

DOMSTOLENS DOM (Ottende Afdeling)

6. december 2007 *

I sag C-486/06,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 234 EF, indgivet af hof van beroep te Antwerpen (Belgien) ved afgørelse af 21. november 2006, indgået til Domstolen den 27. november 2006, i sagen:

BVBA Van Landeghem

mod

Belgische Staat,

har

DOMSTOLEN (Ottende Afdeling)

sammensat af dommerne R. Silva de Lapuerta, som fungerende formand for Ottende Afdeling, E. Juhász og T. von Danwitz (refererende dommer),

* Processprog: nederlandsk.

generaladvokat: D. Ruiz-Jarabo Colomer
justitssekretær: R. Grass,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

- BVBA Van Landeghem ved advocaat E. Gevers
- den belgiske regering ved A. Hubert, som befuldmægtiget
- Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved J. Hottiaux, som befuldmægtiget, bistået af advocaat F. Tuytschaever,

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 fortolkningen af den kombinerede nomenklatur, som fremgår af bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 af

23. juli 1987 om told- og statistiknomenklaturen og den fælles toldtarif (EFT L 256, s. 1), som ændret ved bilagene til Kommissionens forordning (EF) nr. 3115/94 af 20. december 1994 (EFT L 345, s. 1), Kommissionens forordning (EF) nr. 3009/95 af 22. december 1995 (EFT L 319, s. 1), og Kommissionens forordning (EF) nr. 1734/96 af 9. september 1996 (EFT L 238, s. 1, herefter »KN«).

- 2 Anmodningen er blevet forelagt under en sag mellem BVBA Van Landeghem (herefter »Van Landeghem«) og Belgische Staat angående spørgsmålet om tarifieringen af visse motorkøretøjer af pickup-typen.

Retsforskrifter

Internationale bestemmelser

- 3 Den internationale konvention vedrørende det harmoniserede varebeskrivelses- og varenomenklatursystem (herefter »HS«), indgået i Bruxelles den 14. juni 1983, samt ændringsprotokollen hertil af 24. juni 1986 (herefter »HS-konventionen«), blev godkendt på Det Europæiske Økonomiske Fællesskabs vegne ved Rådets afgørelse 87/369/EØF af 7. april 1987 (EFT L 198, s. 1).
- 4 I henhold til HS-konventionens artikel 3, stk. 1, forpligter hver af de kontraherende parter sig til at drage omsorg for, at dens toldnomenklatur og statistiske nomenklatur er i overensstemmelse med HS, at anvende samtlige positioner og underpositioner i dette system, uden tilføjelser eller ændringer, samt de dertil knyttede koder og at følge nummerordenen i nævnte system. Ifølge samme

bestemmelse forpligter hver af de kontraherende parter sig ligeledes til at anvende de almindelige tarifieringsbestemmelser vedrørende HS samt alle bestemmelser til de forskellige afsnit, kapitler og underpositioner i HS og til ikke at ændre omfanget heraf.

- 5 Toldsamarbejdsrådet — nu Verdenstoldorganisationen (herefter »WCO«) — oprettet ved den internationale konvention om oprettelse af nævnte råd, undertegnet i Bruxelles den 15. december 1950, godkender på de i HS-konventionens artikel 8 fastsatte betingelser de forklarende bemærkninger til HS og de tarifieringsudtalelser, som vedtages af det i konventionens artikel 6 omhandlede HS-udvalg. Udvalgets opgave består i henhold til HS-konventionens artikel 7, stk. 1, bl.a. i at stille forslag om ændringer af konventionen og at udarbejde forklarende bemærkninger, tarifieringsudtalelser og andre udtalelser til vejledning ved fortolkningen af HS.
- 6 Under sin 28. møderække i 2001 vedtog HS-udvalget ændringer til de forklarende bemærkninger, bl.a. til de forklarende bemærkninger til HS-pos. 8703 og 8704.
- 7 Den forklarende bemærkning vedrørende HS-pos. 8703 bestemmer:

»Tarifieringen af visse motorkøretøjer under denne position bestemmes af visse karakteristika, som indikerer, at køretøjerne er konstrueret som hovedsagelig bestemt til transport af personer frem for transport af gods (pos. 8704). Disse karakteristika er specielt til hjælp ved afgørelse af tarifieringen af motorkøretøjer, som har en tilladt totalvægt på under fem tons, og som har et enkelt indvendigt rum omfattende et areal til fører og passagerer og et andet areal, som kan anvendes til transport af både personer og gods. Omfattet af denne kategori af motorkøretøjer er

de, der er almindeligt kendt som »multipurpose vehicles« (f.eks. kassevogne, visse »sports utility vehicles« (SUV), visse pickup-typer). Følgende karakteristika er almindeligvis kendetegnende for motorkøretøjer under denne position:

- a) Permanente sæder med sikkerhedsudstyr (f.eks. sikkerhedsseler eller fastgørelsespunkter eller beslag til montering af sikkerhedsseler) til hver person, eller tilstedeværelse af permanente forankringspunkter og beslag til montering af sæder og sikkerhedsudstyr i det bageste areal bag området til fører og forsidepassagerer; sådanne sæder kan være faste, sammenklappelige, eller de kan fjernes.
- b) Sidevinduer i den bageste del af rummet.
- c) Tilstedeværelse af skydedøre, svingbare døre eller opklappelige døre, med vinduer i siderne eller bagenden.
- d) Ingen permanent afgrænsning monteret mellem området for fører og forsædepassagerer og det bageste areal, der kan anvendes til transport af både personer og gods.
- e) Tilstedeværelse af komfortudstyr og indvendig finish i hele motorkøretøjets indvendige rum, som svarer til personmotorkøretøjers (f.eks. gulvtæpper, ventilation, kabinelys, askebægre).«

8 Den forklarende bemærkning til HS-pos. 8704 har følgende ordlyd:

»Tarifieringen af visse motorkøretøjer under denne position bestemmes af visse karakteristika, som indikerer, at køretøjerne er konstrueret som hovedsagelig bestemt til transport af gods frem for transport af personer (pos. 8703). Disse karakteristika er specielt til hjælp ved afgørelse af tarifieringen af motorkøretøjer, som har en tilladt totalvægt på under fem tons, og som har enten et separat lukket bagrum eller et åbent lad, der normalt anvendes til transport af gods, men de kan have bagsæder af bænktipe, som ikke er udstyret med sikkerhedssele, fastgøringspunkter eller bekvemmeligheder for passagerer, og som kan klappes op mod siderne for at give fuld anvendelsesmulighed af bagrummet til transport af gods. Omfattet af denne kategori af motorkøretøjer er de, der er almindeligt kendt som »multipurpose vehicles« (f.eks. kassevogne, visse pickup-typer, visse »sports utility vehicles« (SUV)). Følgende karakteristika er almindeligvis kendetegnende for motorkøretøjer under denne position:

- a) Tilstedeværelse af sæder af bænktypen uden sikkerhedsudstyr (f.eks. sikkerhedsseler eller permanente forankringspunkter eller beslag til montering af sikkerhedsseler) eller bekvemmeligheder for passagerer i området bag fører og forsidepassagerer; sådanne sæder er normalt sammenklappelige for at give fuld anvendelsesmulighed af bagrummet (van-typer) eller et separat lad (pickup-typer) til transport af gods.

- b) Tilstedeværelse af en separat kabine til fører og passagerer og et separat åbent lad med sider og bagklap, som kan åbnes (pickup-typer).

- c) Ingen sidevinduer i den bageste del af rummet; tilstedeværelse af skydedøre, svingbare døre eller opklappelige døre, uden vinduer i siderne eller bagenden, for lastning og losning af gods (van-typer).
 - d) Monteret permanent afgrænsning mellem området for fører og forsædepassagerer og det bageste areal.
 - e) Intet komfortudstyr, indvendig finish eller udstyr i ladrummet, som kan sammenlignes med passagerområdet i motorkøretøjer (f.eks. gulvtæpper, ventilation, kabinelys, askebægre).«
- 9 Under sin 23. møderække i 2001 vedtog HS-udvalget ændringer til tariferingsudtalelser, bl.a. til tariferingsudtalelserne vedrørende HS-pos. 8703 og 8704.
- 10 Køretøjer af pickup-typen er omfattet af tariferingsudtalelserne vedrørende HS-underposition 8703.23, 8704.21 og 8704.31, vedtaget af udvalget under denne møderække. Den type køretøj, der er omfattet af den anden udtalelse vedrørende underpos. 8704.31, adskiller sig kun fra den type køretøj, der er omfattet af den første udtalelse, ved fremdriftsmåden (træk på to eller fire hjul) og vægten, hvorfor det ikke er nødvendigt at gengive den anden udtalelse her.

«8703.23 2. Motorkøretøj, tohjulstrukket, med forbrændingsmotor med gnisttænding med slagvolumen på 1 800 cm³. Køretøjet har to døre, to

forsæder og en ikke-nedfældelig bæk til tre personer i førerhuset (dobbeltkabine) og et veludstyret interiør (f.eks. polstrede sæder, dekorative vægpaneler). Køretøjets bageste del, der er åbent og bestemt til transport af gods, er adskilt fra førerhuset og forsynet med en bagklap, der kan slås ned. Køretøjets totale lasteevne (personer, inklusive føreren, og last) er 495 kg, med en nyttelast på ca. 145 kg. Køretøjets totale vægt (egenvægt plus last) er 1 566 kg.

- 8704.21 1. Motorkøretøj, firhjulstrukket, med forbrændingsmotor med kompressionstænding med slagvolumen på 2 779 cm³, med dobbelt førerhus og separat lad, der er opbygget på et separat chassis. Den totale lasteevne (personer, inklusive føreren, og last) er 625 kg, med en nyttelast på ca. 350 kg. Køretøjet har fire døre og en ikke-nedfældelig bæk til tre personer placeret bag de to forsæder samt et veludstyret interiør (f.eks. polstrede sæder med nakkestøtter, dekorative vægpaneler). Ladet har bagklap, der kan slås ned, og er dækket af en presenning monteret på et metalstel. På ladet er anbragt en flytbar sokkel el. lign. af plast, hvorpå der er monteret en bæk.
- 8704.31 1. Motorkøretøj, tohjulstrukket, med forbrændingsmotor med gnisttænding med slagvolumen på 2 254 cm³. Køretøjet har fire døre, to forsæder og en ikke-nedfældelig bæk til tre personer i førerhuset (dobbeltkabine). Køretøjet består af to separate karrosserier, et med førerhus og et med ladet. Ladet er åbent og har en bagklap, der kan

slås ned for at lette læsning og aflæsning. Den totale lasteevne (personer, inklusive føreren, og last) er 1 140 kg; køretøjets totale vægt (egenvægt plus last) er 2 450 kg.«

Fællesskabsbestemmelser

- 11 KN bygger på HS og gentager HS' positioner og sekscifrede underpositioner. Den udgave af KN, der fandt anvendelse på tidspunktet for de faktiske omstændigheder i hovedsagen, fremgår af bilag I til forordning nr. 2658/87, som ændret ved bilagene til forordning nr. 3115/94, nr. 3009/95 og nr. 1734/96. I de udgave, der følger af disse forordninger, er der med hensyn til besvarelsen af det præjudicielle spørgsmål ingen forskelle i ordlyden af de almindelige bestemmelser og toldpositioner i KN, der er omhandlet i dette spørgsmål, samt de, der er påberåbt for Domstolen.
- 12 I den udgave, der følger af forordning nr. 1734/96, bestemmes i KN's første del, afsnit I, punkt A, der har overskriften »Almindelige tarifieringsbestemmelser vedrørende den kombinerede nomenklatur«, følgende:

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

[...]

3. Såfremt varer ved anvendelse af ovennævnte punkt 2 b) eller af andre årsager kan henføres under to eller flere positioner, afgøres tarifieringen efter følgende regler:

[...]

- c) Når hverken den foran under a) eller den foran under b) angivne regel kan anvendes ved tarifieringen, henføres varen under den position, som har det højeste nummer blandt de positioner, der i lige grad kan komme i betragtning.«

- ¹³ Anden del af KN omfatter et afsnit XVII med overskriften »Transportmidler«, hvis kapitel 87 har titlen »Køretøjer (undtagen til jernbaner og sporveje) samt dele og tilbehør dertil«. De positioner, der er relevante for hovedsagen, er følgende:

8703	Automobiler og andre motorkøretøjer, hovedsagelig konstrueret til personbefordring (undtagen automobiler henhørende under pos. 8702), herunder stationcars og racerbiler:
8704	Automobiler til godsbefordring:

- ¹⁴ I forordet til de »forklarende bemærkninger til De Europæiske Fællesskabers kombinerede nomenklatur« bestemmes, at de »ikke [erstatte de forklarende bemærkninger til HS], men bør betragtes som et supplement og anvendes sammen med dem«. De forklarende bemærkninger til KN, offentliggjort af Kommissionen for

De Europæiske Fællesskaber, vedrørende tarifieringen i underposition 8703 21 10 til 8703 24 90, bestemte på tidspunktet for de faktiske omstændigheder i hovedsagen, for så vidt det er relevant i den foreliggende sag (EFT 1994 C 342, s. 1, herefter »de forklarende bemærkninger til KN 1994«):

»Under forudsætning af, at de først og fremmest er konstrueret til transport af personer, omfatter disse underpositioner også køretøjer til kombineret person- og godsbefordring. Disse køretøjer adskiller sig ved følgende kendetegn fra automobiler til godsbefordring, som ofte har samme dimensioner:

1. i delen bag førerens sæde findes sidevinduer, sæder, som kan slås op eller fjernes, specielt indrettet plads til anbringelser af sæder

og

2. i almindelighed en bag- eller sidedør eller en smæk samt indvendig indretning, der svarer til indretningen i automobiler til personbefordring.«

¹⁵ De forklarende bemærkninger til KN 1994 er blevet ophævet, således at de ikke længere er indeholdt i den udgave af de forklarende bemærkninger til De Europæiske Fællesskabers kombinerede nomenklatur, der blev offentliggjort af Kommissionen den 28. februar 2006 (EUT C 50, s. 1, herefter »de forklarende

bemærkninger til KN 2006«). Sidstnævnte forklarende bemærkninger henviser hvad angår underposition 8703 21 10 til 8703 24 90 til de forklarende bemærkninger til HS vedrørende pos. 8703, der er citeret i denne doms præmis 7, idet det bestemmes, at disse underpositioner omfatter de køretøjer, der er beskrevet i de forklarende bemærkninger til HS vedrørende pos. 8703.

- ¹⁶ Den 31. marts 2007 offentliggjorde Kommissionen nye forklarende bemærkninger (EUT C 74, s. 1, herefter »de forklarende bemærkninger til KN 2007«), hvori følgende bestemmes med hensyn til pos. 8703:

»1. Af pickup-typen:

Denne type køretøjer har sædvanligvis mere end én række sæder og er opdelt i to særskilte områder, nemlig en lukket kabine til passagerer og et åbent eller overdækket areal til gods.

Sådanne køretøjer tariferes dog under pos. 8704, hvis den største indvendige længde af gulvet i arealet til godsbefordring er større end 50% af køretøjets akselafstand, eller hvis køretøjet har flere end to aksler.«

Twisten i hovedsagen og det præjudicielle spørgsmål

- ¹⁷ I sin egenskab af toldspeditør indgav Van Landeghem til toldmyndighederne i Antwerpen mellem den 10. april 1995 og den 4. december 1997 75 IM4-angivelser om overgang til forbrug vedrørende indførsel af 96 køretøjer bestemt for et italiensk firma.

- 18 Ved en efterfølgende kontrol fandt de belgiske toldmyndigheder, at disse 96 køretøjer med urette var tariferet i KN-pos. 8703 med betaling af told med en sats på blot 10% i stedet for i pos. 8704 med betaling af told med en sats på 22%. Toldmyndighederne er af den opfattelse, at køretøjerne skal tariferes i KN-pos. 8704 som køretøjer til godsbefordring, idet de indeholder et lastrum, der er adskilt fra passagerrummet. Van Landeghem blev ved betalingspålæg afkrævet betaling af tillægstold på 8 374 994 BEF.
- 19 Van Landeghem har anlagt sag til prøvelse af dette betalingspålæg med påstand om, at de omtvistede køretøjer tariferes i KN-pos. 8703 under hensyn til deres tekniske kendetegn og deres luksuriøse interiør.
- 20 Ved dom af 11. januar 2002 har Rechtbank van eerste aanleg te Antwerpen forkastet Van Landeghems søgsmål, idet retten fandt, at uanset pickup-typens specifikke kendetegn og egenskaber, og at disse køretøjers passagerrum har et meget luksuriøst finish, er det køretøjernes lad, der i funktionel henseende er afgørende. Disse køretøjer er derfor konstrueret til godsbefordring og skal tariferes i KN-pos. 8704.
- 21 Hof van beroep te Antwerpen, som sagen ved appel blev indbragt for, har besluttet at udsætte sagen og at forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»Skal pickupper — der er motorkøretøjer, som består dels af en lukket kabine, der tjener som passagerrum, hvori der bag førerens sæde eller bænke befinder sig sammenklappelige eller udtagelige sæder med trepunktssikkerhedssele, dels af et lad, som ikke er højere end 50 cm, som kun kan åbnes bagtil, og som ikke har nogen anordninger til fastgørelse af en ladning — som er forsynet med et meget luksuriøst

full-option interiør (herunder elektrisk indstillelige lædersæder, elektrisk betjente spejle og ruder, stereoanlæg med CD-afspiller osv.), ABS-bremsesystem, en automatisk 4-8 liters benzinmotor med et meget højt forbrug, firhjulstræk og luksus (sports)fælge, og som er bragt i fri omsætning og angivet til forbrug i perioden mellem den 10. april 1995 og den 4. december 1997, tariferes i pos. 8703 i den på det tidspunkt gældende [KN] (oprindelig fastsat i [...] forordning [...] nr. 2658/87 [...]) som automobiler og andre motorkøretøjer, hovedsagelig konstrueret til personbefordring (undtagen automobiler henhørende under pos. 8702), herunder stationcars og racerbiler, eller i pos. 8704 i den på det tidspunkt gældende [KN] som automobiler til godsbefordring eller i en anden position end pos. 8703 eller pos. 8704 i den på det tidspunkt gældende [KN]?«

Om det præjudicielle spørgsmål

22 Den forelæggende ret ønsker oplyst, om pickupper, som beskrevet i det præjudicielle spørgsmål, skal tariferes som automobiler til personbefordring i KN-pos. 8703 eller som automobiler konstrueret til godsbefordring i KN pos. 8704.

23 Indledningsvis skal der henvises til Domstolens faste praksis, hvorefter det følger af såvel retssikkerheds- som kontroltekniske hensyn, at det afgørende kriterium for 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. dom af 27.4.2006, sag C-15/05, Kawasaki Motors Europe, Sml. I, s. 3657, præmis 38, og af 18.7.2007, sag C-310/06, FTS International, Sml. I, s. 6749, præmis 27).

- 24 Varens bestemmelse kan endvidere udgøre et objektivt kriterium ved tarifiering, såfremt varen og dens bestemmelse hænger uløseligt sammen, og denne sammenhæng kan påvises ud fra varens objektive karakteristika og egenskaber (jf. dom af 11.1.2007, sag C-400/05, B.A.S. Trucks, Sml. I, s. 311, præmis 29, af 15.2.2007, sag C-183/06, RUMA, Sml. I, s. 1559, præmis 36, og af 18.7.2007, sag C-142/06, Olicom, Sml. I, s. 6675, præmis 18).
- 25 Endelig bemærkes, at ifølge Domstolens praksis indeholder de forklarende bemærkninger, der for så vidt angår KN er udarbejdet af Kommissionen og for så vidt angår HS af WCO, vigtige, om end ikke bindende, bidrag til fortolkningen af de forskellige toldpositioners rækkevidde (jf. B.A.S. Trucks-dommen, præmis 28). 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. Kawasaki Motors Europe-dommen, præmis 36).
- 26 Van Landeghem har forsvaret tarifiering af de køretøjer, der er tvist om i hovedsagen, i KN-pos. 8703, mens den belgiske regering og Kommissionen har udtrykt sig til fordel for en tarifiering i KN-pos. 8704. Sidstnævnte har herved bl.a. støttet sig på de forklarende bemærkninger til HS og den belgiske regering desuden på tarifieringsudtalelserne til HS.
- 27 Ifølge pos. 8703's ordlyd, »Automobiler og andre motorkøretøjer, hovedsagelig konstrueret til personbefordring«, er disse køretøjers hovedformål afgørende for deres tarifiering. Dette fremgår af anvendelsen af udtrykket »konstrueret«, hvilket bestyrkes af den faste praksis, der er nævnt i denne doms præmis 24, at køretøjets hovedformål er afgørende, og formålet skal være uadskilleligt forbundet med køretøjet. Dette formål bestemmes ud fra udseendet af de køretøjer, der er tvist om i hovedsagen, og ud fra disse køretøjers karaktergivende egenskaber, der giver dem deres væsentligste karakter (jf. i denne retning B.A.S. Trucks-dommen, præmis 40).

- 28 I det foreliggende tilfælde har de automobiler, der er tvist om i hovedsagen, efter hvad den forelæggende ret har fastslået, følgende objektive karakteristika og egenskaber, idet de består dels af en lukket kabine, der tjener som passagerrum, hvori der bag førerens sæde eller bæk befinder sig sammenklappelige eller udtagelige sæder med trepunktssikkerhedssele, dels af et lad, som ikke er højere end 50 cm, som kun kan åbnes bagtil, og som ikke har nogen anordninger til fastgørelse af en ladning. Disse køretøjer har et meget luksuriøst interiør med meget ekstraudstyr (bl.a. elektrisk indstillelige lædersæder, elektrisk betjente spejle og ruder samt stereoanlæg med CD-afspiller), ABS-bremsesystem, en 4-8 liters benzinmotor med automatgear og et meget højt forbrug, firhjulstræk og luksus-sportsfælg.
- 29 I betragtning af disse karakteristika og egenskaber skal det undersøges, om sådanne køretøjer ud fra deres udseende og deres karaktergivende egenskaber hovedsageligt er konstrueret til personbefordring eller til godsbefordring.
- 30 Hvad angår den belgiske regerings argument om, at i henhold til tarifieringsudtalelserne til HS vedrørende underposition 8704.21 og 8704.31 tariferes pickupper, som de er beskrevet af den forelæggende ret, i pos. 8704, bemærkes, at denne omstændighed ikke giver afgørende indikationer for tarifieringen af de køretøjer, der er tvist om i hovedsagen, da det er ubestridt, at pickupper kan tariferes i enten KN-pos. 8703 eller i KN-pos. 8704, afhængig af deres egne karakteristika, hvilket endvidere støttes af tarifieringsudtalelsen til HS vedrørende underposition 8703.23, der tariferer pickupper i pos. 8703.
- 31 Kommissionen har gjort gældende, at strukturen af de køretøjer, der er tvist om i hovedsagen, dvs. at der er en kabine og en åbent lad, udgør et indicium for tarifiering

i KN-pos. 8704. Kommissionen har herved anført, at køretøjer, der indeholder et enkelt indvendigt rum, er nævnt i den beskrivende del af den forklarende bemærkning til HS vedrørende pos. 8703, mens køretøjer, hvis konstruktion svarer til konstruktionen af de køretøjer, der er tvist om i hovedsagen, er nævnt i den beskrivende del af den forklarende bemærkning til HS vedrørende pos. 8704.

32 Dette forhold er imidlertid kun af mindre betydning. Indledningsvis bemærkes, at den beskrivende del af disse forklarende bemærkninger efter deres ordlyd blot består i at identificere de køretøjer, for hvilke der er uklarhed om tarifieringen. Derimod er de karakteristika for køretøjerne, der er relevante for tarifieringen, opregnet i litra a) til e) i de forklarende bemærkninger til HS vedrørende pos. 8703 og 8704. Den typiske struktur for en pickup består desuden netop i, at der er en lukket kabine og et åbent lad. Dette bekræftes i de forklarende bemærkninger til KN 2007 vedrørende pos. 8703, der uanset anvendelsen i den franske udgave af udtrykket »Du type camionnette« vedrører tarifieringen af pickupper, således som det klart fremgår af indholdet af disse bemærkninger og af ordlyden af de andre sprogudgaver (dvs. »Vom Typ Pick-up«, »Of the pickup-type«, »De tipo camionetta (pick-up)«, »del tipo pick-up«). I disse forklarende bemærkninger er en pickup beskrevet som et køretøj, der har en lukket kabine til passagerer og et åbent eller overdækket areal til gods, uden at dette er til hinder for tarifiering af dette køretøj i denne position.

33 Kommissionen har desuden gjort gældende, at der er et større antal af de karakteristika for køretøjer, der er opregnet i den forklarende bemærkning til HS vedrørende pos. 8704, som svarer til beskrivelsen af de køretøjer, der er tvist om i hovedsagen, end af de karakteristika, der er opregnet i den forklarende bemærkning til HS vedrørende pos. 8703.

34 Herved bemærkes indledningsvis, at de tarifieringskriterier, der er anvendt, efter disse forklarende bemærkninger udtrykkelige ordlyd ikke er udtømmende. Disse kriterier vedrører endvidere forskellige typer køretøjer (»kassevogne, visse »sports utility vehicles« (SUV), visse pickup-typer«). Det skal således undersøges, om de

tariferingskriterier, der er anvendt i de forklarende bemærkninger til HS, er relevante og væsentlige for tarifieringen af den pågældende type køretøj. Opregningen af karakteristika for køretøjer i de forklarende bemærkninger til HS vedrørende pos. 8703 og 8704 skal desuden ikke forstås således, at en simpel addition af karakteristikaene vedrørende de pågældende køretøjer som sådan er afgørende for tarifieringen af disse. Som anført i denne doms præmis 27, skal der nærmere foretages en vurdering af køretøjernes udseende og af deres karaktergivende egenskaber under hensyntagen til bl.a. den relative væsentlighed af de kriterier, der anvendes ved deres tarifiering.

35 I modsætning til Kommissionens opfattelse kan en motor med stor slagvolumen og med meget højt brændstofforbrug ikke anses for et kriterium, der indebærer, at et sådant udstyret køretøj skal tariferes i KN-pos. 8704. Det må herved fremhæves, at brændstofforbruget ikke skal vurderes i absolutte tal, men i forhold til nyttelasten. Generelt er forholdet mellem brændstofforbruget og lasteevnen relativt lavt for så vidt angår køretøjer til godsbefordring, hvorimod dette forhold er væsentlig højere for personbiler.

36 Hvad angår Kommissionens argument om, at en pickup, der har et areal til godsbefordring, hvis indvendige længde ved gulvet er større end 50% af køretøjets akselafstand, skal tariferes i KN-pos. 8704, bemærkes, at de forklarende bemærkninger til KN 2007 indeholder en sådan konstatering. Dette karakteristikum kan imidlertid ikke være et afgørende kriterium for tarifieringen af et sådant køretøj. Den omstændighed, at de forklarende bemærkninger til KN ikke erstatter de forklarende bemærkninger til HS, men bør betragtes som et supplement, således som det fremgår af forordet til de forklarende bemærkninger til KN, er til hinder for en sådan fortolkning. De forklarende bemærkninger til KN 2006 vedrørende underposition 8703 21 10 til 8703 24 90 henviser endvidere udtrykkeligt til den forklarende bemærkning til HS vedrørende pos. 8703, hvorfor det kriterium, der er nævnt af Kommissionen, efter disse bemærkninger ikke kan anses for det eneste kriterium for tarifieringen.

- 37 Den omstændighed, at der bag førerens sæde eller bænke befinder sig sæder med trepunktssikkerhedssele, er derimod et typisk karakteristikum for køretøjer til personbefordring. Dette støttes af de forklarende bemærkninger til KN 1994 og endvidere af de forklarende bemærkninger til HS. Disse bemærkninger vedrørende pos. 8703 henviser udtrykkeligt til sådanne sæder som karakteristika, der almindeligvis er kendetegnende for motorkøretøjer, der tariferes i denne position.
- 38 Desuden udgør den indvendige forarbejdning i de køretøjer, der er tvist om i hovedsagen, en omstændighed, der taler til fordel for deres tarifiering i pos. 8703. Såvel i de forklarende bemærkninger til KN, der forelå på tidspunktet for de faktiske omstændigheder i hovedsagen, som i de forklarende bemærkninger til HS er en indvendig finish, som svarer til personmotorkøretøjers, udtrykkeligt nævnt som et karakteristikum for køretøjer, der anvendes til tarifiering af køretøjerne i denne position. Dette gælder så meget desto mere som de køretøjer, der er tvist om i hovedsagen, ifølge beskrivelsen i det præjudicielle spørgsmål har et »meget luksuriøst interiør«.
- 39 Tilsvarende indikerer den omstændighed, at der ikke er nogen forankringsanordninger til transport af gods, at køretøjer som dem, der er tvist om i hovedsagen, ikke hovedsageligt er konstrueret til godsbefordring, men snarere til personbefordring. Samme konklusion gør sig gældende som følge af, at der foreligger en benzinmotor, automatgear, ABS-bremser og firkantet stræk. Det må fastslås, at sådanne karakteristika er typiske for personbiler og ikke for køretøjer konstrueret til godsbefordring.
- 40 Endelig udgør luksus-sportsfælgene et klart karakteristikum, der viser, at de køretøjer, der er tvist om i hovedsagen, principalt er konstrueret til personbefordring. Ganske vist kan personer og gods lige så godt transporteres med luksus sportsfælg som med almindelige fælg. Da luksus-sportsfælgene ikke har nogen

funktionel betydning, er de imidlertid sjældent en del af udstyret på køretøjer, der er konstrueret til godsbefordring, hvorimod deres anvendelse er typisk for personbiler. Udstyr med sådanne fælg indikerer således, at køretøjer som dem, der er tvist om i hovedsagen, skal tariferes i KN-pos. 8703. Herved bemærkes, at karakteristika, der — som i den foreliggende sag tilstedeværelsen af luksus sportsfælg — næsten udelukkende findes enten på køretøjer konstrueret til godsbefordring eller på personbiler, er af særlig væsentlighed ved tarifieringen af de pågældende køretøjer i KN.

- 41 De forklarende bemærkninger til HS samt tariferingsudtalelserne hertil var ganske vist endnu ikke vedtaget på det tidspunkt, hvor de køretøjer, der er tvist om i hovedsagen, blev indført. I det foreliggende tilfælde skal der imidlertid ikke tages stilling til spørgsmålet, om der i betragtning af denne omstændighed ikke kan tages hensyn til disse dokumenter ved tarifieringen. Dette spørgsmål er ikke afgørende for afgørelsen af tvisten i hovedsagen. Selv under henvisning til disse dokumenter, som den belgiske regering og Kommissionen har påberåbt sig til støtte for en tarifiering af disse køretøjer i pos. 8704, viser den foregående analyse, at de køretøjer, der er tvist om i hovedsagen, skal tariferes i pos. 8703.

- 42 Det fremgår således af undersøgelsen af karakteristikaene ved de køretøjer, den forelæggende ret har beskrevet, at hovedformålet med de køretøjer, der er tvist om i hovedsagen, ud fra deres udseende og samtlige deres karaktergivende egenskaber er personbefordring, og at disse køretøjer skal tariferes i KN-pos. 8703. I modsætning til Kommissionens opfattelse kan man ikke med rette forestille sig tarifiering af disse køretøjer i KN-pos. 8704, hvorfor anvendelsen af almindelig bestemmelse 3, litra c), der er nævnt KN's første del, afsnit I, punkt A, er udelukket som følge af selve dens ordlyd.

- 43 Det forelagte spørgsmål skal derfor besvares med, at pickupper som dem, der er tvist om i hovedsagen, der består dels af en lukket kabine, der tjener som passagerrum, hvori der bag førerens sæde eller bænke befinder sig sammenklappelige eller udtagelige sæder med trepunktssikkerhedssele, dels af et lad, som ikke er højere end 50 cm, kun kan åbnes bagtil og ikke har nogen anordninger til fastgørelse af en ladning, samt har et meget luksuriøst interiør med meget ekstraudstyr (bl.a. elektrisk indstillelige lædersæder, elektrisk betjente spejle og ruder samt stereoanlæg med CD-afspiller), ABS-bremsesystem, en 4-8 liters benzinmotor med automatgear og et meget højt forbrug, firhjulstræk og luksus-sportsfølge, ud fra deres udseende og samtlige deres karaktergivende egenskaber skal tariferes i KN-pos. 8703.

Sagens omkostninger

- 44 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 (Ottende Afdeling) for ret:

Pickupper som dem, der er tvist om i hovedsagen, der består dels af en lukket kabine, der tjener som passagerrum, hvori der bag førerens sæde eller bænke befinder sig sammenklappelige eller udtagelige sæder med trepunktssikkerhedssele, dels af et lad, som ikke er højere end 50 cm, kun kan åbnes bagtil og ikke har nogen anordninger til fastgørelse af en ladning, samt har et meget luksuriøst interiør med meget ekstraudstyr (bl.a. elektrisk indstillelige lædersæder, elektrisk betjente spejle og ruder samt stereoanlæg med CD-afspiller), ABS-bremsesystem, en 4-8 liters benzinmotor med automatgear og et meget højt forbrug, firhjulstræk og luksus-sportsfølge, skal ud fra deres udseende og samtlige deres karaktergivende egenskaber tariferes i pos. 8703 i den kombinerede nomenklatur, som fremgår af bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 af 23. juli 1987 om told- og statistiknomenklaturen og den fælles toldtarif, som ændret ved bilagene til Kommissionens forordning (EF) nr. 3115/94 af 20. december 1994, Kommissionens forordning (EF) nr. 3009/95 af 22. december 1995 og Kommissionens forordning (EF) nr. 1734/96 af 9. september 1996.

Underskrifter