

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πρώτο τμήμα)
της 15ης Σεπτεμβρίου 2005*

Στην υπόθεση C-495/03,

με αντικείμενο αίτηση εκδόσεως προδικαστικής απόφασεως δυνάμει του άρθρου 234 ΕΚ, που υπέβαλε το Hoge Raad der Nederlanden (Κάτω Χώρες) με απόφαση της 21ης Νοεμβρίου 2003, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 24 Νοεμβρίου 2003, στο πλαίσιο της δίκης

Intermodal Transports BV

κατά

Staatssecretaris van Financiën,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πρώτο τμήμα),

συγκείμενο από τους P. Jann, πρόεδρο τμήματος, K. Lenaerts, K. Schieman (εισηγητή), E. Juhász και M. Ilešič, δικαστές,

* Γλώσσα διαδικασίας: η ολλανδική.

γενική εισαγγελέας: C. Stix-Hackl
γραμματέας: R. Grass

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- η Intermodal Transports BV, εκπροσωπούμενη από τους R. Tusveld και G. van Slooten, belastingadviseurs,

- η Κυβέρνηση των Κάτω Χωρών, εκπροσωπούμενη από τις H. G. Sevenster και C. ten Dam,

- η Αυστριακή Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον H. Dossi,

- η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τον J. Schieferer και την D. W. V. Zijlstra,

αφού άκουσε τη γενική εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις της κατά τη συνεδρίαση της 12ης Απριλίου 2005,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Η αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 234 ΕΚ, καθώς και της κλάσεως 8709 της Συνδυασμένης Ονοματολογίας που περιλαμβάνεται στο παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΟΚ) 2658/87 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1987, για τη Δασμολογική και Στατιστική Ονοματολογία και το Κοινό Δασμολόγιο (ΕΕ L 256, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 2261/98 της Επιτροπής, της 26ης Οκτωβρίου 1998 (ΕΕ L 292, σ. 1· στο εξής: ΣΟ).

- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ της εταιρίας Intermodal Transports BV (στο εξής: Intermodal), με έδρα το Άμστερνταμ (Κάτω Χώρες), και του Staatssecretaris van Financiën (Υπουργού Οικονομικών) περί της κατατάξεως στη ΣΟ ορισμένων οχημάτων με την ονομασία «Magnum ET120 Terminal Tractor». Τα εν λόγω οχήματα είναι εφοδιασμένα με πετρελαιοκινητήρα ισχύος 132 kW στις 2 500 στροφές ανά λεπτό, αυτοματοποιημένο σύστημα μεταδόσεως με τέσσερις ταχύτητες και μία όπισθεν, κλειστή καμπίνα, καθώς και ανυψωτικό δίσκο με δυνατότητα ανυψώσεως 60 cm. Μπορούν να μεταφέρουν φορτίο έως 32 000 kg, διαθέτουν πολύ μικρή ακτίνα περιστροφής και προορίζονται για τη μετατόπιση ημιρυμουλκούμενων [τρέιλερ] σε ανοιχτούς χώρους και εντός βιομηχανικών εγκαταστάσεων.

- 3 Το πρώτο προδικαστικό ερώτημα αφορά τη σημασία δεσμευτικής δασμολογικής πληροφορίας χορηγηθείσας από τις τελωνειακές αρχές κράτους μέλους κατά την εκτίμηση του αν οι τελωνειακές αρχές άλλου κράτους μέλους, όταν επιλαμβάνονται ζητήματος δασμολογικής κατατάξεως, υπέχουν ενδεχομένως υποχρέωση υποβολής στο Δικαστήριο αιτήσεως εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως. Το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα αφορά την ορθή κατάταξη των εν λόγω οχημάτων.

Το νομικό πλαίσιο

Η Συνδυασμένη Ονοματολογία

- 4 Η ΣΟ βασίζεται στο διεθνές Εναρμονισμένο Σύστημα Περιγραφής και Κωδικοποίησης των Εμπορευμάτων (στο εξής: ΕΣ), το οποίο επεξεργάστηκε το Συμβούλιο Τελωνειακής Συνεργασίας, νυν Παγκόσμιος Οργανισμός Τελωνείων, και το οποίο καθιερώθηκε με τη Διεθνή Σύμβαση των Βρυξελλών, της 14ης Ιουνίου 1993 (στο εξής: Σύμβαση ΕΣ), που εγκρίθηκε, όπως και το τροποποιητικό αυτής πρωτόκολλο της 24ης Ιουνίου 1986, από την Κοινότητα με την απόφαση 87/369/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 7ης Απριλίου 1987 (ΕΕ L 198, σ. 1).

- 5 Οι κλάσεις 8701 και 8709 περιλαμβάνονται στο κεφάλαιο 87 του τμήματος XVII του δευτέρου μέρους της ΣΟ. Το κεφάλαιο αυτό αφορά αυτοκίνητα οχήματα, ελκυστήρες, ποδήλατα και άλλα οχήματα για χερσαίες μεταφορές, τα μέρη και εξαρτήματά τους. Κατά τη σημείωση 2 του κεφαλαίου αυτού, «[ω]ς ελκυστήρες [...] νοούνται τα οχήματα με κινητήρα, που είναι κατασκευασμένα κυρίως για να τραβούν ή να σπρώχνουν άλλα μηχανήματα, οχήματα ή φορτία, έστω και αν φέρουν ορισμένες δευτερεύουσες διατάξεις που επιτρέπουν τη μεταφορά, σε σχέση με την κύρια χρήση τους, εργαλείων, σπόρων, λιπασμάτων κλπ. [...]».

- 6 Κατά τον χρόνο γενέσεως της επίμαχης δασμολογικής οφειλής, η κλάση 8701 είχε ως εξής: «Ελκυστήρες (με εξαίρεση τα οχήματα-ελκυστήρες της κλάσης 8709)». Η διάκριση 8701 20 10 αφορούσε τους «καινούριους ελκυστήρες για οδούς για ημιρυμουλκούμενα». Η κλάση 8709 αφορούσε «[α]υτοκίνητα οχήματα χωρίς διάταξη ανύψωσης των τύπων που χρησιμοποιούνται μέσα στα εργοστάσια, αποθήκες, λιμάνια ή αεροδρόμια, για τη μεταφορά των εμπορευμάτων σε μικρές αποστάσεις· οχήματα-ελκυστήρες των τύπων που χρησιμοποιούνται μέσα στους σιδηροδρομικούς σταθμούς· τα μέρη τους».

- 7 Οι γενικοί κανόνες για την ερμηνεία της ΣΟ, οι οποίοι περιλαμβάνονται στο πρώτο μέρος, τίτλος I, Α, αυτής, ορίζουν, μεταξύ άλλων:

«Η κατάταξη των εμπορευμάτων στη Συνδυασμένη Ονοματολογία πραγματοποιείται σύμφωνα με τις παρακάτω αρχές:

1. Το κείμενο των τίτλων των τμημάτων, των κεφαλαίων ή των υποκεφαλαίων θεωρείται ότι έχει μόνον ενδεικτική αξία, δεδομένου ότι η κατάταξη καθορίζεται νόμιμα σύμφωνα με το κείμενο των κλάσεων και των σημειώσεων των τμημάτων ή των κεφαλαίων και σύμφωνα με τους παρακάτω κανόνες, εφόσον αυτοί δεν είναι αντίθετοι προς το κείμενο των εν λόγω κλάσεων και σημειώσεων.

[...]»

- 8 Δυνάμει του άρθρου 6, παράγραφος 1, της Συμβάσεως ΕΣ, στο πλαίσιο του Συμβουλίου Τελωνειακής Συνεργασίας συστάθηκε επιτροπή καλούμενη «επιτροπή του εναρμονισμένου συστήματος», η οποία απαρτίζεται από αντιπροσώπους καθενός από τα συμβαλλόμενα μέρη. Σύμφωνα με το άρθρο 7, παράγραφος 1, της Συμβάσεως ΕΣ, αρμοδιότητα της επιτροπής αυτής είναι, μεταξύ άλλων, να προτείνει τροποποιήσεις της εν λόγω Συμβάσεως και να συντάσσει επεξηγηματικές σημειώσεις, γνωμοδοτήσεις για την κατάταξη και άλλες γνωμοδοτήσεις για την ερμηνεία του ΕΣ.

- 9 Η επεξηγηματική σημείωση του ΕΣ για την κλάση 8701 έχει ως εξής:

«Νοούνται ως ελκυστήρες, κατά την έννοια της παρούσας κλάσεως, τα μηχανοκίνητα οχήματα με ρόδες ή ερπύστριες που προορίζονται κυρίως για να έλκουν ή να ωθούν άλλα μηχανήματα, οχήματα ή φορτία. [...]

Εξαιρουμένων των οχημάτων-ελκυστήρων της κλάσεως 8709 που χρησιμοποιούνται στους σιδηροδρομικούς σταθμούς, η παρούσα κλάση περιλαμβάνει τους ελκυστήρες όλων των τύπων και χρήσεων (ελκυστήρες για γεωργικές και δασοκομικές δραστηριότητες, ελκυστήρες για χρήση σε δημόσιες οδούς, σε δημόσια έργα, ελκυστήρες με βαρούλκο κ.λπ.), ανεξαρτήτως της πηγής ενέργειας που τους κινεί (κινητήρας με έμβολο ο οποίος τίθεται σε λειτουργία με σπινθήρα ή συμπίεση, ηλεκτρικός κινητήρας, κ.λπ. [...]

Τα οχήματα αυτά [...] μπορούν να είναι εφοδιασμένα [...] με διάταξη για τη ρυμούλκηση ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων (ιδίως επί των ελκυστήρων και λοιπών παρόμοιων μηχανημάτων) [...]

- 10 Κατά την επεξηγηματική σημείωση του ΕΣ για την κλάση 8709:

«Η παρούσα κλάση καλύπτει τα οχήματα που χρησιμοποιούνται σε εργοστάσια, αποθήκες, λιμένες και αερολιμένες για τη μεταφορά σε μικρές αποστάσεις διαφόρων φορτίων (εμπορευμάτων ή εμπορευματοκιβωτίων) και για την έλξη, σε σιδηροδρομικούς σταθμούς, μικρών ρυμουλκούμενων.

[...]

Τα μηχανοκίνητα οχήματα της κλάσεως αυτής διακρίνονται κατά κανόνα από τα οχήματα των κλάσεων 8701, 8703 ή 8704 βάσει των ακόλουθων γενικών χαρακτηριστικών:

- 1) Λόγω της κατασκευής και του συνήθους εξοπλισμού τους, δεν ενδείκνυνται για τη μεταφορά προσώπων και δεν χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων σε δημόσιες οδούς.

- 2) Η μέγιστη ταχύτητά τους, όταν είναι φορτωμένα, δεν υπερβαίνει κατά κανόνα τα 30 με 35 km/h.

- 3) Ο κύκλος στροφής τους αντιστοιχεί κατά προσέγγιση στο μήκος του οχήματος.

Τα οχήματα της κλάσεως αυτής συνήθως δεν διαθέτουν κλειστό θάλαμο οδήγησης. Η θέση που προβλέπεται για τον οδηγό συνίσταται ενίοτε μόνο σε μια πλατφόρμα, επί της οποίας βρίσκεται ο οδηγός κατά τον χειρισμό του οχήματος. Η θέση του οδηγού καλύπτεται ενίοτε με κάποιο προστατευτικό εξάρτημα, όπως προστατευτικό πλαίσιο ή μεταλλικό πλέγμα.

Στην κλάση αυτή υπάγονται επίσης τα οχήματα των οποίων ο χειριστής είναι πεζός.

[...]

Τα οχήματα ελκυστήρες που χρησιμοποιούνται σε σιδηροδρομικούς σταθμούς είναι κατασκευασμένα κυρίως για να έλκουν ή να ωθούν άλλα οχήματα, π.χ. μικρά ρυμουλκούμενα. Δεν μεταφέρουν εμπορεύματα, ενώ είναι γενικώς ελαφρύτερα και έχουν μικρότερη απόδοση από τους ελκυστήρες της κλάσεως 8701. Οχήματα ελκυστήρες αυτού του τύπου μπορούν να χρησιμοποιηθούν επίσης σε αποβάθρες λιμένων, αποθήκες κ.λπ.

[...]»

Οι δασμολογικές πληροφορίες

- 11 Το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) 2913/92 του Συμβουλίου, της 12ης Οκτωβρίου 1992, περί θεσπίσεως κοινοτικού τελωνειακού κώδικα (ΕΕ L 302, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 82/97 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Δεκεμβρίου 1996 (ΕΕ 1997, L 17, σ. 1, και διορθωτικό ΕΕ 1997, L 179, σ. 11· στο εξής: ΚΤΚ), ορίζει:

«Κατά την έννοια του παρόντος κώδικα, νοούνται ως:

[...]

5. Απόφαση: κάθε διοικητική πράξη που ανήκει στην τελωνειακή νομοθεσία και λαμβάνεται από τελωνειακή αρχή, ρυθμίζει μια συγκεκριμένη περίπτωση και παράγει έννομα αποτελέσματα για ένα ή περισσότερα καθορισμένα ή δυνάμενα να καθοριστούν πρόσωπα· ο όρος αυτός καλύπτει, μεταξύ άλλων, μια δεσμευτική πληροφορία κατά την έννοια του άρθρου 12·

[...]»

12 Το άρθρο 9, παράγραφος 1, του ΚΤΚ προβλέπει:

«Ευνοϊκή για τον ενδιαφερόμενο απόφαση ανακαλείται ή τροποποιείται όταν [...] δεν επληρούντο ή δεν πληρούνται πλέον ένας ή περισσότεροι από τους όρους που προβλέπονται για τη λήψη της.»

13 Κατά το άρθρο 12 του ΚΤΚ:

«[...]

2. Οι δεσμευτικές δασμολογικές πληροφορίες ή οι δεσμευτικές πληροφορίες σχετικά με την καταγωγή δεσμεύουν τις τελωνειακές μόνον αρχές έναντι του δικαιούχου μόνο για τη δασμολογική κατάταξη ή τον καθορισμό της καταγωγής ενός εμπορεύματος, αντιστοίχως.

[...]

3. Ο δικαιούχος πρέπει να αποδεικνύει ότι υπάρχει πλήρης αντιστοιχία από κάθε άποψη:

— από δασμολογική άποψη: μεταξύ του διασαφησθέντος εμπορεύματος και του εμπορεύματος που περιγράφεται στην πληροφορία,

[...]

5. Μια δεσμευτική πληροφορία παύει να ισχύει

α) σε δασμολογικά θέματα:

i) όταν, λόγω της εκδόσεως ενός κανονισμού, δεν είναι σύμφωνη με το δίκαιο που έχει θεσπισθεί με τον τρόπο αυτό·

ii) όταν καθίσταται ασυμβίβαστη με την ερμηνεία μιας από τις τελωνειακές ονοματολογίες που αναφέρονται στο άρθρο 20, παράγραφος 6,

— είτε σε κοινοτικό επίπεδο, λόγω τροποποιήσεως των επεξηγηματικών σημειώσεων της Συνδυασμένης Ονοματολογίας ή λόγω αποφάσεως του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων [...],

— είτε σε διεθνές επίπεδο, κατόπιν γνώμης σχετικής με την ταξινόμηση ή τροποποίηση των επεξηγηματικών σημειώσεων της ονοματολογίας του ΕΣ·

iii) όταν ανακαλείται ή τροποποιείται σύμφωνα με το άρθρο 9 και με την προϋπόθεση ότι αυτή η ανάκληση ή τροποποίηση γνωστοποιείται στον δικαιούχο.

Η ημερομηνία κατά την οποία η δεσμευτική πληροφορία παύει να ισχύει για τις περιπτώσεις που ορίζονται στα σημεία i) και ii), είναι η ημερομηνία δημοσίευσης των εν λόγω μέτρων, ή, όσον αφορά τα διεθνή μέτρα, η ημερομηνία δημοσίευσης σχετικής ανακοίνωσης της Επιτροπής στη σειρά C της *Επίσημης Εφημερίδας των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

[...]»

- 14 Το άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΟΚ) 2454/93 της Επιτροπής, της 2ας Ιουλίου 1993, για τον καθορισμό ορισμένων διατάξεων εφαρμογής του κανονισμού 2913/92 (ΕΕ L 253, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 12/97 της Επιτροπής, της 18ης Δεκεμβρίου 1996 (ΕΕ 1997, L 9, σ. 1· στο εξής: εκτελεστικός κανονισμός), ορίζει τη δεσμευτική πληροφορία ως «δασμολογική πληροφορία [...] που δεσμεύει τις διοικητικές υπηρεσίες όλων των κρατών μελών της Κοινότητας, εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις που ορίζονται στα άρθρα 6 και 7».
- 15 Το άρθρο 10 του εκτελεστικού κανονισμού ορίζει:

«1. Με την επιφύλαξη των άρθρων 5 και 64 του [ΚΤΚ], μόνον ο δικαιούχος μπορεί να επικαλεστεί τη δεσμευτική δασμολογική πληροφορία.

[...]

3. Ο δικαιούχος δεσμευτικής πληροφορίας μπορεί να την επικαλεστεί για συγκεκριμένο εμπόρευμα μόνον εφόσον αποδεικνύεται:

- α) για δασμολογικά θέματα: κατά τρόπο ικανοποιητικό, στις τελωνειακές αρχές ότι υπάρχει πλήρης αντιστοιχία μεταξύ αυτού του εμπορεύματος και εκείνου που περιγράφεται στην προσκομιζόμενη πληροφορία·

[...]»

- 16 Το άρθρο 11 του εκτελεστικού κανονισμού προβλέπει:

«Δεσμευτική δασμολογική πληροφορία που εκδόθηκε από τις τελωνειακές αρχές κράτους μέλους από την 1η Ιανουαρίου 1991 και μετά δεσμεύει τις αρμόδιες αρχές όλων των κρατών μελών υπό τους ίδιους όρους.»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

- 17 Την 1η Μαρτίου 1999 η Intermodal υπέβαλε διασάφηση για μηχανοκίνητα οχήματα με την ονομασία «Magnum ET120 Terminal Tractors». Με την εν λόγω διασάφηση τα οχήματα αυτά κατατάσσονταν στη δασμολογική κλάση 8709 ΣΟ.
- 18 Οι αρμόδιες για την εξέταση της διασαφήσεως ολλανδικές τελωνειακές αρχές κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι τα εν λόγω οχήματα υπάγονταν στη διάκριση 8701 20 10 ΣΟ. Κατόπιν τούτου, απηύθυναν στην Intermodal πράξη επιβολής πρόσθετων δασμών.
- 19 Προς στήριξη της προσφυγής που άσκησε κατά της πράξεως αυτής ενώπιον του *Gerechtshof te Amsterdam*, η Intermodal προσκόμισε, μεταξύ άλλων, δεσμευτική δασμολογική πληροφορία (στο εξής: ΔΔΠ) που εκδόθηκε στις 14 Μαΐου 1996 από τις φινλανδικές τελωνειακές αρχές. Το έγγραφο αυτό, το οποίο εξακολουθούσε να ισχύει κατά τον χρόνο ασκήσεως της προσφυγής, προσδιόριζε την εταιρία *Sisu Terminal Systems Oy*, με έδρα το Tampere (Φινλανδία), ως δικαιούχο και κατέτασσε τα περιγραφόμενα ως «*Sisu-Terminaaltraktori*» οχήματα στην κλάση 8709 ΣΟ.

- 20 Το *Gerechtshof* απέρριψε την προσφυγή αυτή με απόφαση της 21ης Μαΐου 2002. Εκτιμώντας ότι από τον γενικό κανόνα ερμηνείας της ΣΟ του πρώτου μέρους, τίτλος I, A, σημείο 1, αυτής και από τη νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ότι το καθοριστικό κριτήριο για τη δασμολογική κατάταξη των εμπορευμάτων πρέπει να αναζητείται, κατά κανόνα, στα αντικειμενικά χαρακτηριστικά και στις αντικειμενικές ιδιότητές τους, όπως αυτές περιγράφονται με το κείμενο της κλάσεως ΣΟ και των σημειώσεων του επίμαχου τμήματος ή των επίμαχων κεφαλαίων, το *Gerechtshof* έκρινε ότι τα επίμαχα οχήματα δεν μπορούσαν να καταταγούν στην κλάση 8709, διότι δεν προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ούτε είναι κατάλληλα να έλκουν καρότσια αποσκευών.
- 21 Εκτιμώντας ότι η κατάταξη στη διάκριση 8701 20 10 ΣΟ ήταν προφανής και ότι το συμπέρασμα αυτό ουδόλως επηρεαζόταν από το γεγονός ότι οι φινλανδικές αρχές είχαν χορηγήσει σε τρίτο για παρόμοιο εμπόρευμα ΔΔΠ συνεπαγόμενη διαφορετική κατάταξη, το *Gerechtshof* έκρινε ότι δεν ήταν σκόπιμη η εκ μέρους του υποβολή προδικαστικού ερωτήματος στο Δικαστήριο.
- 22 Η *Intermodal* άσκησε κατά της αποφάσεως αυτής αναίρεση ενώπιον του *Hoge Raad der Nederlanden*.
- 23 Μολονότι αναγνωρίζει ότι από τα άρθρα 4, σημείο 5, και 12, παράγραφοι 2 και 3, του ΚΤΚ, καθώς και από το άρθρο 10 του εκτελεστικού κανονισμού, προκύπτει ότι η *Intermodal* δεν μπορεί να αντλήσει δικαιώματα από ΔΔΠ της οποίας δεν είναι δικαιούχος και η οποία αφορά άλλο εμπόρευμα, εντούτοις το *Hoge Raad der Nederlanden* διερωτάται αν, υπό συνθήκες όπως αυτές της υπό κρίση περιπτώσεως, ένα εθνικό δικαστήριο, το οποίο εκτιμά ότι η χορηγηθείσα σε τρίτον ΔΔΠ συνεπάγεται προδήλως πεπλανημένη κατάταξη από απόψεως ΣΟ, οφείλει να παραπέμψει το ζήτημα στο Δικαστήριο προς έκδοση προδικαστικής αποφάσεως. Κατά το *Hoge Raad der Nederlanden*, υπέρ της καταφατικής απαντήσεως στο ερώτημα αυτό συνηγορεί ότι, δυνάμει του άρθρου 12, παράγραφος 5, στοιχείο α', σημείο ii, πρώτη περίπτωση, του ΚΤΚ, μια ΔΔΠ καθίσταται ανίσχυρη όταν, κατόπιν αποφάσεως του Δικαστηρίου, καθίσταται ασυμβίβαστη προς την ερμηνεία της ΣΟ.

- 24 Το εν λόγω δικαστήριο διερωτάται, περαιτέρω, αν η κλάση 8709 πρέπει να ερμηνευθεί κατά τρόπο συσταλτικό, υπό την έννοια ότι δεν μπορούν να καταταγούν σ' αυτήν τα επίδικα οχήματα διότι ούτε μεταφέρουν εμπορεύματα ούτε πρόκειται για οχήματα-ελκυστήρες των τύπων που χρησιμοποιούνται στους σιδηροδρομικούς σταθμούς ή για παρόμοια μηχανήματα, ή αν στην εν λόγω κλάση πρέπει να δοθεί διασταλτική ερμηνεία, δεδομένου ότι οι επεξηγηματικές σημειώσεις ΕΣ διευρύνουν την έννοια των «οχημάτων-ελκυστήρων», περιλαμβάνοντας αυτά που χρησιμοποιούνται για την έλξη ή ώθηση άλλων οχημάτων, όχι μόνον εντός σιδηροδρομικών σταθμών, αλλά και σε λιμένες, αποθήκες κ.λπ.
- 25 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Hoge Raad der Nederlanden αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Πρέπει το εθνικό δικαστήριο να υποβάλλει στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ερωτήματα για την ερμηνεία του Κοινού Δασμολογίου, όταν, σε ενώπιόν του διαφορά που αφορά κατάταξη ορισμένου εμπορεύματος στη ΣΟ, ο ενδιαφερόμενος διάδικος επικαλείται την άποψη μιας τελωνειακής αρχής, όπως αυτή εκφράζεται σε [ΔΔΠ] για παρόμοιο εμπόρευμα η οποία έχει χορηγηθεί σε τρίτον, και το δικαστήριο αυτό κρίνει ότι η εν λόγω [ΔΔΠ] δεν συνάδει προς τη ΣΟ;

2) Έχει η κλάση 8709 της ΣΟ την έννοια ότι εμπίπτουν σ' αυτήν οχήματα όπως τα εν προκειμένω επίμαχα;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου ερωτήματος

- 26 Με το ερώτημα αυτό το αιτούν δικαστήριο ερωτά αν ένα εθνικό δικαστήριο, το οποίο επιλαμβάνεται διαφορά περί της κατατάξεως εμπορεύματος στη ΣΟ και

ενώπιον του οποίου γίνεται επίκληση δεσμευτικής δασμολογικής πληροφορίας χορηγηθείσας σε τρίτον από τις τελωνειακές αρχές άλλου κράτους μέλους, οφείλει να υποβάλλει στο Δικαστήριο προδικαστικό ερώτημα περί της ερμηνείας της ΣΟ, εφόσον εκτιμά ότι η εν λόγω ΔΔΠ δεν είναι σύμφωνη προς τη ΣΟ και, ως εκ τούτου, προτίθεται να προβεί σε διαφορετική δασμολογική κατάταξη από την προκύπτουσα από τη ΔΔΠ.

- 27 Συναφώς, επιβάλλεται, κατ' αρχάς, η διευκρίνιση ότι το αιτούν δικαστήριο ορθώς έκρινε ότι από το άρθρο 12 του ΚΤΚ προκύπτει ότι μια ΔΔΠ γεννά δικαιώματα μόνον υπέρ του δικαιούχου αυτής και μόνο ως προς τα εμπορεύματα που αυτή περιγράφει. Όπως προκύπτει από τη σκέψη 23 της παρούσας αποφάσεως, το αιτούν δικαστήριο ορθώς κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, στο πλαίσιο της ενώπιόν του διαφοράς, η Intermodal δεν είχε κανένα δικαίωμα να επικαλεσθεί την εκδοθείσα από τις φινλανδικές αρχές ΔΔΠ.
- 28 Ως προς το προδικαστικό ερώτημα και όσον αφορά, πρώτον, τα εθνικά δικαστήρια των οποίων οι αποφάσεις υπόκεινται σε ένδικα μέσα του εθνικού δικαίου, από το άρθρο 234, δεύτερο εδάφιο, ΕΚ προκύπτει, όπως υπενθύμισαν η Ολλανδική Κυβέρνηση και η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, ότι τα δικαστήρια αυτά έχουν την ευχέρεια και όχι την υποχρέωση να υποβάλλουν στο Δικαστήριο προδικαστικό ερώτημα ως προς την ερμηνεία, εφόσον εκτιμούν ότι η επίλυση του ζητήματος αυτού είναι αναγκαία για την έκδοση της δικής τους αποφάσεως.
- 29 Συναφώς, επιβάλλεται να υπομνησθεί, ειδικότερα, ότι η προβλεπόμενη από το άρθρο 234, τρίτο εδάφιο, ΕΚ υποχρέωση υποβολής στο Δικαστήριο προδικαστικού ερωτήματος εκ μέρους των εθνικών δικαστηρίων των οποίων οι αποφάσεις δεν υπόκεινται σε ένδικα μέσα του εθνικού δικαίου αποσκοπεί, μεταξύ άλλων, στην αποτροπή του ενδεχομένου σχηματισμού σε κάποιο κράτος μέλος εθνικής νομολογίας αποκλίνουσας από τους κανόνες του κοινοτικού δικαίου (βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 22ας Φεβρουαρίου 2001, C-393/98, Gomes Valente, Συλλογή 2001, σ. I-1327, σκέψη 17, και την εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

- 30 Ο σκοπός αυτός επιτυγχάνεται όταν υπόκεινται στην εν λόγω υποχρέωση παραπομπής, υπό την επιφύλαξη των ορίων τα οποία δέχεται το Δικαστήριο (απόφαση της 6ης Οκτωβρίου 1982, 283/81, Cilfit κ.λπ., Συλλογή 1982, σ. 3415), τα ανώτατα δικαστήρια των κρατών μελών καθώς και όλα τα εθνικά δικαστήρια των οποίων οι αποφάσεις δεν υπόκεινται σε ένδικα μέσα του εθνικού δικαίου (απόφαση της 4ης Ιουνίου 2002, C-99/00, Lyckeskog, Συλλογή 2002, σ. I-4839, σκέψεις 14 και 15, και την εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 31 Αντιθέτως, τα εθνικά δικαστήρια των οποίων οι αποφάσεις υπόκεινται σε ένδικα μέσα του εθνικού δικαίου είναι, δυνάμει της Συνθήκης ΕΚ, ελεύθερα να εκτιμούν την ενδεχόμενη ανάγκη υποβολής στο Δικαστήριο προδικαστικού ερωτήματος επί ζητήματος ερμηνείας.
- 32 Το γεγονός ότι οι τελωνειακές αρχές άλλου κράτους μέλους χορήγησαν σε τρίτον, ως προς τη διαφορά της οποίας επιλαμβάνεται ένα τέτοιο δικαστήριο, και για προϊόν παρόμοιο με το επίμαχο στο πλαίσιο της εν λόγω διαφοράς, ΔΔΠ προβλεπόμενη από διάταξη του παράγωγου δικαίου όπως το άρθρο 12 του ΚΤΚ, δεν θίγει την εξουσία εκτιμήσεως που διαθέτει το εν λόγω δικαστήριο δυνάμει του άρθρου 234 ΕΚ.
- 33 Όσον αφορά, δεύτερον, τα εθνικά δικαστήρια των οποίων οι αποφάσεις δεν υπόκεινται σε ένδικα μέσα του εθνικού δικαίου, επιβάλλεται να υπομνησθεί ότι, κατά πάγια νομολογία, το άρθρο 234, τρίτο εδάφιο, ΕΚ πρέπει να ερμηνεύεται υπό την έννοια ότι τα δικαστήρια αυτά, όταν ανακύπτει ενώπιόν τους ζήτημα κοινοτικού δικαίου, οφείλουν να εκπληρώνουν την υποχρέωσή τους προδικαστικής παραπομπής, εκτός εάν διαπιστώνουν ότι το ανακύψαν ζήτημα δεν είναι καθοριστικό για την έκδοση της αποφάσεώς τους ή ότι η επίμαχη κοινοτική διάταξη έχει αποτελέσει αντικείμενο ερμηνείας εκ μέρους του Δικαστηρίου ή ότι η ορθή εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου είναι τόσο προφανής ώστε να μην υφίσταται περιθώριο εύλογης αμφιβολίας. Η εξέταση του ενδεχομένου αυτού πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα χαρακτηριστικά του κοινοτικού δικαίου, τις ιδιάζουσες δυσχέρειες που παρουσιάζει η ερμηνεία του και τον κίνδυνο αποκλίσεων της νομολογίας στο εσωτερικό της Κοινότητας.

- 34 Συναφώς, το γεγονός ότι οι τελωνειακές αρχές άλλου κράτους μέλους χορήγησαν σε τρίτον, ως προς τη διαφορά της οποίας επιλαμβάνεται ένα τέτοιο δικαστήριο, ΔΔΠ για ορισμένο προϊόν από την οποία προκύπτει διαφορετική ερμηνεία των κλάσεων της ΣΟ από αυτήν που δέχεται το εν λόγω δικαστήριο για παρόμοιο προϊόν στο πλαίσιο της ενώπιόν του διαφοράς, πρέπει, βεβαίως, να καθιστά το δικαστήριο αυτό ιδιαίτερος προσεκτικό κατά την εκτίμηση της ενδεχόμενης απουσίας εύλογης αμφιβολίας ως προς την ορθή εφαρμογή της ΣΟ, λαμβανομένων, ιδίως, υπόψη των τριών στοιχείων εκτιμήσεως που παρατέθηκαν με την προηγούμενη σκέψη.
- 35 Εντούτοις, όπως ορθώς υποστήριξαν η Ολλανδική και η Αυστριακή Κυβέρνηση και αντιθέτως προς τους ισχυρισμούς της Intermodal και της Επιτροπής, η ύπαρξη μιας τέτοιας ΔΔΠ δεν μπορεί, αυτή καθαυτήν, ούτε να εμποδίζει ένα εθνικό δικαστήριο τελευταίου βαθμού να αποφαινεται, κατόπιν εξετάσεως σύμφωνης προς τις υπομνησθείσες με τις σκέψεις 33 και 34 της παρούσας αποφάσεως επιταγές, ότι η ορθή εφαρμογή, σε ορισμένη περίπτωση, μιας δασμολογικής κλάσεως της ΣΟ είναι τόσο προφανής ώστε να μην υφίσταται, ιδίως λαμβανομένων υπόψη των πάγιων ερμηνευτικών κριτηρίων που έχει θέσει το Δικαστήριο για την κατάταξη στη ΣΟ, καμία εύλογη αμφιβολία ως προς τον τρόπο επιλύσεως του ανακύψαντος ζητήματος ούτε να το εμποδίζει να αποφαινεται, σε παρόμοιες περιπτώσεις, υπέρ της μη υποβολής προδικαστικού ερωτήματος στο Δικαστήριο και της επιλύσεως του εν λόγω ζητήματος με δική του ευθύνη (προαναφερθείσα απόφαση Cilfit κ.λπ., σκέψη 16).
- 36 Πράγματι, επιβάλλεται να τονισθεί, πρώτον, ότι η ενδεχόμενη αποκλίνουσα εφαρμογή της ρυθμίσεως σε ορισμένα κράτη μέλη δεν μπορεί να επηρεάσει την ερμηνεία του κοινού δασμολογίου, η οποία στηρίζεται στο κείμενο των δασμολογικών κλάσεων (απόφαση της 7ης Μαΐου 1991, C-120/90, Post, Συλλογή 1991, σ. I-2391, σκέψη 24).
- 37 Δεύτερον, με την επιφύλαξη των συμπερασμάτων που προκύπτουν από την απόφαση της 30ής Σεπτεμβρίου 2003, C-224/01, Köbler (Συλλογή 2003, σ. I-10239), η νομολογία που διαμορφώθηκε με την προαναφερθείσα απόφαση Cilfit κ.λπ.

καθιστά το εθνικό δικαστήριο μόνο αρμόδιο να εκτιμά αν η ορθή εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου παρίσταται τόσο προφανής, ώστε να μην υφίσταται περιθώριο εύλογης αμφιβολίας, και, συνεπώς, να αποφασίζει να μην υποβάλει στο Δικαστήριο ορισμένο ζήτημα ερμηνείας του κοινοτικού δικαίου που ανέκυψε ενώπιόν του (απόφαση της 17ης Μαΐου 2001, C-340/99, TNT Traco, Συλλογή 2001, σ. I-4109, σκέψη 35).

38 Τρίτον, η κατά το άρθρο 234, τρίτο εδάφιο, ΕΚ υποχρέωση προδικαστικής παραπομπής εντάσσεται στο πλαίσιο της συνεργασίας η οποία έχει θεσπισθεί προς διασφάλιση της ορθής εφαρμογής και της ενιαίας ερμηνείας του κοινοτικού δικαίου στο σύνολο των κρατών μελών μεταξύ των εθνικών δικαστηρίων, υπό την ιδιότητά τους ως δικαστηρίων επιφορτισμένων με την εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου, και του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (βλ., μεταξύ άλλων, προαναφερθείσα απόφαση Cilfit κ.λπ., σκέψη 7· απόφαση της 4ης Νοεμβρίου 1997, C-337/95, Parfums Christian Dior, Συλλογή 1997, σ. I-6013, σκέψη 25, και προαναφερθείσα απόφαση Gomes Valente, σκέψη 17). Όπως επισημάνθηκε με τη σκέψη 29 της παρούσας αποφάσεως, η συνεργασία αυτή αποσκοπεί, μεταξύ άλλων, στην αποτροπή του ενδεχομένου σχηματισμού σε κάποιο κράτος μέλος εθνικής νομολογίας αποκλίνουσας από τους κανόνες του κοινοτικού δικαίου.

39 Στο πλαίσιο αυτό, το Δικαστήριο έκρινε ότι το εθνικό δικαστήριο, προτού αποφανθεί ότι η ορθή εφαρμογή διατάξεως κοινοτικού δικαίου είναι τόσο προφανής ώστε να μην υφίσταται περιθώριο εύλογης αμφιβολίας ως προς την επίλυση του ανακούψαντος ζητήματος και ότι, κατά συνέπεια, δεν απαιτείται η υποβολή εκ μέρους του προδικαστικού ερωτήματος στο Δικαστήριο, πρέπει, μεταξύ άλλων, να έχει σχηματίσει την πεποίθηση ότι εξίσου προφανής θα εμφανιζόταν η λύση αυτή στα δικαστήρια των άλλων κρατών μελών και στο Δικαστήριο (προαναφερθείσα απόφαση Cilfit κ.λπ., σκέψη 16). Αντιθέτως, δεν μπορεί να απαιτηθεί από ένα τέτοιο δικαστήριο να σχηματίζει την πεποίθηση ότι εξίσου προφανής θα εμφανιζόταν η λύση και σε όργανα μη δικαιοδοτικού χαρακτήρα, όπως οι διοικητικές αρχές.

40 Τέταρτον, επιβάλλεται να υπομνησθεί ότι ο μηχανισμός προδικαστικής παραπομπής του άρθρου 234 ΕΚ έχει σκοπό, όπως προκύπτει από το ίδιο το γράμμα της διατάξεως αυτής, μεταξύ άλλων, να παράσχει στο εθνικό δικαστήριο που επιλαμβάνεται ορισμένης διαφοράς τις αναγκαίες διευκρινίσεις για την επίλυση

αυτής. Αντιθέτως, το εθνικό δικαστήριο δεν είναι υποχρεωμένο να προσφύγει στον εν λόγω μηχανισμό για τον λόγο και μόνον ότι η ερμηνεία στην οποία θα προβεί το Δικαστήριο ως προς ορισμένη δασμολογική κλάση ενδέχεται, δυνάμει διατάξεως του παράγωγου δικαίου όπως το άρθρο 12 του ΚΤΚ, να καταστήσει ανίσχυρη μια ΔΔΠ που έχει χορηγηθεί από τις τελωνειακές αρχές άλλου κράτους μέλους ή να θέσει τέρμα σε πάγια πρακτική των εν λόγω αρχών, δεδομένου ότι ούτε η ΔΔΠ ούτε η πρακτική αυτή αποτελούν το αντικείμενο της διαφοράς της οποίας επιλαμβάνεται το δικαστήριο αυτό.

- 41 Όσον αφορά τον ισχυρισμό ότι ενδέχεται να παρατηρούνται αποκλίσεις στη διοικητική πρακτική και στη νομολογία μεταξύ δύο κρατών μελών, γεγονός που θα έθιγε, όπως υπογραμμίζει η Επιτροπή, την απαίτηση ομοιόμορφης εφαρμογής του κοινού δασμολογίου και που θα συνεπαγόταν, όπως υποστηρίζει η Intermodal, ότι παρόμοια προϊόντα θα αποτελούσαν αντικείμενο διαφορετικής κατατάξεως αναλόγως προς τον επιχειρηματία που τα εισάγει στο ένα ή στο άλλο κράτος μέλος, επιβάλλεται να τονισθεί ότι, όπως επισήμαναν η Ολλανδική και η Αυστριακή Κυβέρνηση, υφίστανται διάφοροι μηχανισμοί που μπορούν να εξασφαλίσουν ότι οι αντιφάσεις αυτού του είδους θα έχουν προσωρινό μόνο χαρακτήρα.
- 42 Κατ' αρχάς, από τα άρθρα 9 και 12, παράγραφος 5, στοιχείο α', σημείο iii, του ΚΤΚ προκύπτει ότι μια ΔΔΠ μπορεί να ανακληθεί εφόσον δεν πληρούνταν ή δεν πληρούνται πλέον ένας ή περισσότεροι από τους όρους που προβλέπονται για τη χορήγησή της. Εντεύθεν προκύπτει ότι μια τελωνειακή αρχή, εφόσον εκτιμά ότι η αρχική ερμηνεία της ήταν πεπλανημένη, λόγω εσφαλμένης εκτιμήσεως ή λόγω μεταβολής των αντιλήψεων στον τομέα της δασμολογικής κατατάξεως, μπορεί να κρίνει ότι δεν πληρούται πλέον μία από τις προβλεπόμενες για τη χορήγηση της ΔΔΠ προϋποθέσεις και να ανακαλέσει την εν λόγω ΔΔΠ προκειμένου να τροποποιήσει τη δασμολογική κατάταξη των οικείων εμπορευμάτων (βλ., υπό την έννοια αυτή, απόφαση της 22ας Ιανουαρίου 2004, C-133/02 και C-134/02, Timmermans Transport και Hoogenboom Production, Συλλογή 2004, σ. I-1125, σκέψεις 21 έως 25).
- 43 Περαιτέρω, επιβάλλεται να υπομνησθεί ότι, κατά το άρθρο 12, παράγραφος 5, στοιχείο α', σημείο i, του ΚΤΚ, μια ΔΔΠ καθίσταται ανίσχυρη όταν, λόγω της

εκδόσεως ενός κανονισμού περί κατατάξεως, δεν είναι σύμφωνη προς το δίκαιο που έχει θεσπισθεί με τον τρόπο αυτό. Δυνάμει του άρθρου 9, παράγραφος 1, του κανονισμού 2658/87, η Επιτροπή διαθέτει εξουσία εκδόσεως κανονισμών περί κατατάξεως, σύμφωνα με τις διαδικαστικές ρυθμίσεις που προβλέπει το άρθρο 10 του εν λόγω κανονισμού.

44 Τέλος, αν υποθεθεί ότι, παρ' όλα αυτά, οι αποκλίσεις αυτές εξακολουθούν να υφίστανται, το Δικαστήριο θα μπορούσε να κληθεί να αποφανθεί βάσει του άρθρου 226 ΕΚ. Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι μια διοικητική πρακτική μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο προσφυγής λόγω παραβάσεως, εφόσον εμφανίζει ορισμένο βαθμό επαναληπτικότητας και γενικότητας (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 29ης Απριλίου 2004, C-387/99, Επιτροπή κατά Γερμανίας, Συλλογή 2004, σ. I-3751, σκέψη 42, και της 26ης Απριλίου 2005, C-494/01, Επιτροπή κατά Ιρλανδίας, Συλλογή 2005, σ. I-3331, σκέψη 28).

45 Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των ανωτέρω, στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 234 ΕΚ πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι, όταν, στο πλαίσιο διαφοράς ενώπιον εθνικού δικαστηρίου περί της δασμολογικής κατατάξεως ορισμένου προϊόντος, προσκομίζεται ΔΔΠ χορηγηθείσα σε τρίτον από τις τελωνειακές αρχές άλλου κράτους μέλους για παρόμοιο προϊόν και το δικαστήριο αυτό φρονεί ότι η προκύπτουσα από την εν λόγω ΔΔΠ δασμολογική κατάταξη είναι πεπλανημένη, τότε τα δύο αυτά γεγονότα:

— δεν μπορούν να έχουν ως συνέπεια ότι ένα δικαστήριο του οποίου οι αποφάσεις υπόκεινται σε ένδικα μέσα του εθνικού δικαίου υποχρεούται να υποβάλει στο Δικαστήριο προδικαστικό ερώτημα ως προς την ερμηνεία

— δεν συνεπάγονται, αυτά και μόνον, ότι ένα δικαστήριο του οποίου οι αποφάσεις δεν υπόκεινται σε ένδικα μέσα του εθνικού δικαίου υποχρεούται αυτομάτως να υποβάλει στο Δικαστήριο προδικαστικό ερώτημα.

Πάντως, το εθνικό δικαστήριο του οποίου οι αποφάσεις δεν υπόκεινται σε ένδικα μέσα του εθνικού δικαίου οφείλει, όταν ανακύπτει ενώπιόν του ζήτημα κοινοτικού δικαίου, να εκπληρώνει την υποχρέωσή του προδικαστικής παραπομπής, εκτός εάν διαπιστώνει ότι το ανακύψαν ζήτημα δεν είναι καθοριστικό για την έκδοση της αποφάσεώς του ή ότι η επίμαχη κοινοτική διάταξη έχει αποτελέσει αντικείμενο ερμηνείας εκ μέρους του Δικαστηρίου ή ότι η ορθή εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου είναι τόσο προφανής ώστε να μην υφίσταται περιθώριο εύλογης αμφιβολίας. Η εξέταση του ενδεχομένου αυτού πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα χαρακτηριστικά του κοινοτικού δικαίου, τις ιδιαίζουσες δυσχέρειες που παρουσιάζει η ερμηνεία του και τον κίνδυνο αποκλίσεων της νομολογίας στο εσωτερικό της Κοινότητας· συναφώς, η ύπαρξη της προαναφερθείσας ΔΔΠ πρέπει να καθιστά το δικαστήριο αυτό ιδιαίτερος προσεκτικό κατά την εκτίμηση της ενδεχόμενης απουσίας εύλογης αμφιβολίας ως προς την ορθή εφαρμογή της ΣΟ, λαμβανομένων, ιδίως, υπόψη των τριών προπαρατεθέντων στοιχείων εκτιμήσεως.

Επί του δευτέρου ερωτήματος

46 Με το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα το αιτούν δικαστήριο ερωτά κατ' ουσίαν αν η κλάση 8709 ΣΟ πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι ένα όχημα που παρουσιάζει τα χαρακτηριστικά του εν προκειμένω επίμαχου υπάγεται στην εν λόγω κλάση.

47 Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, χάριν της ασφάλειας δικαίου και προς διευκόλυνση των ελέγχων, το αποφασιστικό κριτήριο για τη δασμολογική κατάταξη των εμπορευμάτων πρέπει γενικώς να αναζητείται στα αντικειμενικά τους χαρακτηριστικά και στις αντικειμενικές τους ιδιότητες, όπως ορίζονται στην οικεία κλάση της ΣΟ και στις σημειώσεις των τμημάτων ή των κεφαλαίων (βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 16ης Σεπτεμβρίου 2004, C-396/02, DFDS, Συλλογή 2004, σ. I-8439, σκέψη 27, και την εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

- 48 Οι επεξηγηματικές σημειώσεις της ΣΟ, καθώς και αυτές του ΕΣ, συμβάλλουν σημαντικά στην ερμηνεία του περιεχομένου των διαφόρων δασμολογικών κλάσεων, χωρίς, πάντως, να έχουν δεσμευτική νομική ισχύ (βλ., μεταξύ άλλων, προαναφερθείσα απόφαση DFDS, σκέψη 28). Το περιεχόμενο των εν λόγω σημειώσεων πρέπει, επομένως, να είναι σύμφωνο προς τις διατάξεις της ΣΟ και δεν μπορεί να τις τροποποιεί (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 9ης Φεβρουαρίου 1999, C-280/97, ROSE Elektrotechnik, Συλλογή 1999, σ. I-689, σκέψη 23, και της 26ης Σεπτεμβρίου 2000, C-42/99, Eru Portuguesa, Συλλογή 2000, σ. I-7691, σκέψη 20).
- 49 Εν προκειμένω, η κλάση 8709 ΣΟ αφορά τα «αυτοκίνητα οχήματα χωρίς διάταξη ανύψωσης των τύπων που χρησιμοποιούνται μέσα στα εργοστάσια, αποθήκες, λιμάνια ή αεροδρόμια, για τη μεταφορά των εμπορευμάτων σε μικρές αποστάσεις» και τα «οχήματα-ελκυστήρες των τύπων που χρησιμοποιούνται μέσα στους σιδηροδρομικούς σταθμούς», καθώς και τα μέρη τους.
- 50 Από το γράμμα της κλάσεως αυτής προκύπτει διάκριση μεταξύ δύο κατηγοριών οχημάτων, οι οποίες προσδιορίζονται βάσει, μεταξύ άλλων, ορισμένων φυσικών χαρακτηριστικών και/ή χρήσεών τους.
- 51 Όσον αφορά τα «αυτοκίνητα οχήματα», το γράμμα της κλάσεως 8709 διευκρινίζει ότι πρέπει να πρόκειται για οχήματα των τύπων που χρησιμοποιούνται μέσα στα εργοστάσια, αποθήκες, λιμάνια ή αεροδρόμια, τα οποία δεν μπορούν να διαθέτουν διάταξη ανύψωσης και τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων. Συναφώς, οι επεξηγηματικές σημειώσεις του ΕΣ διευκρινίζουν ότι τα αυτοκίνητα αυτά οχήματα είναι εφοδιασμένα, π.χ., με μια πλατφόρμα ή ένα πλαίσιο επί των οποίων φορτώνονται τα εμπορεύματα.
- 52 Επομένως, μολονότι τα εν προκειμένω επίμαχα οχήματα χρησιμοποιούνται εντός βιομηχανικών χώρων και αποθηκών, είναι πρόδηλο ότι δεν πληρούν τις προαναφερθείσες αντικειμενικές προϋποθέσεις, δεδομένου ότι, όπως ορθώς τόνισε

η Ολλανδική Κυβέρνηση, από τη διάταξη περί παραπομπής προκύπτει ότι τα εν λόγω οχήματα δεν μπορούν, αυτά καθαυτά, να μεταφέρουν εμπορεύματα, αλλά χρησιμοποιούνται αποκλειστικώς για την έλξη ημιρυμουλκούμενων με τη βοήθεια ενός ανυψωτικού δίσκου.

- 53 Όσον αφορά τα «οχήματα-ελκυστήρες», επιβάλλεται κατ' αρχάς να υπομνησθεί ότι η κλάση 8701 που αφορά τους «ελκυστήρες», οι οποίοι ορίζονται από τη σημείωση 2 του κεφαλαίου 87 ως «τα οχήματα με κινητήρα που είναι κατασκευασμένα κυρίως για να τραβούν ή να σπρώχνουν άλλα μηχανήματα, οχήματα ή φορτία», καλύπτει, όπως προκύπτει από το γράμμα της, όλους τους ελκυστήρες που εμπίπτουν στον ορισμό αυτό, εξαιρουμένων των οχημάτων-ελκυστήρων της κλάσεως 8709.
- 54 Η κλάση 8709 αφορά τα οχήματα-ελκυστήρες των τύπων που χρησιμοποιούνται στους σιδηροδρομικούς σταθμούς. Ορισμένες γλωσσικές αποδόσεις, όπως, π.χ., η αγγλική και η ολλανδική, αναφέρονται ειδικότερα σε αποβάθρες σιδηροδρομικών σταθμών.
- 55 Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι, κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, ο προορισμός του προϊόντος μπορεί να αποτελεί αντικειμενικό κριτήριο για τη δασμολογική κατάταξή του, εφόσον είναι συμφυής με το εν λόγω προϊόν, ο συμφυής δε αυτός χαρακτήρας πρέπει να μπορεί να εκτιμηθεί με γνώμονα τα αντικειμενικά χαρακτηριστικά και τις αντικειμενικές ιδιότητες του προϊόντος (βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 17ης Μαρτίου 2005, C-467/03, Ikegami, που δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στη Συλλογή, σκέψη 23, και την εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 56 Το γράμμα της κλάσεως 8709 αποδίδει καθοριστική σημασία στο γεγονός ότι τα οικεία οχήματα πρέπει να χρησιμοποιούνται για την έλξη μικρότερων οχημάτων εντός σιδηροδρομικών σταθμών και ιδίως, όπως προκύπτει από ορισμένες γλωσσικές αποδόσεις, στις αποβάθρες αυτών.

- 57 Το κριτήριο αυτό παραπέμπει στα αντικειμενικά χαρακτηριστικά του οχήματος-ελκυστήρα, τα οποία πρέπει να είναι τέτοια ώστε το όχημα αυτό να μπορεί να χρησιμοποιηθεί εντός των σιδηροδρομικών σταθμών, ιδίως στις αποβάθρες αυτών, και να είναι ίδιο ή ανάλογο με τα οχήματα που χρησιμοποιούνται συνήθως σε τέτοιους χώρους.
- 58 Περαιτέρω, οι επεξηγηματικές σημειώσεις του ΕΣ επιβεβαιώνουν ότι τα οχήματα αυτά της κλάσεως 8709 είναι του τύπου των οχημάτων που χρησιμοποιούνται για την έλξη, εντός των σιδηροδρομικών σταθμών, μικρών ρυμουλκούμενων.
- 59 Εν προκειμένω, όπως διαπίστωσε το αιτούν δικαστήριο, τα επίμαχα οχήματα είναι εφοδιασμένα με πετρελαιοκινητήρα ισχύος 132 kW στις 2 500 στροφές ανά λεπτό, αυτοματοποιημένο σύστημα μεταδόσεως με τέσσερις ταχύτητες και μία όπισθεν, κλειστή καμπίνα, καθώς και ανυψωτικό δίσκο με δυνατότητα ανυψώσεως 60 cm. Μπορούν να μεταφέρουν φορτίο έως 32 000 kg, διαθέτουν πολύ μικρή ακτίνα περιστροφής και προορίζονται για τη μετατόπιση ημιρυμουλκούμενων.
- 60 Από τα αντικειμενικά αυτά χαρακτηριστικά προκύπτει σαφώς ότι τα εν προκειμένω επίμαχα οχήματα δεν μπορούν να θεωρηθούν όμοια με τα οχήματα που χρησιμοποιούνται συνήθως για την έλξη άλλων οχημάτων εντός των σιδηροδρομικών σταθμών, ιδίως δε στις αποβάθρες αυτών, ούτε μπορούν, εκ της φύσεώς τους, να χρησιμοποιηθούν προς τον σκοπό αυτό.
- 61 Εντεύθεν προκύπτει ότι, όπως ορθώς υποστήριξε η Ολλανδική Κυβέρνηση και αντιθέτως προς τους ισχυρισμούς της Intermodal και της Επιτροπής, τα οχήματα αυτά δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της κλάσεως 8709.

- 62 Υπέρ του συμπεράσματος αυτού συνηγορούν περαιτέρω διευκρινίσεις που περιλαμβάνονται στις επεξηγηματικές σημειώσεις του ΕΣ. Σύμφωνα με τις σημειώσεις αυτές, τα χαρακτηριστικά που διακρίνουν τα εμπύπτοντα στην κλάση 8709 οχήματα από τους ελκυστήρες της κλάσεως 8701 είναι, μεταξύ άλλων, η μικρή τελική ταχύτητα, η οποία κατά κανόνα δεν υπερβαίνει τα 30 με 35 km/h, η μικρή ακτίνα περιστροφής τους που αντιστοιχεί κατά προσέγγιση στο μήκος του οχήματος, το γεγονός ότι, λόγω της ειδικής κατασκευής και της δομής τους, δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη μεταφορά εμπορευμάτων σε δημόσιες οδούς ή, ακόμη, το γεγονός ότι είναι γενικώς ελαφρύτερα και έχουν μικρότερη απόδοση από τους ελκυστήρες της κλάσεως 8701. Οι επεξηγηματικές σημειώσεις ΕΣ διευκρινίζουν, επίσης, ότι τα οχήματα της κλάσεως 8709 συνήθως δεν διαθέτουν κλειστό θάλαμο οδήγησης, ενώ η θέση που προβλέπεται για τον οδηγό μπορεί να συνίσταται ενίοτε μόνο σε μια πλατφόρμα, επί της οποίας βρίσκεται ο οδηγός κατά τον χειρισμό του οχήματος.
- 63 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι τα εν προκειμένω επίμαχα οχήματα δεν διαθέτουν τα χαρακτηριστικά αυτά, όπως απαριθμούνται από τις επεξηγηματικές σημειώσεις ΕΣ.
- 64 Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι η κλάση 8709 ΣΟ πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι δεν καλύπτει όχημα εφοδιασμένο με πετρελαιοκινητήρα ισχύος 132 kW στις 2 500 στροφές ανά λεπτό, αυτοματοποιημένο σύστημα μεταδόσεως με τέσσερις ταχύτητες και μία όπισθεν, κλειστή καμπίνα, καθώς και ανυψωτικό δίσκο με δυνατότητα ανυψώσεως 60 cm, το οποίο μπορεί να μεταφέρει φορτίο έως 32 000 kg, διαθέτει πολύ μικρή ακτίνα περιστροφής και προορίζεται για τη μετατόπιση ημρυμουλκούμενων σε ανοιχτούς χώρους και εντός βιομηχανικών εγκαταστάσεων. Πράγματι, ένα τέτοιο όχημα δεν συνιστά ούτε αυτοκίνητο όχημα που χρησιμοποιείται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ούτε όχημα-ελκυστήρα των τύπων που χρησιμοποιούνται στους σιδηροδρομικούς σταθμούς, κατά την έννοια της εν λόγω κλάσεως.

Επί των δικαστικών εξόδων

- ⁶⁵ Δεδομένου ότι η διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι κατέθεσαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (πρώτο τμήμα) αποφαινεται:

- 1) Το άρθρο 234 ΕΚ πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι, όταν, στο πλαίσιο διαφοράς ενώπιον εθνικού δικαστηρίου περί της δασμολογικής κατατάξεως ορισμένου προϊόντος, προσκομίζεται δεσμευτική δασμολογική πληροφορία χορηγηθείσα σε τρίτον από τις τελωνειακές αρχές άλλου κράτους μέλους για παρόμοιο προϊόν και το δικαστήριο αυτό φρονεί ότι η προκύπτουσα από την εν λόγω δεσμευτική δασμολογική πληροφορία δασμολογική κατάταξη είναι πεπλανημένη, τότε τα δύο αυτά γεγονότα:**

- δεν μπορούν να έχουν ως συνέπεια ότι ένα δικαστήριο του οποίου οι αποφάσεις υπόκεινται σε ένδικα μέσα του εθνικού δικαίου υποχρεούται να υποβάλει στο Δικαστήριο προδικαστικά ερωτήματα ως προς την ερμηνεία·**

- δεν συνεπάγονται, αυτά και μόνον, ότι ένα δικαστήριο του οποίου οι αποφάσεις δεν υπόκεινται σε ένδικα μέσα του εθνικού δικαίου υποχρεούται αυτομάτως να υποβάλει στο Δικαστήριο προδικαστικά ερωτήματα.

Πάντως, το εθνικό δικαστήριο του οποίου οι αποφάσεις δεν υπόκεινται σε ένδικα μέσα του εθνικού δικαίου οφείλει, όταν ανακύπτει ενώπιόν του ζήτημα κοινοτικού δικαίου, να εκπληρώνει την υποχρέωσή του προδικαστικής παραπομπής, εκτός εάν διαπιστώνει ότι το ανακύψαν ζήτημα δεν είναι καθοριστικό για την έκδοση της αποφάσεώς του ή ότι η επίμαχη κοινοτική διάταξη έχει αποτελέσει αντικείμενο ερμηνείας εκ μέρους του Δικαστηρίου ή ότι η ορθή εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου είναι τόσο προφανής ώστε να μην υφίσταται περιθώριο εύλογης αμφιβολίας. Η εξέταση του ενδεχομένου αυτού πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα χαρακτηριστικά του κοινοτικού δικαίου, τις ιδιαίζουσες δυσχέρειες που παρουσιάζει η ερμηνεία του και τον κίνδυνο αποκλίσεων της νομολογίας στο εσωτερικό της Κοινότητας· συναφώς, η ύπαρξη της προαναφερθείσας δεσμευτικής δασμολογικής πληροφορίας πρέπει να καθιστά το δικαστήριο αυτό ιδιαίτερος προσεκτικό κατά την εκτίμηση της ενδεχόμενης απουσίας οποιασδήποτε εύλογης αμφιβολίας ως προς την ορθή εφαρμογή της Συνδυασμένης Ονοματολογίας που περιλαμβάνεται στο παράρτημα I του κανονισμού (ΕΟΚ) 2658/87 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1987, για τη Δασμολογική και Στατιστική Ονοματολογία και το Κοινό Δασμολόγιο, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 2261/98 της Επιτροπής, της 26ης Οκτωβρίου 1998, λαμβανομένων, μεταξύ άλλων, υπόψη των τριών προπαρατεθέντων στοιχείων εκτιμήσεως.

- 2) Η κλάση 8709 της Συνδυασμένης Ονοματολογίας πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι δεν καλύπτει όχημα εφοδιασμένο με πετρελαιοκινητήρα ισχύος 132 kW στις 2500 στροφές ανά λεπτό, αυτοματοποιημένο σύστημα μεταδόσεως με τέσσερις ταχύτητες και μία όπισθεν, κλειστή

καμπίνα, καθώς και ανυψωτικό δίσκο με δυνατότητα ανυψώσεως 60 cm, το οποίο μπορεί να μεταφέρει φορτίο έως 32 000 kg, διαθέτει πολύ μικρή ακτίνα περιστροφής και προορίζεται για τη μετατόπιση ημιρυμουλκούμενων σε ανοιχτούς χώρους και εντός βιομηχανικών εγκαταστάσεων. Πράγματι, ένα τέτοιο όχημα δεν συνιστά ούτε αυτοκίνητο όχημα που χρησιμοποιείται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ούτε όχημα-ελκυστήρα των τύπων που χρησιμοποιούνται στους σιδηροδρομικούς σταθμούς, κατά την έννοια της εν λόγω κλάσεως.

(υπογραφές)