

INTERMODAL TRANSPORTS

EUROOPA KOHTU OTSUS (esimene koda)

15. september 2005 \*

Kohtuasjas C-495/03,

mille esemeks on EÜ artikli 234 alusel Hoge Raad der Nederlanden'i (Madalmaad) 21. novembri 2003. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 24. novembril 2003, menetluses

**Intermodal Transports BV**

*versus*

**Staatssecretaris van Financiën,**

EUROOPA KOHUS (esimene koda),

koosseisus: koja esimees P. Jann, kohtunikud K. Lenaerts, K. Schiemann (ettekandja), E. Juhász ja M. Ilešič,

\* Kohtumenetluse keel: hollandi.

kohtujurist: C. Stix-Hackl,  
kohtusekretär: R. Grass,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades kirjalikke märkusi, mille esitasid:

- Intermodal Transports BV, esindajad: *belastingadviseur* R. Tusveld ja *belastingadviseur* G. van Slooten,
  
- Madalmaade valitsus, esindajad: H. G. Sevenster ja C. ten Dam,
  
- Austria valitsus, esindaja H. Dossi,
  
- Euroopa Ühenduste Komisjon, esindajad: J. Schieferer ja D. W. V. Zijlstra,

olles 12. aprilli 2005. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

**otsuse**

- 1 Eelotsusetaotlus käsitleb EÜ artikli 234 ning nõukogu 23. juuli 1987. aasta määruse (EMÜ) nr 2658/87 tariifi- ja statistikanomenklatuuri ning ühise tollitariifistiku kohta (EÜT L 256, lk 1; ELT eriväljaanne 02/02, lk 382), mida on muudetud komisjoni 26. oktoobri 1998. aasta määrusega (EÜ) nr 2261/98 (EÜT L 292, lk 1), I lisas sisalduva kombineeritud nomenklatuuri (edaspidi „KN”) rubriigi 8709 tõlgendamist.
  
- 2 Nimetatud taotlus esitati äriühingu Intermodal Transports BV (edaspidi „Intermodal”), asukoht Amsterdam (Madalmaad), ja Staatssecretaris van Financiën'i (Madalmaade rahandusminister) vahelises kohtuvaidluses, mis käsitleb nimetusega „Magnum ET120 Terminal Tractor” tähistatavate teatavate sõidukite klassifitseerimist KN-i järgi. Nimetatud sõidukid on varustatud diiselmootoriga, mille võimsus on 132 kW 2500 pöörde juures minutis, ja automaatkäigukastiga, millel on neli käiku edaspidi liikumiseks ja üks käik tagurpidi liikumiseks, ning neil sõidukitel on suletud kabiin ja tõstelaud, mis võimaldab 60 cm tõstekõrgust. Nende kandevõime on 32 000 kg, neil on väga väike pöörderaadius ja need on mõeldud poolhaagiste ümberpaigutamise tagamiseks tootmisterritooriumil ja -hoonetes.
  
- 3 Esimene eelotsuse küsimus puudutab liikmesriigi tolliasutuse antud siduva tariifiinformatsiooni asjakohasust, selleks et hinnata teise liikmesriigi kohtute, kelle menetluses on tariifse klassifikatsiooni küsimus, võimalikku kohustust esitada Euroopa Kohtule eelotsuse küsimus. Teine küsimus puudutab kõnealuste sõidukite õiget klassifitseerimist.

## Õiguslik raamistik

### *Kombineeritud nomenklatuur*

- 4 KN põhineb ülemaailmsel kaupade kirjeldamise ja kodeerimise harmoneeritud süsteemil (edaspidi „HS”), mille töötas välja Tollikoostöö Nõukogu, millest on saanud Maailma Tolliorganisatsioon, ning HS kehtestati 14. juunil 1983 Brüsselis sõlmitud rahvusvahelise konventsiooniga (edaspidi „HS konventsioon”), mis koos selle 24. juuni 1986. aasta muutmisprotokolliga kiideti ühenduse nimel heaks nõukogu 7. aprilli 1987. aasta otsusega 87/369/EMÜ (EÜT L 198, lk 1; ELT eriväljaanne 02/02, lk 288).
- 5 Rubriigid 8701 ja 8709 asuvad KN teise osa XVII jaotise grupis 87. See grupp käsitleb autosid, traktoreid, rattaid ja muid maismaasõidukeid, nende osi ja tarvikuid. Nimetatud grupi märkus 2 sätestab, et „[s]elles grupis tähendab termin „traktor” sõidukit, mis on peamiselt mõeldud teise sõiduki, seadme või koorma vedamiseks või tõukamiseks, sõltumata sellest, kas tal on või ei ole, vastavalt traktori põhikasutusale, abiseadeldised tööriistade, seemnete, väetiste või teiste kaupade veoks. [...]”.
- 6 Põhikohtuasjas kõne all oleva tollivõla tekkimise hetkel oli rubriik 8701 sõnastatud järgmiselt: „Traktorid (v.a rubriigi 8709 traktorid)”. Alarubriik 8701 20 10 käsitles järgmisi sõidukeid: „uued sadulvedukid poolhaagistele”. Rubriik 8709 omakorda puudutas järgmisi sõidukeid: „[t]õste- ja teisaldusseadmeta iseliikuvad veokäru, mida kasutatakse tehastes, ladudes, sadamates ja lennujaamades lühikesteks kaubavedudeks; raudteejaama platvormil kasutatavad traktorid; eelnimetatud sõidukite osad”.

- 7 KN-i tõlgendamise üldreeglid, mis asuvad selle esimese osa I jao punktis A, sätestavad:

„Kaupade klassifitseerimine toimub järgmiste põhimõtete kohaselt:

1. Jaotiste, kaubagruppide ja alamgruppide nimetused on antud suunaval eesmärgil; ametlik klassifitseerimine peab toimuma lähtuvalt rubriikide kirjeldustest ja vastavate jaotiste ja gruppide märkustest ning alljärgnevatest sätetest tingimusel, et need rubriigid või märkused ei näe ette muud.

[...]”.

- 8 Vastavalt HS konventsiooni artikli 6 lõikele 1 loodi Tollikoostöö Nõukogu raames komitee, mida nimetatakse „harmoneeritud süsteemi komiteeks” ning mis koosneb kõigi konventsiooniosaliste esindajatest. Vastavalt HS konventsiooni artikli 7 lõikele 1 on selle komitee ülesanne muu hulgas teha ettepanekuid nimetatud konventsiooni muutmiseks ning töötada välja selgitavaid märkusi, arvamusi klassifitseerimise kohta ja muid nõuandeid HS-i tõlgendamiseks.

9 HS-i selgitav märkus rubriigi 8701 kohta sätestab:

„Selles rubriigis tähendab termin traktor rataste või roomikutega mootorsõidukit, mis on peamiselt mõeldud teise sõiduki, seadme või koorma vedamiseks või tõukamiseks. [...]

Käesolev rubriik sisaldab igat liiki ja kõiksuguse kasutusala traktoreid (põllumajandustraktorid, metsatraktorid, teetraktorid, avalike tööde traktorid, vintsiga traktorid jms), v.a rubriigis 87.09 sisalduvaid raudteejaama platvormil kasutatavaid traktoreid, olenemata energiaallikast, mis need tööle paneb (säde- või survesüütega sisepõlemis-kolbmootor, elektrimootor jms) [...]

Siin [...] nimetatud sõidukid võivad ka olla varustatud [...] haagisseadmega haagistele või poolhaagistele (eriti traktorite ja sarnaste sõidukite puhul) [...]”.

[Siin ja edaspidi on osundatud konventsiooni tsiteeritud mitteametlikus tõlkes.]

10 Vastavalt HS-i selgitavale märkusele rubriigi 8709 kohta:

„Käesolev rubriik hõlmab veokärusid, mida kasutatakse tehastes, ladudes, sadamates ja lennujaamades erinevate koormate (kauba või konteinerite) lühikesteks vedudeks või väikeste haagiste vedamiseks raudteejaama platvormil.

[...]

Käesolevasse rubriiki kuuluvate veokärude põhilised ühised tunnusjooned, mis võimaldavad neid eristada sõidukitest rubriikides 87.01, 87.03 ja 87.04, võib kokku võtta järgnevalt:

- 1) Neid ei saa nende ehituse ja eriseadeldiste tõttu, millega nad on tavaliselt varustatud, kasutada reisija- ega kaubaveoks maanteel või muudel avalikel teedel.
- 2) Nende suurim kiirus täislastis ei ületa üldjuhul 30–35 km/h.
- 3) Nende pöörderaadius on umbkaudu võrdne veokäru enda pikkusega.

Käesolevasse rubriiki kuuluvatel veokäruudel ei ole tavaliselt suletud juhikabiini, juhile mõeldud koht on mõnikord üksnes platvorm, kus juht seisab sõiduki juhtimisel püsti. Mõnikord on juhiistme kohale paigutatud kaitseseade, näiteks metalltoestik või -võrk.

Käesolevasse rubriiki kuuluvad ka sellised veokärud, mille juhtimise tagab juht jalgsi.

[...]

Raudteejaama platvormil kasutatavad traktorid on peamiselt ehitatud teiste seadmete, eriti väikeste haagiste vedamiseks või tõukamiseks. Need ise ei vea kaupu. Need on üldjuhul kergemad ja vähem võimsad sõidukid kui rubriiki 87.01 kuuluvad traktorid. Seda tüüpi sõidukeid võib kasutada ka sadamakaidel, ladudes ja mujal.

[...]”.

### *Tariifiinformatsioon*

- 11 Nõukogu 12. oktoobri 1992. aasta määruse (EMÜ) nr 2913/92, millega kehtestatakse ühenduse tolliseadustik (EÜT L 302, lk 1; ELT eriväljaanne 02/04, lk 307), muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. detsembri 1996. aasta määrusega (EÜ) nr 82/97 (EÜT 1997, L 17, lk 1; ELT eriväljaanne 02/08, lk 179, ja parandus EÜT 1997, L 179, lk 11), (edaspidi „tolliseadustik”), artikkel 4 sätestab:

„Käesolevas seadustikus kasutatakse järgmisi mõisteid:

[...]

- 5) *otsus* — tolli poolt tollialaste õigusaktide alusel tehtud ametlik toiming, millega tehakse otsus üksikjuhu suhtes ning millel on õiguslikud tagajärjed ühe või mitme määratletud või määratletava isiku jaoks; mõiste hõlmab muuhulgas ka siduva tariifiinformatsiooni artikli 12 tähenduses;

[...]”.



12 Tolliseadustiku artikli 9 lõige 1 näeb ette:

„Asjaomase isiku jaoks soodne otsus tunnistatakse kehtetuks või seda muudetakse, kui üks või mitu sellise otsuse tegemiseks ettenähtud tingimustest olid täitmata või neid enam ei täideta [...]”

13 Vastavalt tolliseadustiku artiklile 12:

„[...]”

2. Siduv tariifiinformatsioon või siduv päritoluinformatsioon on tollile suhetes informatsiooni pidajaga siduv ainult kauba tariifse klassifikatsiooni või kauba päritolu kindlaksmääramise osas.

[...]

3. Sellise informatsiooni pidaja peab tõestama, et:

— tariifi osas vastavad deklareeritud kaubad igakülgselt informatsioonis kirjeldatud kaupadele,

[...]

5. Siduv informatsioon kaotab kehtivuse:

a) tariifiinformatsiooni puhul, kui:

- i) võetakse vastu uus määrus ja informatsioon ei vasta enam selles ettenähtud nõuetele;
- ii) informatsioon ei vasta enam ühe artikli 20 lõikes 6 nimetatud nomenklatuuri tõlgendusele:
  - ühenduse tasandil kombineeritud nomenklatuuri selgitavate märkuste muutmise või Euroopa Ühenduste Kohtu otsuse tõttu,
  - rahvusvahelisel tasandil liigitusarvamuse või [HS-i] selgitavate märkuste muutmise tõttu;
- iii) informatsioon tunnistatakse kehtetuks või seda muudetakse kooskõlas artikliga 9, tingimusel, et informatsiooni pidajale kehtetuks tunnistamisest või muutmisest teatatakse.

Alapunktides i ja ii sätestatud juhtudel kaotab siduv informatsioon kehtivuse nimetatud meetmete avaldamise kuupäeval või rahvusvaheliste meetmete puhul, kui komisjoni teatis avaldatakse Euroopa Ühenduste Teataja C-seerias;

[...]”.

- 14 Komisjoni 2. juuli 1993. aasta määruse (EMÜ) nr 2454/93, millega kehtestatakse rakendussätted määrusele nr 2913/92 (EÜT L 253, lk 1; ELT eriväljaanne 02/06, lk 3), muudetud komisjoni 18. detsembri 1996. aasta määrusega (EÜ) nr 12/97 (EÜT 1997, L 9, lk 1; ELT eriväljaanne 02/08, lk 3), (edaspidi „tolliseadustiku rakendusmäärus”), artikli 5 lõige 1 määratleb siduvat informatsiooni järgmiselt: „ühenduse kõikide liikmesriikide ametkondadele siduv tariifiinformatsioon [...], kui artiklitega 6 ja 7 ettenähtud tingimused on täidetud”.
- 15 Tolliseadustiku rakendusmääruse artikkel 10 sätestab:

„1. Siduvale informatsioonile võib tugineda ainult informatsiooni saaja, ilma et see piiraks [tolliseadustiku artiklite 5 ja 6] kohaldamist.

[...]

3. Siduva informatsiooni saaja võib informatsiooni kasutada teatava kauba puhul ainult siis, kui:

- a) tariifiga seotud küsimustes on tollile tõendatud, et kõnealune kaup vastab igakülselt esitatud informatsioonis kirjeldatud kaubale;

[...]”.

- 16 Tolliseadustiku rakendusmääruse artikkel 11 sätestab:

„Siduv tariifiinformatsioon, mida liikmesriigi toll on andnud alates 1. jaanuarist 1991, on samadel tingimustel siduv kõikide liikmesriikide pädevatele asutustele.”

### **Vaidlus põhikohtuasjas ja eelotsuse küsimused**

- 17 Intermodal deklareeris 1. märtsil 1999 nimetusega „Magnum ET120 Terminal Tractors” tähistatud mootorsõidukid eesmärgiga lasta need vabasse ringlusse. Nimetatud deklaratsioonis klassifitseeriti need sõidukid KN tariifirubriiki 8709.
- 18 Kontrollimise tulemusel leidis Madalmaade tolliasutus siiski, et nimetatud sõidukid kuuluvad KN alamrubriiki 8701 20 10. Selle tulemusena saatis tolliasutus Intermodalile teate täiendava makse kohta.
- 19 Intermodal tõi oma hagi, mille ta selle teate peale oli Gerechtshof te Amsterdam’ile esitanud, toetuseks välja siduva tariifiinformatsiooni, mille Soome tolliasutus oli andnud 14. mail 1996. Nimetatud dokument oli kehtiv ja nimetas siduva tariifiinformatsiooni saajana äriühingut Sisu Terminal Systems Oy, asukoht Tampere (Soome) ning klassifitseeris nimetusega „Sisu-Terminaaltraktori” tähistatud sõidukid KN rubriiki 8709.

- 20 Kohus jättis hagi oma 21. mai 2002. aasta otsusega rahuldamata. Leides, et kuna KN-i tõlgendamise üldreeglitest, mis asuvad selle esimese osa I jao punkti A punktis 1, ja Euroopa Kohtu väljakujunenud praktikast tuleneb, et kaupade tariifse klassifitseerimise otsustavat kriteeriumi tuleb otsida üldiselt kaupade objektiivsetest tunnusoontest ja omadustest, nii nagu need on kindlaks määratud KN rubriigi ja asjaomase jao või asjaomaste gruppide märkuste sõnastuses, siis kuna kõnealused sõidukid ei ole mõeldud kaubaveoks ega kohandatud perroonikärude vedamiseks, ei saa neid sõidukeid rubriiki 8709 klassifitseerida.
- 21 Arvestades, et alamrubriiki 8701 20 10 klassifitseerimise kohustus oli selge, ning olles seisukohal, et seda hinnangut ei saa mõjutada asjaolu, et Soome ametivõimud olid andnud kolmandale isikule sarnase asja suhtes erineva siduva tariifiinformatsiooni, otsustas Gerichtshof te Amsterdam, et puudub vajadus Euroopa Kohtult eelotsuse taotlemiseks.
- 22 Intermodal esitas selle otsuse peale kassatsioonkaebuse Hoge Raad der Nederlandenile.
- 23 Leides, et tolliseadustiku artikli 4 punktist 5 ja artikli 12 lõigetest 2 ja 3 ning tolliseadustiku rakendusmääruse artiklist 10 nähtub, et Intermodal ei saa omandada ühtki õigust siduvast tariifiinformatsioonist, mille saaja ta ei ole ja mis käsitleb teist kaupa, arutleb Hoge Raad der Nederlanden, kas asjaoludel nagu need, mis on kõne all põhikohtuasjas, ei ole siseriiklik kohus, kes leiab, et selline kolmandale isikule antud siduv tariifiinformatsioon sisaldab KN-i suhtes ilmselgelt ekslikku klassifikatsiooni, kohustatud Euroopa Kohtule eelotsuse küsimust esitama. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu arvates võib asjaolu, et vastavalt tolliseadustiku artikli 12 lõike 5 punkti a alapunkti ii esimesele taandele kaotab siduv tariifiinformatsioon kehtivuse juhul, kui ta Euroopa Kohtu otsuse tõttu ei vasta enam KN-i tõlgendusele, rääkida sellele küsimusele jaatava vastuse andmise kasuks.

- 24 Nimetatud kohus soovib muu hulgas teada, kas rubriiki 8709 tuleb tõlgendada kitsalt, nii et põhikohtuasjas kõne all olevad sõidukid jäävad sellest välja põhjusel, et nendega ei veeta kaupa ja need ei kujuta endast raudteejaama platvormil kasutatavaid traktoreid ega analoogseid sõidukeid, või tuleb nimetatud rubriiki tõlgendada laiemalt, nagu seda lasevad arvata HS-i selgitavad märkused, mis laiendavad „traktorite” mõistet, hõlmates selle alla ka traktorid, mida kasutatakse teiste seadmete vedamiseks ja lükkamiseks mitte ainult raudteejaamades, vaid ka sadamates, ladudes ja mujal.
- 25 Neil asjaoludel otsustas Hoge Raad der Nederlanden menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

- „1. Kui siseriiklikus kohtus toimivas kohtuvaidluses, mis käsitleb teatava kauba klassifitseerimist KN-i järgi, tugineb maksukohustuslane tolliasutuse hinnangule, mis on väljendatud kolmandale isikule sarnase kauba kohta antud [siduvas tariifiinformatsioonis], ja kui see kohus leiab, et nimetatud [siduv tariifiinformatsioon] ei ole kooskõlas KN-iga, siis kas see kohus peab esitama Euroopa Ühenduste Kohtule küsimusi KN-i tõlgendamise kohta?
2. Kas KN-i rubriiki 8709 tuleb tõlgendada nii, et sellised sõidukid, nagu antud asjas kõne all, kuuluvad sellesse rubriiki?”

## Eelotsuse küsimused

### *Esimene küsimus*

- 26 Selle küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus teada, kas siseriiklikul kohtul, kes menetleb kauba KN-i järgi klassifitseerimist käsitlevat vaidlust ja kelle

menetluses tuginetakse siduvalle tariifiinformatsioonile, mis on antud teise liikmesriigi tolliasutuse poolt nimetatud vaidluse seisukohast kolmandale isikule sarnase kauba kohta, on kohustus esitada Euroopa Kohtule tõlgendamisküsimusi, kui ta leiab, et nimetatud siduv tariifiinformatsioon ei ole KN-iga kooskõlas ja kui ta kavatses jõusse jätta selles siduvas tariifiinformatsioonis sisalduvast klassifikatsioonist erineva tariifse klassifikatsiooni.

- 27 Siinkohal tuleb esmalt täpsustada, et eelotsusetaotluse esitanud kohus otsustas õigesti, et tolliseadustiku artiklist 12 tuleneb, et siduv tariifiinformatsioon loob õigusi üksnes selle saajale ja ainult selles informatsioonis kirjeldatud kaupade suhtes. Nagu nähtub käesoleva kohtuotsuse punktist 23, järeldas nimetatud kohus sellest õigesti, et tema menetluses olevas vaidluses ei ole Intermodalil mingit isiklikku õigust tugineda Soome ametiasutuste antud siduvalle tariifiinformatsioonile.
- 28 Eelotsuse küsimuse osas ja mis puutub esiteks siseriiklikesse kohtutesse, mille otsuste peale saab siseriikliku õiguse järgi edasi kaevata, tuleneb EÜ artikli 234 teisest lõigust, nagu seda meenutasid Madalmaade valitsus ja Euroopa Ühenduste Komisjon, et sellistel kohtutel on Euroopa Kohtule tõlgendamist taotleva eelotsuse küsimuse esitamise õigus, mitte kohustus, kui nad leiavad, et otsuse tegemiseks on vaja kõnealune küsimus lahendada.
- 29 Siinkohal tuleb eelkõige meenutada, et Euroopa Kohtule eelotsuse küsimuse esitamise kohustuse, mille EÜ artikli 234 kolmas lõik näeb ette siseriiklikele kohtutele, mille otsuste peale ei saa edasi kaevata, eesmärk on just tagada, et liikmesriigis ei tekiks ühenduse õigusnormidega vastuolus olevat siseriiklikku kohtupraktikat (vt eelkõige 22. veebruari 2001. aasta otsus kohtuasjas C-393/98: Gomes Valente, EKL 2001, lk I-1327, punkt 17, ja viidatud kohtupraktika).

- 30 Selline eesmärk saavutatakse, kui eelotsusetaotluse esitamise kohustus lasub Euroopa Kohtu poolt heakskiidetud piirides (6. oktoobri 1982. aasta otsus kohtuasjas 283/81: Cilfit jt, EKL 1982, lk 3415) kõrgeimatel kohtutel ja igal siseriiklikul kohtul, mille otsuste peale ei saa edasi kaevata (vt 4. juuni 2002. aasta otsus kohtuasjas C-99/00: Lyckeskog, EKL 2002, lk I-4839, punktid 14 ja 15, samuti viidatud kohtupraktika).
- 31 Seevastu siseriiklikud kohtud, mille otsuste peale saab siseriikliku õiguse järgi edasi kaevata, võivad vastavalt EÜ asutamislepingule vabalt hinnata, kas esineb vajadus esitada Euroopa Kohtule eelotsusetaotluse korras tõlgendamise taotlus.
- 32 Asjaolu, et teise liikmesriigi tolliasutus andis sellise kohtu menetluses oleva vaidluse seisukohast kolmandale isikule ja nimetatud vaidluses kõne all oleva kaubaga sarnase kauba kohta siduva tariifiinformatsiooni, mis tuleneb sellisest teisese õiguse sätestest nagu tolliseadustiku artikkel 12, ei tohiks mõjutada hindamisvabadust, mis nimetatud kohtul on vastavalt EÜ artiklile 234.
- 33 Käsitledes teiseks siseriiklikke kohtuid, mille otsuste peale ei saa siseriikliku õiguse järgi edasi kaevata, peab meenutama, et EÜ artikli 234 kolmandat lõiku tuleb vastavalt väljakujunenud kohtupraktikale tõlgendada selliselt, et need kohtud peavad juhul, kui nende menetluses oleva asja käigus kerkib üles ühenduse õiguse küsimus, täitma oma kohustust saata asi Euroopa Kohtusse, välja arvatud juhul, kui nad tuvastavad, et tõstatatud küsimus ei ole asjakohane või kui kõnealust ühenduse õiguse sätet on Euroopa Kohus juba tõlgendanud või ühenduse õiguse korrektne kohaldamine on nii ilmselge, et ei jää mingit võimalust mõistlikuks kahtluseks. Sellise võimaluse olemasolu tuleb hinnata lähtuvalt ühenduse õigusele omastest tunnusjoontest, ühenduse õiguse tõlgendamisega kaasnevatest spetsiifilistest raskustest ja kohtupraktika erinevuse ohust ühenduse sees.



- 34 Selles suhtes peab asjaolu, et teise liikmesriigi tolliasutus andis sellise kohtu menetluses oleva vaidluse seisukohast kolmandale isikule teatava kauba kohta siduva tariifiinformatsiooni, mis tundub väljendavat KN-i rubriigi teistsugust tõlgendust kui see, mida nimetatud kohus peab õigeks jõusse jätta nimetatud vaidluses kõne all oleva sarnase kauba suhtes, kindlasti õhutama seda kohut eriti tähelepanelik olema, kui ta hindab KN-i korrektse kohaldamise suhtes mõistliku kahtluse võimalikku puudumist, võttes eelkõige arvesse eelmises punktis nimetatud kolme hindamiskriteeriumi.
- 35 Samas vastupidi Intermodali ja komisjoni väidetele ning vastavalt sellele, mida õigustatult väidavad Madalmaade ja Austria valitus, ei saa niisuguse siduva tariifiinformatsiooni olemasolu iseenesest takistada siseriiklikku kohut käesoleva kohtuotsuse punktides 33 ja 34 meenutatud nõuetele vastava kaalumise lõppedes otsustamast, et KN-i tariifirubriigi korrektne kohaldamine konkreetsel juhul on nii ilmselge, et ei jää — eriti Euroopa Kohtu poolt KN-i klassifitseerimise valdkonnas paika pandud kindlate kohustuslike kriteeriumide seisukohast — mingit võimalust mõistlikuks kahtlemiseks, kuidas esitatud küsimust lahendada, ega takistada seda kohut ka sellisel juhul otsustamast hoiduda Euroopa Kohtult eelotsuse taotlemisest ja lahendamast nimetatud küsimust omaenda vastutusel (eespool viidatud kohtuotsus Cilfit jt, punkt 16).
- 36 Esiteks on kohane meenutada, et õigusnormide võimalik erinev kohaldamine mõnedes liikmesriikides ei tohi mõjutada tariifirubriikide sõnastusel põhinevat ühise tollitariifistiku tõlgendust (7. mai 1991. aasta otsus kohtuasjas C-120/90: Post, EKL 1991, lk I-2391, punkt 24).
- 37 Teiseks ja piiramata 30. septembri 2003. aasta otsusest kohtuasjas C-224/01: Köbler (EKL 2003, lk I-10239) tulenevaid juhiseid, jätab eespool viidatud kohtuotsusest Cilfit jt tulenev kohtupraktika üksnes siseriikliku kohtu ülesandeks hinnata, kas

ühenduse õiguse korrektne kohaldamine on niivõrd ilmselge, et ei jää mingit võimalust mõistlikuks kahtluseks, ning sellest tulenevalt ka otsustada hoiduda esitamast Euroopa Kohtule ühenduse õiguse tõlgendamise küsimust, mis tema menetluses olevas asjas on tõstatatud (17. mai 2001. aasta otsus kohtuasjas C-340/99: TNT Traco, EKL 2001, lk I-4109, punkt 35).

38 Kolmandaks, EÜ artikli 234 kolmanda lõiguga kehtestatud kohustus saata asi Euroopa Kohtusse on üks osa koostööst, mis on mõeldud selleks, et tagada ühenduse õiguse õige kohaldamine ja ühetaoline tõlgendamine kõigis liikmesriikides, siseriiklikes kohtutes, kelle ülesanne on ühenduse õigust kohaldada, ning Euroopa Kohtus (vt eelkõige eespool viidatud kohtuotsus Cilfit jt, punkt 7; 4. novembri 1997. aasta otsus kohtuasjas C-337/95: Parfums Christian Dior, EKL 1997, lk I-6013, punkt 25, ja eespool viidatud kohtuotsus Gomes Valente, punkt 17). Sarnaselt käesoleva kohtuotsuse punktis 29 meenutatule on koostöö eesmärk eelkõige tagada, et liikmesriigis ei tekiks ühenduse õigusnormidega vastuolus olevat siseriiklikku kohtupraktikat.

39 Selles kontekstis on Euroopa Kohus juba otsustanud, et enne kui saab järeldada, et ühenduse õiguse sätte korrektne kohaldamine on niivõrd ilmselge, et ei jää mingit võimalust mõistlikuks kahtlemiseks, kuidas esitatud küsimust lahendada, ning sellest tulenevalt hoiduda Euroopa Kohtule eelotsuse küsimust esitamast, peab siseriiklik kohus olema eelkõige veendunud, et ka teiste liikmesriikide kohtutele ja Euroopa Kohtule tundub see sama ilmselge (eespool viidatud kohtuotsus Cilfit, punkt 16). Seevastu ei saa selliselt kohtult nõuda, et ta oleks lisaks kindel, et kohtuväliste organitele nagu näiteks haldusasutustele tunduks see sama ilmselge.

40 Neljandaks tuleb meenutada, et EÜ artikliga 234 paika pandud eelotsusetaotluse esitamise mehhanism annab — nagu nähtub selle sätte enda sõnastusest — vaidlust lahendavale siseriiklikule kohtule võimaluse saada vaidluse lahendamiseks vajalikke selgitusi. Seevastu ei peaks siseriiklik kohus seda mehhanismi kasutama üksnes

põhjusel, et Euroopa Kohtu poolt teatavale tariifirubriigile antav tõlgendus võib vastavalt teisele õiguse sättele, nagu tolliseadustiku artikkel 12, muuta teise liikmesriigi tolliasutuse antud siduva tariifiinformatsiooni kehtetuks või lõpetada nende ametivõimudele omase praktika, kui see siduv tariifiinformatsioon ega nimetatud praktika ei ole kumbki selle kohtu menetluses oleva vaidluse esemeks.

- 41 Asjaolu suhtes, et kahes liikmesriigis võib samal ajal esineda erinev haldus- ja kohtupraktika, mis kahjustaks — nagu rõhutab komisjon — ühise tollitariifistiku ühetaolise kohaldamise nõuet ja mille tagajärjel — nagu rõhutab Intermodal — klassifitseeritaks sarnaseid kaupu erinevalt, olenevalt sellest, kas asjaomane ettevõtja impordib need ühte või teise liikmesriiki, on kohane märkida, nagu rõhutasid Madalmaade ja Austria valitsus, et selleks on olemas mitmesuguseid mehhanisme, mis peavad võimaldama tagada, et niisugused vastuolud oleksid oma iseloomult üksnes ajutised.
- 42 Kõigepealt tuleneb tolliseadustiku artiklist 9 ja artikli 12 lõike 5 punkti a alapunktist iii, et siduvat tariifiinformatsiooni saab kehtetuks tunnistada, kui üks või mitu sellise otsuse tegemiseks ettenähtud tingimustest olid täitmata või neid enam ei täideta. Sellest tuleneb, et kui tolliasutus leiab, et tema algselt antud tõlgendus on ekslik hindamisvea või tariifse klassifikatsiooni valdkonna käsituste edasiarenemise tõttu, siis on tal õigus leida, et üks siduva tariifiinformatsiooni andmiseks ettenähtud tingimustest ei ole enam täidetud, ning tunnistada siduv tariifiinformatsioon kehtetuks, et muuta asjaomaste kaupade tariifset klassifikatsiooni (vt selle kohta 22. jaanuari 2004. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-133/02 ja C-134/02: Timmermans Transport ja Hoogenboom Production, EKL 2004, lk I-1125, punktid 21–25).
- 43 Seejärel on kohane meenutada, et vastavalt tolliseadustiku artikli 12 lõike 5 punkti a alapunktile i kaotab siduv tariifiinformatsioon kehtivuse, kui võetakse vastu uus

klassifitseerimise määrus ja informatsioon ei vasta selles ettenähtud nõuetele. Vastavalt määruse nr 2658/87 artikli 9 lõikele 1 on komisjonil pädevus selliseid klassifitseerimismäärusi vastu võtta nimetatud määruse artiklis 10 sätestatud korras.

44 Eeldades lõpetuseks, et vaatamata kõigele kinnistuvad vaadeldud erinevused, siis saab asja Euroopa Kohtusse saata EÜ artikli 226 alusel. Viimati mainitu kohta on kohane meenutada, et halduspraktika võib olla liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi esemeks, kui selline praktika on teataval määral püsiv ja üldlevinud (vt eelkõige 29. aprilli 2004. aasta otsus kohtuasjas C-387/99: komisjon v. Saksamaa, EKL 2004, lk I-3751, punkt 42, ja 26. aprilli 2005. aasta otsus kohtuasjas C-494/01: komisjon v. Iirimaa, EKL 2005, lk I-3331, punkt 28).

45 Kõike eelnevat arvesse võttes tuleb esimesele küsimusele vastata, et EÜ artiklit 234 tuleb tõlgendada selliselt, et juhul, kui siseriikliku kohtu menetluses olevas teatava kauba tariifset klassifitseerimist käsitlevas vaidluses esitatakse siduv tariifiinformatsioon, mis puudutab sarnast kaupa ja mille on teise liikmesriigi tolliasutus andnud nimetatud vaidluse seisukohast kolmandale isikule, ja kui nimetatud kohus leiab, et siduvas tariifiinformatsioonis sisalduv tariifne klassifikatsioon on ekslik, siis need kaks asjaolu:

— ei saa tekitada kohtule, mille otsuste peale saab siseriikliku õiguse järgi edasi kaevata, kohustust Euroopa Kohtule tõlgendamisküsimusi esitada;

— ainuüksi ei saa automaatselt tekitada kohtule, mille otsuste peale ei saa siseriikliku õiguse järgi edasi kaevata, kohustust Euroopa Kohtule tõlgendamisküsimusi esitada.

Kohus, mille otsuste peale ei saa siseriikliku õiguse järgi edasi kaevata, on siiski kohustatud juhul, kui tema menetluses oleva asja käigus kerkib üles ühenduse õiguse küsimus, täitma oma kohustust saata asi Euroopa Kohtusse, välja arvatud juhul, kui ta tuvastab, et tõstatatud küsimus ei ole asjakohane või kui kõnealust ühenduse õiguse sätet on Euroopa Kohus juba tõlgendanud või ühenduse õiguse korrektne kohaldamine on nii ilmselge, et ei jää mingit võimalust mõistlikuks kahtluseks; sellise võimaluse olemasolu tuleb hinnata lähtuvalt ühenduse õigusele omastest tunnusjoontest, ühenduse õiguse tõlgendamisega kaasnevatest spetsiifilistest raskustest ja kohtupraktika erinevuse ohust ühenduse sees; selles suhtes peab eespool viidatud siduva tariifiinformatsiooni olemasolu muutma nimetatud kohtu eriti tähelepanelikuks, kui ta hindab KN-i korrektse kohaldamise suhtes mõistliku kahtluse võimalikku puudumist, võttes eelkõige arvesse eespool nimetatud kolme hindamiskriteeriumi.

### *Teine küsimus*

- 46 Oma teise küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas KN-i rubriiki 8709 tuleb tõlgendada selliselt, et sõiduk, millel on niisugused tunnusjooned nagu sellel, mis on põhikohtuasjas kõne all, kuulub nimetatud rubriiki.
- 47 Väljakujunenud kohtupraktikast tuleneb, et õiguskindluse ja järelevalve lihtsustamise huvides tuleb kaupade tariifse klassifitseerimise otsustavat kriteeriumi otsida üldiselt kaupade objektiivsetest tunnusjoontest ja omadustest, nii nagu need on kindlaks määratud KN rubriigi ja asjaomase jao või asjaomaste gruppide märkuste sõnastuses (vt eelkõige 16. septembri 2004. aasta otsus kohtuasjas C-396/02: DFDS, EKL 2004, lk I-8439, punkt 27, ja viidatud kohtupraktika).

- 48 KN-i ja HS-i selgitavad märkused aitavad omalt poolt oluliselt kaasa erinevate tariifirubriikide ulatuse tõlgendamisele, omamata samas siiski siduvat õigusjõudu (vt eelkõige eespool viidatud kohtuotsus DFDS, punkt 28). Nimetatud märkuste sisu peab seega olema kooskõlas KN-i sätetega ega tohi muuta nende ulatust (vt eelkõige 9. veebruari 1999. aasta otsus kohtuasjas C-280/97: ROSE Elektrotechnik, EKL 1999, lk I-689, punkt 23, ja 26. septembri 2000. aasta otsus kohtuasjas C-42/99: Eru Portuguesa, EKL 2000, lk I-7691, punkt 20).
- 49 Käesoleval juhul nimetab KN-i rubriik 8709 järgmisi sõidukeid: „tõste- ja teisaldusseadmeta iseliikuvad veokäru, mida kasutatakse tehastes, ladudes, sadamates ja lennujaamades lühikesteks kaubavedudeks” ning „raudteejaama platvormil kasutatavad traktorid” ja eelnimetatud sõidukite osad.
- 50 Selline sõnastus eristab kahte liiki sõidukeid, kusjuures kumbagi liiki määratletakse lähtuvalt nende teatavatest ehituslikest tunnusoontest ja/või võimalikust kasutus- alast.
- 51 „Iseliikuvate veokärude” osas sisaldab see sõnastus täpsustusi, mille kohaselt peab olema tegemist sõidukitega, mida kasutatakse tehastes, ladudes, sadamates ja lennujaamades; millel ei saa olla tõste- ega teisaldusseadmeid ning mida kasutatakse kaubavedudeks. Lisaks täpsustavad HS-i selgitavad märkused viimati mainitu osas, et iseliikuvad veokäru on varustatud näiteks platvormi või kastiga, kuhu laaditakse kaup.
- 52 Kuigi põhikohtuasjas kõne all olevaid sõidukeid kasutatakse tootmisterritooriumidel ja -ladudes, ei vasta need ilmselgelt nõutavatele tingimustele, kuna nagu Madalmaade valitsus õigesti rõhutas, nähtub eelotsusetaotlusest, et nimetatud

sõidukite kui sellistega ei saa teostada kaubavedu, vaid neid saab kasutada üksnes poolhaagiste vedamiseks tõstelaua abil.

- 53 „Traktorite” osas on kohane kõigepealt meenutada, et rubriik 8701, mis on pühendatud „traktoritele”, mida on määratletud grupi 87 märkuses 2 kui „mootorsõidukit, mis on peamiselt mõeldud teise sõiduki, seadme või koorma vedamiseks või tõukamiseks”, viitab sellele, et nimetatud rubriik hõlmab kõiki selliselt määratletud traktoreid, välja arvatud rubriigis 8709 nimetatud traktoreid.
- 54 Viimati mainitud rubriigi sõnastus viitab traktoritele, mida kasutatakse raudteejaamades. Mõned keeleversioonid nagu näiteks inglisi- ja hollandikeelsed versioonid viitavad täpsemalt raudteejaama platvormile.
- 55 Siinkohal on sobiv meenutada, et vastavalt Euroopa Kohtu väljakujunenud praktikale võib kauba otstarve kujutada endast tariifse klassifitseerimise objektiivset kriteeriumi, kui see otstarve on kaubast lahutamatu, kusjuures sellist lahutamatust peab olema võimalik hinnata lähtuvalt kauba objektiivsetest tunnusjoontest ja omadustest (vt eelkõige 17. märtsi 2005. aasta otsus kohtuasjas C-467/03: Ikegami, EKL 2005, lk I-2389, punkt 23, ja viidatud kohtupraktika).
- 56 Rubriigi 8709 sõnastus omistab määrava tähtsuse asjaolule, et kõnealused sõidukid peavad olema sellised, mida kasutatakse vedamiseks raudteejaamades ja täpsemalt — nagu tuleneb mõnedest keeleversioonidest — raudteejaama platvormil.

- 57 Selline kriteerium viitab veokäru objektiivsetele tunnusjoontele, mis peavad olema niisugused, et sõiduk oleks loomu poolest kasutuskõlblik raudteejaamades, täpsemalt raudteejaama platvormil, ning et sõiduk oleks identne või sarnane sõidukitega, mida sellistes kohtades tegelikult kasutatakse.
- 58 HS-i selgitavad märkused kinnitavad omalt poolt, et rubriigis 8709 selliselt nimetatud sõidukid on niisugused, mida kasutatakse väikeste haagiste vedamiseks raudteejaama platvormil.
- 59 Käesolevas asjas, nagu mainis eelotsusetaotluse esitanud kohus, on põhikohtuasjas kõne all olevad sõidukid varustatud diiselmootoriga, mille võimsus on 132 kW 2500 pöörde juures minutis, ja automaatkäigukastiga, millel on neli käiku edaspidi liikumiseks ja üks käik tagurpidi liikumiseks, ning neil sõidukitel on suletud kabiin ja tõstelaud, mis võimaldab 60 cm tõstekõrgust. Nimetatud sõidukite kandevõime on 32 000 kg, neil on väga väike pöörderaadius ja need on mõeldud poolhaagiste ümberpaigutamise tagamiseks.
- 60 Nendest objektiivsetest tunnusjoontest tulenevalt ei ole põhikohtuasjas kõne all olevad sõidukid ilmselgelt sarnased raudteejaamades — täpsemalt raudteejaama platvormil — vedamiseks tegelikult kasutatavate sõidukitega ega ka loomu poolest sellisel otstarbel kasutuskõlblikud.
- 61 Sellest järeldub, nagu Madalmaade valitsus õigesti väitis ja vastupidi Intermodali ja komisjoni kaitstud seisukohale, et sellised sõidukid ei saa kuuluda rubriigi 8709 kohaldamisalasse.



- 62 Lisaks võib tähele panna, et seda järeldust toetavad muud HS-i selgitavates märkustes sisalduvad täpsustused. Nii näitavad need, et tunnusjooned, mis võimaldavad rubriiki 8709 kuuluvaid sõidukeid eristada rubriigis 8701 nimetatud traktoritest, seisnevad näiteks nende sõidukite piiratud suurimas kiiruses, mis üldjuhul ei ületa 30–35 km/h; nende pöörderaadiuses, mis on umbkaudu võrdne veokäru enda pikkusega; asjaolus, et neid ei saa nende ehituse ja eriseadeldiste tõttu kasutada kaubaveoks maanteel, ning ka asjaolus, et need on rubriigis 8701 nimetatud traktoritest üldjuhul kergemad ja vähem võimsad. Need märkused täpsustavad ka, et rubriigis 8709 nimetatud veokärudel ei ole suletud juhikabiini, juhile mõeldud koht on mõnikord üksnes platvorm, kus juht seisab sõiduki juhtimisel püsti.
- 63 Seega tuleb tõdeda, et põhikohtuasjas kõne all olevatel sõidukitel puuduvad HS-i selgitavates märkustes loetletud tunnusjooned.
- 64 Eeltoodut arvesse võttes tuleb teisele küsimusele vastata, et KN-i rubriiki 8709 tuleb tõlgendada selliselt, et sellega ei ole hõlmatud sõiduk, mis on varustatud diiselmootoriga, mille võimsus on 132 kW 2500 pöörde juures minutis, ja automaatkäigukastiga, millel on neli käiku edaspidi liikumiseks ja üks käik tagurpidi liikumiseks; millel on suletud kabiin ja tõstelaud, mis võimaldab 60 cm tõstekõrgust; mille kandevõime on 32 000 kg; millel on väga väike pöörderaadius ja mis on mõeldud poolhaagiste ümberpaigutamise tagamiseks tootmisterritooriumil ja -hoonetes. Selline sõiduk ei kujuta endast kaubaveoks kasutatavat iseliikuvat veokäru ega raudteejaama platvormil kasutatavat traktorit nimetatud rubriigi tähenduses.

## Kohtukulud

- 65 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus poolelioleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse siseriiklik kohus. Euroopa Kohtule märkuste esitamiseга seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (esimene koda) otsustab:

1. EÜ artiklit 234 tuleb tõlgendada selliselt, et juhul, kui siseriikliku kohtu menetluses olevas teatava kauba tariifset klassifitseerimist käsitlevas vaidluses esitatakse siduv tariifiinformatsioon, mis puudutab sarnast kaupa ja mille on teise liikmesriigi tolliasutus andnud nimetatud vaidluse seisukohast kolmandale isikule, ja kui nimetatud kohus leiab, et siduvas tariifiinformatsioonis sisalduv tariifne klassifikatsioon on ekslik, siis need kaks asjaolu:

- ei saa tekitada kohtule, mille otsuste peale saab siseriikliku õiguse järgi edasi kaevata, kohustust Euroopa Kohtule tõlgendamisküsimusi esitada;

- ainuüksi ei saa automaatselt tekitada kohtule, mille otsuste peale ei saa siseriikliku õiguse järgi edasi kaevata, kohustust Euroopa Kohtule tõlgendamisküsimusi esitada.

Kohus, mille otsuste peale ei saa siseriikliku õiguse järgi edasi kaevata, on siiski kohustatud juhul, kui tema menetluses oleva asja käigus kerkib üles ühenduse õiguse küsimus, täitma oma kohustust saata asi Euroopa Kohtusse, välja arvatud juhul, kui ta tuvastab, et tõstatatud küsimus ei ole asjakohane või kui kõnealust ühenduse õiguse sätet on Euroopa Kohus juba tõlgendanud või ühenduse õiguse korrektne kohaldamine on nii ilmselge, et ei jää mingit võimalust mõistlikuks kahtluseks; sellise võimaluse olemasolu tuleb hinnata lähtuvalt ühenduse õigusele omastest tunnusjoontest, ühenduse õiguse tõlgendamisega kaasnevatest spetsiifilistest raskustest ja kohtupraktika erinevuse ohust ühenduse sees; selles suhtes peab eespool viidatud siduva tariifiinformatsiooni olemasolu muutma nimetatud kohtu eriti tähelepanelikuks, kui ta hindab nõukogu 23. juuli 1987. aasta määruse (EMÜ) nr 2658/87 tariifi- ja statistikanomenklatuuri ning ühise tollitariifistiku kohta, muudetud komisjoni 26. oktoobri 1998. aasta määrusega (EÜ) nr 2261/98, I lisas sisalduva kombineeritud nomenklatuuri korrektse kohaldamise suhtes mõistliku kahtluse võimalikku puudumist, võttes eelkõige arvesse eespool nimetatud kolme hindamiskriteeriumi.

2. Kombineeritud nomenklatuuri rubriiki 8709 tuleb tõlgendada selliselt, et sellega ei ole hõlmatud sõiduk, mis on varustatud diiselmootoriga, mille võimsus on 132 kW 2500 pöörde juures minutis, ja automaatkäigukastiga, millel on neli käiku edaspidi liikumiseks ja üks käik tagurpidi liikumiseks;

**millel on suletud kabiin ja tõstelaud, mis võimaldab 60 cm tõstekõrgust; mille kandevõime on 32 000 kg; millel on väga väike pöörderaadius ja mis on mõeldud poolhaagiste ümberpaigutamise tagamiseks tootmisterritooriumil ja -hoonetes. Selline sõiduk ei kujuta endast kaubaveoks kasutatavat iseliikuvat veokäru ega raudteejaama platvormil kasutatavat traktorit nimetatud rubriigi tähenduses.**

Allkirjad