant variabel transmission«. Alle disse ATV-typer har også automatisk kobling og et baggear.

- 28 Alle køretøjerne er forsynet med bremses på for- og baghjul. Køretøjerne af type KLF 220 er på alle fire hjul forsynet med tromlebremser. Køretøjerne af type KLF 300, KLF 300 4x4, KVF 300, KVF 300 4x4, KVF 400 og KVF 400 4x4 har skivebremser på forhjulene og tromlebremser på baghjulene. Køretøjerne af type KVF 650 4x4 har skivebremser på forhjulene, og på baghjulene har den såkaldte »oliebadsbremser«.
- 29 Alle køretøjerne styres ved hjælp af et styr med to håndtag, hvorpå betjeningsknapperne er monteret. Køretøjernes maksimalhastighed er på 70 km/t.
- 30 Køretøjernes motor er specielt udviklet til brug i vanskeligt terræn og leverer ved lave omdrejninger tilstrækkelig trækraft til tilkoblet apparatur. ATV'ernes trækcapacitet er 740 kg for type KLF 220, 916 kg for type KLF 300 og over 1 000 kg for de andre typer.
- 31 De dæk, som samtlige køretøjer er forsynet med, har et dybt slidbanemønster, der er tilpasset blødt terræn. Alle disse køretøjer er forsynet med støddæmpere for og bag. Deres eneste siddeplads er førerens, der består i en sadel, der ligner en motorcykelsadel. De er desuden som standard forsynet med en påhængskrog på bagakslen og bagagebærere. Den maksimale lastekapacitet varierer mellem 20 og 40 kg for de bagagebærere, der er monteret foran, og mellem 30 kg og 70 kg for de bagagebærere, der er monteret bagpå.
- 32 Kawasaki er af den opfattelse, at ATV'ernes tekniske karakteristika og deres anvendelse sammen med andre redskaber såsom anhængere eller græsslåmaskiner adskiller dem fra Sport Utility Vehicles (Sport Quads), der henhører under en anden industrigren. ATV'erne udgør i virkeligheden et godt og billigt alternativ til almindelige traktorer.

33 Under disse omstændigheder har Gerechtshof te Amsterdam besluttet at udsætte sagen og at forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

- »1) Er [...] forordning [...] nr. 2518/98 [...] gyldig, for så vidt som det i punkt 5 i bilaget beskrevne nye, firhjulede terrænkøretøj tariferes som et køretøj, der er konstrueret til personbefordring, som omhandlet i den fælles toldtarifs position 8703 21?
- 2) Såfremt forordningen er ugyldig, kan den fælles toldtarif [...] fortolkes således, at de her omhandlede køretøjer kan tariferes i en af underpositionerne i den fælles toldtarifs position 8701 90?«

Om de præjudicielle spørgsmål

Om det første spørgsmål

34 Med det første spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om forordning nr. 2518/98 ved at tarifere det terrængående køretøj, som den indeholder en beskrivelse af, og som er sammenlignelig med de køretøjer, der er omhandlet i hovedsagen, i tariferingsposition 8703 ikke ulovligt har udstrakt rækkevidden af denne position.

35 Indledningsvis bemærkes, at Rådet har tildelt Kommissionen en vid skønsmæssig beføjelse til i samarbejde med medlemsstaternes toldsagkyndige at præcisere indholdet af de positioner, der kommer i betragtning ved tarifieringen af en bestemt

vare. Kommissionens beføjelse til at vedtage foranstaltninger som angivet i artikel 9, stk. 1, litra a), b), d) og e), i forordning nr. 2658/87, bemyndiger den imidlertid ikke til at ændre indholdet af de toldpositioner, der er blevet fastlagt på grundlag af HS, der blev indført ved konventionen, og hvis anvendelsesområde Fællesskabet ved konventionens artikel 3 har forpligtet sig til ikke at ændre (jf. dom af 14.12.1995, sag C-267/94, Frankrig mod Kommissionen, Sml. I, s. 4845, præmis 19 og 20, af 28.3.2000, sag C-309/98, Holz Geenen, Sml. I, s. 1975, præmis 13, og af 7.7.2005, forenede sager C-304/04 og C-305/04, Jacob Meijer og Eagle International Freight, Sml. I, s. 6251, præmis 22).

³⁶ I øvrigt udgør WCO's udtalelser om tarifiering af en vare i HS i forbindelse med denne vares tarifiering i KN indicier, der i vigtigt omfang bidrager til fortolkningen af rækkevidden af de forskellige bestemmelser i KN, selv om udtalelserne ikke har bindende retsvirkning (jf. i denne retning kendelse af 19.1.2005, sag C-206/03, SmithKline Beecham, Sml. I, s. 415, præmis 26).

³⁷ De forklarende bemærkninger til KN og til HS indeholder ligeledes vigtige, om end ikke bindende, bidrag til fortolkningen af de forskellige toldpositioners rækkevidde (jf. bl.a. dom af 16.9.2004, sag C-396/02, DFDS, Sml. I, s. 8439, 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, af 26.9.2000, sag C-42/99, Eru Portuguesa, Sml. I, s. 7691, præmis 20, og af 15.9.2005, sag C-495/03, Intermodal Transports, Sml. I, s. 8151, præmis 48).

³⁸ Endelig fremgår det af fast retspraksis, at det følger af såvel retssikkerheds- som kontroltekniske hensyn, at det afgørende kriterium ved tarifiering af varer normalt vil være disses objektive karakteristika og egenskaber som beskrevet i den enkelte position i KN og de supplerende bestemmelser til dennes afsnit og kapitler (jf. bl.a. DFDS-dommen, præmis 27, og Intermodal Transports-dommen, præmis 47).

- 39 Det bemærkes i den foreliggende sag, at ordlyden af positionerne og underpositionerne vedrørende såvel de traktorer, der svarer til pos. 8701, som de køretøjer, der henhører under pos. 8703, er identiske i HS og i KN.
- 40 I betragtning af det ovenfor anførte afhænger tariferingen af et køretøj i pos. 8701 eller i pos. 8703 af dets konstruktion, således som denne fremgår af dets objektive karakteristika og egenskaber.
- 41 Ved vurderingen af denne konstruktion må ovennævnte toldpositioner fortolkes under hensyntagen til de hertil knyttede forklarende bemærkninger.
- 42 Herved bemærkes, at bemærkning 2 til kapitel 87 vedrørende KN-position 8701, der er identisk med bemærkning 2 til samme kapitel i HS, definerer en traktor som et køretøj, der er konstrueret hovedsagelig til at trække eller skubbe andre køretøjer, redskaber eller last.
- 43 Hvad angår pos. 87.03 fremgår det i det væsentlige af den forklarende bemærkning til HS, at de køretøjer, der henhører under denne position, er automobiler af enhver type, herunder amfibiekøretøjer til personbefordring, uanset motorens art, og som har visse tekniske karakteristika såsom styretøj af automobiltypen baseret på Ackerman-princippet.
- 44 Med hensyn til vurderingen af konstruktionen af de køretøjer, der er beskrevet i nr. 5 i bilaget til forordning nr. 2518/98 med henblik på at tarifere dem i en af de nævnte positioner, bemærkes, at udvalget under sin 22. møderække i august 1998 blev anmodet om at afgive en udtalelse om tariferingen af et firhjulet terrængående

køretøj med tilsvarende karakteristika som de terrængående køretøjer af samme type som dem, der er omhandlet i hovedsagen, men med en mindre effekt end disse, hvilken anmodning skyldtes uenighed om fortolkningen mellem de kontraherende parter til konventionen om HS vedrørende tarifieringen af dette køretøj i pos. 87.01 eller 87.03.

- 45 Den tarifieringsudtalelse, som udvalget afgav, og som blev trykt i HS-samlingen i 1999, anvender underposition 8703.20 med den begrundelse, at det pågældende køretøjs tekniske karakteristika gør det uegnet til at trække eller skubbe mindst to gange sin egenvægt.
- 46 Heraf kan man derfor udlede, at en sådan trækcapacitet for et køretøj udgør en objektiv egenskab, der gør det muligt at fastslå, om det er konstrueret hovedsageligt til at trække eller skubbe andre redskaber, køretøjer eller last, eller modsat til personbefordring.
- 47 I den foreliggende sag bemærkes, at ATV'ernes tekniske karakteristika svarer til de tekniske karakteristika for det køretøj, der er beskrevet i ovennævnte tarifieringsudtalelse. Disse ATV'er har således rørchassis og fire hjul, har et sæde til føreren, er forsynet med et styr, hvormed forhjulene kan drejes efter Ackerman-princippet, og en gearkasse med fem fremadgående gear samt bagagebærere.
- 48 Det bemærkes for det første, at nr. 5 i bilaget til forordning nr. 2518/98 beskriver et køretøj, der har tilsvarende tekniske karakteristika som dem, der er nævnt i foregående præmis.

- 49 For det andet er der i nævnte nr. 5 angivet en trækcapacitet 880 kg for et køretøj, hvis egenvægt er på 249 kg, hvoraf fremgår, at det er konstrueret til at trække eller skubbe redskaber, køretøjer eller last med en vægt, der er treogenhalf gange mere end dets egenvægt.
- 50 Ved at tarifere et køretøj, der kan trække eller skubbe last med en vægt på det dobbelte af dets egenvægt eller derover, i pos. 8703 har Kommissionen indskrænket rækkevidden af pos. 8701 og derfor overskredet sin skønsbeføjelse. Nr. 5 i skemaet i bilaget til forordning nr. 2518/98 skal derfor erklæres ugyldig.
- 51 Det første spørgsmål skal derfor besvares med, at nr. 5 i skemaet i bilaget til forordning nr. 2518/98 er ugyldig, idet det for de køretøjer, der er beskrevet i KN-underposition 8703 21 10, anvender en kapacitet til at trække last, der er mindst tre gange større end køretøjernes egenvægt, hvilket er en anden end den, der er indeholdt i udvalgets tariferingsudtalelse fra 1999, hvorved det udstrækker rækkevidden af positionen vedrørende køretøjer, der hovedsagelig er konstrueret til personbefordring.

Om det andet spørgsmål

- 52 Med det andet spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om ATV'erne, såfremt forordning nr. 2518/98 er ugyldig, for så vidt som den vedrører tarifieringen af de køretøjer, der er beskrevet i nr. 5 i forordningens bilag, kan tarifere i en af underpositionerne til KN-position 8701 vedrørende traktorer.
- 53 Det følger af almindelig tariferingsbestemmelse nr. 1 vedrørende KN, at 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 de andre almindelige tariferingsbestemmelser. Hvad angår tarifieringen af varer i underpositionerne inden for en position præciseres det i almindelig bestemmelse nr. 6 for det første, at kun underpositioner på samme niveau er sammenlignelige, og for det andet, at relevante afsnits- og kapitelbestemmelser finder anvendelse, medmindre andet følger af sammenhængen.

- 54 Det følger af fast retspraksis, at en vares anvendelsesformål kan udgøre et objektive kriterium ved tarifieringen, 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).
- 55 Hvad angår ATV'erne fremgår det, at disse køretøjers objektive karakteristika og egenskaber svarer til ordlyden i bestemmelse 2 til kapitel 87 i KN, idet de er konstrueret hovedsagelig til at trække eller skubbe andre redskaber, køretøjer eller last. Anvendelsen af almindelig tariferingsbestemmelse nr. 1 vedrørende KN indebærer derfor en tarifiering af disse ATV'er i pos. 8701.
- 56 I henhold til almindelig tariferingsbestemmelse nr. 6 vedrørende KN skal tarifieringen i underpositionerne til pos. 8701 foretages under hensyn til de tekniske karakteristika for de forskellige typer af de pågældende køretøjer.
- 57 Inden for KN-underposition 8701 90, der har overskriften »Andre traktorer«, findes underposition 8701 90 11, som vedrører køretøjer med en motoreffekt på 18 kW og derunder, og underposition 8701 90 20, som vedrører køretøjer med en motoreffekt på over 18 kW, men ikke over 37 kW.

- 58 I betragtning af de tekniske karakteristika for de forskellige ATV-typer, der er omhandlet i hovedsagen, påhviler det den forelæggende ret at foretage en tarifiering deraf i KN-underposition 8701 90, og nærmere bestemt i underposition 8701 90 11 eller 8701 90 20 afhængig af effekten af de motorer, hvormed de er udstyrede.
- 59 Det andet spørgsmål, der er stillet af den forelæggende ret, skal besvares med, at nye terrængående køretøjer med fire hjul, som kun har et sæde, er forsynet med et styretøj af Ackerman-typen, der kontrolleres ved hjælp af et styr, er udstyret med en trækkrog, og hvis tekniske karakteristika gør dem i stand til at skubbe mindst to gange deres egenvægt, skal tariferes i KN-underposition 8701 90. Det påhviler den forelæggende ret at foretage tarifieringen af disse køretøjer i de underpositioner, der svarer til deres motoreffekt.

Sagens omkostninger

- 60 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 (Femte Afdeling) for ret:

- 1) Nr. 5 i skemaet i bilaget til Kommissionens forordning (EF) nr. 2518/98 af 23. november 1998 om tarifiering af visse varer i den kombinerede**

nomenklatur er ugyldig, idet det for de køretøjer, der er beskrevet i underposition 8703 21 10 i den kombinerede nomenklatur, anvender en kapacitet til at trække last, der er mindst tre gange større end køretøjernes egenvægt, hvilket er en anden end den, der er indeholdt i tarifieringsudtalelsen fra Udvalget for Det Harmoniserede System fra 1999, hvorved det udstrækker rækkevidden af positionen vedrørende køretøjer, der hovedsagelig er konstrueret til personbefordring.

- 2) Nye terrængående køretøjer med fire hjul, som kun har et sæde, er forsynet med et styretøj af Ackerman-typen, der kontrolleres ved hjælp af et styr, er udstyret med en trækkrog, og hvis tekniske karakteristika gør dem i stand til at skubbe mindst to gange deres egenvægt, skal tariferes i underposition 8701 90 i den nævnte nomenklatur. Det påhviler Gerechtshof te Amsterdam at foretage tarifieringen af disse køretøjer i de underpositioner, der svarer til deres motoreffekt.

Underskrifter