



## Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (nyolcadik tanács)

2016. szeptember 22.\*

„Előzetes döntéshozatal — Az érvényesség vizsgálata — 1051/2009/EK rendelet — Közös Vámtarifa — Tarifális besorolás — Kombinált Nomenklátúra — 8701 vámtarifaszám — Vontatók — 8701 90 11 — 8701 90 39 vámtarifaalszámok — Mezőgazdasági vontató (az egytengelyes kerti traktor kivételével) és kerekes erdei vontató — Vontatóként történő felhasználásra tervezett, könnyű, négykerekű terepjáró járművek”

A C-91/15. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Gerechtshof Amsterdam (amszterdami fellebbviteli bíróság, Hollandia) a Bírósághoz 2015. február 25-én érkezett, 2015. február 12-i határozatával terjesztett elő az előtte

a **Kawasaki Motors Europe NV**

és

az **Inspecteur van de Belastingdienst/Douane**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (nyolcadik tanács),

tagjai: D. Šváby (előadó) tanácselnök, J. Malenovský és M. Safjan bírák,

főtanácsnok: M. Szpunar,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- a Kawasaki Motors Europe NV képviseletében J. A. H. Hollebeek, M. van der Knaap és E. van Doornik advocaten,
- a holland kormány képviseletében M. Bulterman és B. Koopman, meghatalmazotti minőségben,
- az Európai Bizottság képviseletében J.-F. Brakeland és A. Caeiros, meghatalmazotti minőségben,

tekintettel a főtanácsnok meghallgatását követően hozott határozatra, miszerint az ügy elbírálására a főtanácsnok indítványa nélkül kerül sor,

\* Az eljárás nyelve: holland.

meghozta a következő

### Ítéletet

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem az egyes áruk Kombinált Nomenklatúra szerinti besorolásáról szóló, 2009. november 3-i 1051/2009/EK bizottsági rendelet (HL 2009. L 290., 56. o.) érvényességére vonatkozik.
- 2 Ezt a kérelmet a Kawasaki Motors Europe NV (a továbbiakban: KME) és az Inspecteur van de Belastingdienst/Douane (az adóhatóság ellenőre, Hollandia) (a továbbiakban: Inspecteur) között folyamatban lévő jogvitában terjesztették elő a vontatóként történő felhasználásra tervezett könnyű, négykerékű terepjáró járművekre vonatkozóan az utóbbi által kibocsátott három kötelező érvényű tarifális felvilágosítás tárgyában.

### Jogi háttér

*Az uniós jog*

A 2658/87 rendelet

- 3 A 2000. január 31-i 254/2000/EK tanácsi rendelettel (HL 2000. L 28., 16. o.; magyar nyelvű különkiadás 2. fejezet, 9. kötet, 357. o.) módosított, a vám- és a statisztikai nomenklatúráról, valamint a Közös Vámtarifáról szóló, 1987. július 23-i 2658/87/EGK tanácsi rendelet (HL 1987. L 256., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 2. fejezet, 2. kötet, 382. o.; a továbbiakban: 2658/87 rendelet) 9. cikke (1) bekezdése a) pontja első francia bekezdésének és 10. cikkének megfelelően az Európai Bizottság, amelyet a Vámkódex Bizottság segít, elfogadja a Kombinált Nomenklatúra alkalmazására vonatkozó intézkedéseket, amely az árubesorolás tekintetében a 2658/87 rendelet I. mellékletét képezi. Az 1051/2009 rendeletet a fenti rendelkezések közül az első alapján fogadták el.
- 4 A 2009. szeptember 30-i 948/2009/EK bizottsági rendelettel (HL 2009. L 287., 1. o.) módosított Kombinált Nomenklatúra (a továbbiakban: KN) első része I. szakaszának A. pontja tartalmazza az e nomenklatúra értelmezésére szolgáló általános szabályokat (a továbbiakban: általános szabályok). Ez a pont az alábbiak szerint rendelkezik:

„Az áruknak a Kombinált Nomenklatúrába történő besorolására a következő elvek az irányadók.

1. Az áruosztályok, árucsoportok és árualcsoportok címe csak a hivatkozások megkönnyítésére szolgál; jogi szempontból az áruk besorolását a vámtarifaszámokban szereplő árumegnevezések és az azokhoz kapcsolódó, az áruosztályokhoz, illetve az árucsoportokhoz tartozó megjegyzések alapján, valamint – ha az adott vámtarifaszám vagy megjegyzés eltérően nem rendelkezik – a következő rendelkezések alapján kell meghatározni.

[...]

3. Ha a 2. b) szabály alkalmazásából vagy bármely más okból kifolyólag az árut első látásra két vagy több vámtarifaszám alá lehetne besorolni, a besorolást az alábbiak szerint kell elvégezni:
  - a) Azt a vámtarifaszámot, amely az árut legpontosabban határozza meg, előnyben kell részesíteni azokkal a vámtarifaszámokkal szemben, amelyek általánosabb meghatározást tartalmaznak. [...]

[...]

6. A vámtarifaszámok alszámai alá történő árubesorolást a vámtarifaalszámok szövegében foglalt árumegnevezések, az azokhoz kapcsolódó esetleges alszámos megjegyzések, valamint a fenti általános szabályok megfelelő alkalmazásával kell meghatározni azzal, hogy csak azonos szintű vámtarifaalszámok hasonlíthatók össze. E szabály értelmében a vonatkozó áruosztályhoz és árucsoporthoz tartozó megjegyzéseket is alkalmazni kell, feltéve, hogy azok ellentétes rendelkezést nem tartalmaznak.”
- 5 A KN „Vámtarifa” című második részében a 87. árucsoportban a „járművek és ezek alkatrészei, a vasúti vagy villamosvasúti sínhez kötött járművek kivételével” szerepelnek. Ezen árucsoport 2. megjegyzése szerint ezen árucsoport alkalmazásában „a »vontató« elsősorban más jármű, szerelvény, teher vontatására vagy tolatására alkalmas járművet jelent, amely rendeltetésszerű használatával összefüggésben felszerelhető szerszám, vetőmag, műtrágya vagy más áru szállítására alkalmas szállítótérrel is”.
- 6 A 87. árucsoportban található 8701 vámtarifaszám szövege a következő:

„8701	Vontató (a 8709 vtsz. alá tartozó vontató kivételével):
8701 10 00	? Egytengelyes kerti traktor
8701 20	– Közúti vontató félpótkocsi vontatásra
[...]	
8701 30 00	– Lánctalpas vontató
8701 90	– más – – mezőgazdasági vontató (az egytengelyes kerti traktor kivételével) és kerekes erdei vontató: – – – Új, és a motor teljesítménye:
8701 90 11	– – – – Legfeljebb 18 kW
8701 90 20	– – – – 18 kW-ot meghaladó, de legfeljebb 37 kW
8701 90 25	– – – – 37 kW-ot meghaladó, de legfeljebb 59 kW
8701 90 31	– – – – 59 kW-ot meghaladó, de legfeljebb 75 kW
8701 90 35	– – – – 75 kW-ot meghaladó, de legfeljebb 90 kW
8701 90 39	– – – – 90 kW-ot meghaladó
8701 90 50	– – – használt
8701 90 90	– – Más”

- 7 A 8701 90 90 vámtarifaalszámra vonatkozó behozatali vámtétel 7%, míg a 8701 90 11–8701 90 50 vámtarifaalszámok alá tartozó járművek vámmentességet élveznek.

#### Az 1051/2009 rendelet

- 8 Az 1051/2009 rendelet 2009. november 26-án lépett hatályba. Ez a rendelet, a mellékletében szereplő adatoknak megfelelően két jármű besorolására vonatkozik.
- 9 Mindkét járműre a következő leírás vonatkozik: „Új négykerekű jármű (ún. terepjáró) mintegy 15 kW teljesítményű szikragyújtású belső égésű dugattyús motorral, mintegy 310 kg üres tömeggel”, és azokat a rendelet a KN 8701 90 11, illetőleg a KN 8701 90 90 vámtarifaalszám alá sorolja be.
- 10 A leírásuk után szereplő információk szerint e két jármű a következő közös tulajdonságokkal rendelkezik:
- egyetlen, mintegy 600 mm hosszúságú, csak a járművezető elhelyezését szolgáló ülés,

- kormányrúddal működtetett, az Ackerman-elven működő gépkocsi típusú kormányrendszer,
  - fék az első és a hátsó kerekeken,
  - automata tengelykapcsoló és hátrameneti fokozat,
  - kifejezetten nehéz terepre tervezett, kis áttétel mellett elegendő nagyságú vontatókapacitást nyújtó motor,
  - kardánhajtású hátsó kerekek,
  - terepi közlekedést lehetővé tévő profilú gumiabroncsok,
  - különböző vontatószerkezetek csatlakoztatását lehetővé tévő szerelvényekkel ellátott furat, valamint
  - mintegy 1 170 kg vontatókapacitás (fékezés nélkül).
- 11 Az említett információk szerint azonban csak az első jármű rendelkezik „favontatást lehetővé tévő, állandó jelleggel a járműre szerelt csörlők[kel]”. A rendelet megemlíti, hogy „Kialakításánál fogva a jármű alapvetően erdészeti felhasználásra szolgál”.
- 12 Az említett mellékletben szereplő indokolásnak megfelelően az így elvégzett besorolásokat a Kombinált Nomenklátúra értelmezésére szolgáló 1. és 6. általános szabály, a KN második részének 87. árucsoportjához tartozó 2. megjegyzés, és a 8701 vámtarifaszám, a 8701 90 vámtarifaalszám, valamint az egyes járművek saját besorolásának megfelelő nyolc számjegyű vámtarifaalszámok szövegezése határozza meg.
- 13 Ebben az indokolásban a két járműre vonatkozóan a következő megállapítások szerepelnek még:
- „A jármű különböző vontatószerkezetek csatlakoztatását lehetővé tévő szerelvényekkel felszerelt furattal van ellátva, kerekei kardánhajtásúak, és terv szerint nehéz terepen végzett munkára, valamint más jármű, szerelvény vagy teher vontatására vagy tolására szolgál (87. árucsoport, 2. megjegyzés).”
  - „A jármű nem sorolható a 8703 vtsz. alá, mert megfelel a 87. árucsoportéhoz tartozó 2. megjegyzés meghatározásának, és legalább üres tömege kétszeresének megfelelő tömeget képes vontatni vagy tolni (fékezés nélkül). (Lásd még a 8701 90 11–8701 90 90 alszámhoz tartozó KN-magyarázatot).”
- 14 Mindazonáltal az egyes járművek besorolására vonatkozó indokolás utolsó előtti bekezdése a következő megkülönböztetést tartalmazza:
- A KN 8701 90 11 vámtarifaalszám alá besorolt első járművet illetően az indokolás megállapítja, hogy: „A csörlő miatt a jármű alapvetően erdészeti vontatónak minősül. (Lásd még a 8701 90 11–8701 90 50 alszámhoz tartozó KN-magyarázatot).”
  - A KN 8701 90 90 vámtarifaalszám alá besorolt második járművet illetően ezzel szemben azt állapítja meg, hogy: „A jármű nem tekinthető mezőgazdasági vagy erdészeti vontatónak, mert sem géphajtó csonkot, sem hidraulikus emelőszerkezetet, sem csörlőt nem tartalmaz. (Lásd még a 8701 90 11–8701 90 50 alszámhoz tartozó KN-magyarázatot).”

15 2009. november 3-án, az 1051/2009 rendelet elfogadásának időpontjában az Európai Közösségek Kombinált Nomenklatúrája magyarázatának (HL 2008. C 133., 1. o.) a releváns vámtarifaalszámok tekintetében a következő volt a szövege:

– A 8701 90 11–8701 90 90 vámtarifaalszámok összessége esetében:

„Ezen alszámok alá tartoznak az úgynevezett »terepjárók«, melyeket vontatóként történő felhasználásra terveztek, és amelyek a következő jellemzőkkel rendelkeznek:

- egyetlen vezetőülés,
  - egy szabványos vonóhorog,
  - két markolattal ellátott, a vezérművet magában foglaló kormányrúddal kormányozható,
  - a kormányzás a két első kerék elfordításával valósul meg, és gépkocsi típusú kormányrendszeren alapul (Ackerman-elv),
  - valamennyi kerék rendelkezik fékkel,
  - egy automata tengelykapcsoló és egy hátrameneti sebességfokozat,
  - kifejezetten nehéz terepre tervezett motor, amely alacsony fordulatszámon képes megfelelő energiát leadni a hozzá csatlakoztatott eszköz vontatásához,
  - az energiát a kerekek számára tengelyek adják át és nem lánc,
  - a járművekre szerelt gumiabroncsok nagy mintamélységű futófelülete alkalmassá teszi őket nehéz terepen való közlekedésre,
  - a jármű képes a saját súlyát legalább kétszer meghaladó súlyú, fék nélküli pótkocsi vontatására. Amennyiben a járművek rendelkeznek a fentiekben ismertetett összes jellemzővel és a 8701 90 11–8701 90 50 alszámhoz tartozó magyarázattal összhangban vannak, mezőgazdasági vagy erdei vontatóként kell őket besorolni. Ellenkező esetben a 8701 90 90 alszám alá tartoznak. Ha a járművek nem rendelkeznek a fentiekben ismertetett összes jellemzővel, az úgynevezett »terepjárókat« a 8703 vámtarifaszám alá kell besorolni. Szintén nem tartoznak ezen alszámok alá a négykerékű motorkerékpárok (az úgynevezett »quadok«) (8703 vámtarifaszám vagy 9503 00 10 alszám [lásd az ezen alszámhoz tartozó magyarázatot]).”
- A mezőgazdasági vontatóra (az egytengelyes kerti traktor kivételével) és kerekes erdei vontatóra vonatkozó 8701 90 11–8701 90 50 vámtarifaalszámok esetében:

„Ide tartoznak a legalább háromkerékű mező- vagy erdőgazdasági vontatók, amelyeket szerkezeti felépítésük és felszereltségük alapján mezőgazdasági, kertészeti vagy erdőgazdasági felhasználásra szántak. Az ilyen járművek maximális sebessége korlátozott (országúton általában 25 km/h vagy az alatti). A mezőgazdasági vontatókat általában hidraulikus szerkezettel szerelik fel, amelynek segítségével lehet a mezőgazdasági eszközöket (ekét, boronát stb.) felemelni, illetve leereszteni, valamint meghajtási lehetősége van más gépek és eszközök működtetésére, illetve – vontatóhoroggal – pótkocsi vontatására. Elláthatják még rakodóberendezés (széna- vagy trágyarakodó stb.) működtetésére alkalmas hidraulikus eszközzel is, amelyek ilyenkor tartozékoknak tekinthetők. Ide tartoznak a különleges felépítésű mezőgazdasági vontatók is, mint pl. a megemelt alvázú vontató, amelyet szőlőskertekben és faiskolákban használnak, a hegyi vontató és a talajművelő eszközöket vontató traktor. A cserélhető mezőgazdasági eszközöket még akkor is saját vtsz.-uk (8432, 8433 vtsz. stb.) alá kell osztályozni, ha a vámkezeléskor azokat rászzerelték a vontatóra. Az erdőgazdasági vontató további jellegzetessége, hogy

állandó jelleggel csörlőt szereltek rá a rönkök vontatására. Az árucsoporthoz tartozó Megjegyzések (2) bekezdése értelmében az ide tartozó vontatókon lehetnek bizonyos módosítások, amelyek révén lehetővé válik, hogy rendeltetés szerinti használatukkal összhangban mezőgazdasági vagy erdőgazdasági eszközöket, szerszámokat, műtrágyát vagy vetőmagvakat stb. tudjanak magukkal vinni. Nem osztályozható ide az üléses fűnyíró (néha kerti traktornak is nevezik), amelyet állandó vágófejjel láttak el, és egyetlen meghajtó kimenete van csupán, kizárólag a vágóberendezés működtetésére (lásd a 8433 vtsz. magyarázatát).”

– A „más” című 8701 90 90 vámtarifaalszám esetében:

„Ezen alszám alá tartozik:

1. közüzemi vontató;
2. egytengelyes vontató csuklós gépjárművekhez.”

### **Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés**

16 Az alapeljárás a Kawasaki márkanévű terepjáró járművek három modelljének (KVF-360 4x4, KVF-650 4x4 és KVF-750 4x4) tarifális besorolására vonatkozik. Ezek a modellek a következő közös jellemzőkkel rendelkeznek:

- szikragyújtású belső égésű dugattyús motor, az első jármű esetében léghűtéssel, a két másik esetében folyadékűtéssel, amely motorok teljesítménye 15,7 kW, 30,9 kW, illetőleg 37,1 kW;
- egyetlen ülés, egy személy általi használatra való kialakítás;
- 274,5 kg, 273 kg, illetőleg 275 kg üres tömeg;
- kormányruddal működtetett, az Ackerman-elven működő gépkocsi típusú kormányrendszer;
- fék az első és a hátsó kerekeken;
- automata tengelykapcsoló és hátrameneti fokozat;
- kifejezetten nehéz terepre tervezett, kis áttétel mellett elegendő nagyságú vontatókapacitást nyújtó motor;
- a motor a hátsó tengelyt vagy a négy kereket hajtja meg;
- terepi közlekedést lehetővé tévő profilú gumiabroncsok;
- pótkocsi vontatására szolgáló vonóhorog;
- 620 kg, 567 kg, illetőleg 567 kg vontatókapacitás (fékezés nélkül), és 1028 kg, 1096 kg, illetőleg 1098 kg vonatókapacitás (fékezéssel);
- kardánhajtás;
- fokozat nélküli sebességváltó (folyamatosan változó áttételű erőátvitel), és
- a géphajtó csonk, a hidraulikus emelőszerkezetet és a csörlő hiánya.



- 17 2010. április 28-án a KME e három terepjáró járműmodell tekintetében kötelező érvényű tarifális felvilágosításokat kért, amelyben megjelölte, hogy azokat a mezőgazdasági vontatókra és az erdei vontatókra vonatkozó KN 8701 90 11, 8701 90 20 és 8701 90 25 vámtarifaalszám alá sorolják be, azzal hogy a kérelemben ily módon javasolt besorolás esetében a megkülönböztetés az egyes modellek motorteljesítményének függvénye.
- 18 A kötelező érvényű tarifális felvilágosításokat május 11-én bocsjították ki, és azokban valamennyi modellt a 8701 90 90 vámtarifaalszám alá sorolták be.
- 19 A KME a sikertelen panaszt követően keresetet indított az e tarifális felvilágosításokat tartalmazó határozatok ellen, amely kereset tárgyában a fellebbezés szakaszában a *Gerechtshof Amsterdam* (amszterdami fellebbviteli bíróság, Hollandia) járt el.
- 20 Ez a bíróság kifejti, hogy az alapeljárás kezdete 1992-re nyúlik vissza, amely év során a hatáskörrel rendelkező hatóság úgy döntött, hogy a jelenleg az alapeljárás tárgyát képezőhöz hasonló vagy azokkal azonos járműveket személyszállításra tervezett járművekként a KN 8703 21 10 vámtarifaalszám alá sorolja be. Mindazonáltal az a hatóság, amely a tarifális besorolásra vonatkozó jogvitákban abban az időben döntéshozatali hatáskörrel rendelkezett úgy vélte, hogy ez a besorolás téves, és azt állapította meg, hogy az érintett járműveket a 8701 90 11 vámtarifaalszám alá kell besorolni, amely a legfeljebb 18 kW motorteljesítményű új mezőgazdasági vontatóknak és kerekes erdei vontatóknak felel meg. Az e határozatnak megfelelő tarifális felvilágosítások kibocsájtásra kerültek.
- 21 E felvilágosítások lejártát követően a KME új kérelmeket nyújtott be a kötelező érvényű tarifális felvilágosítások iránt ugyanezen típusú járművek, és köztük a KVF-650 4x4 terepjáró járműmodell tekintetében, amely utóbbi a jelenleg az alapeljárás tárgyát képező három modell egyike. Az e kérelmek alapján kibocsájtott kötelező érvényű tarifális felvilágosításokban az *Inspecteur* az említett járműveket újból „az elsősorban személyszállításra tervezett, legfeljebb 1000 cm<sup>3</sup> hengerűrtartalommal rendelkező új gépkocsikra és más gépjárművekre” vonatkozó KN 8703 21 10 alszám alá sorolta be. Erre a besorolásra az egyes árucikkeknek a *Kombinált Nomenklatúra* szerinti besorolásáról szóló, 1998. november 23-i 2518/98/EK rendeletre (HL 1998. L 315., 3. o.; magyar nyelvű különkiadás 2. fejezet, 9. kötet, 52. o.) való hivatkozással került sor.
- 22 Az említett kötelező érvényű tarifális felvilágosításokra vonatkozó, KME által indított bírósági eljárások keretében a *Gerechtshof Amsterdam* (amszterdami fellebbviteli bíróság) kérdést tett fel a Bíróságnak e rendelet érvényességére, valamint adott esetben azon vámtarifaalszámokra vonatkozóan, amelyek alá az érintett járműveket be lehetne sorolni.
- 23 A 2006. április 27-i *Kawasaki Motors Europe* ítéletben (C-15/05, EU:C:2006:259) a Bíróság megállapította a 2518/98 rendelet érvénytelenségét. Ezen ítélet rendelkező részének 2. pontjában a Bíróság úgy határozott, hogy a KN 8701 90 alszám alá kell besorolni az olyan új, négykerekű gépjárműveket, amelyeket egyetlen üléssel, a motorkerékpároknál használatos kormányval irányítható, *Ackerman*-elven működő kormányrendszerrel és vonószerkezettel szereltek fel, valamint műszaki jellemzői alkalmassá teszik arra, hogy a saját súlyuknak legalább a kétszeresét tolják, és az említett járműveket a motorteljesítményüknek megfelelő vámtarifaalszámok alá kell véglegesen besorolni.
- 24 Ezen ítélet alapján 2009. január 12-én az *Inspecteur* új kötelező érvényű tarifális felvilágosításokat bocsjított ki, és az érintett járműveket a motorteljesítményüktől függően a KN 8701 90 11, illetőleg a KN 8701 90 20 vámtarifaalszám alá sorolta be.
- 25 Mindazonáltal az *Inspecteur* 2009. december 3-án közölte, hogy ezek a felvilágosítások az 1051/2009 rendelet hatálybalépése miatt érvényüket veszítették, közölte továbbá, hogy e rendelet alapján fogja kibocsájtani a jelenleg az alapeljárás tárgyát képező – az érintett járműveket a KN 8701 90 90 vámtarifaalszám alá soroló – kötelező érvényű tarifális felvilágosításokat.

- 26 A kérdést előterjesztő bíróság az alapeljárás feleihez hasonlóan úgy véli, hogy az 1051/2009 rendelet mellékletének 2. pontjában meghatározott jármű és az alapeljárás tárgyát képező járművek hasonlítanak egymáshoz, jóllehet azok nem teljesen azonosak, ezért ez a rendelet – a 2004. március 4-i Krings-ítéletre (C-130/02, EU:C:2004:122) figyelemmel – az utóbbi járművekre analógia útján alkalmazható.
- 27 Mindazonáltal a bíróságnak kétségei vannak e rendelet érvényességét illetően, amennyiben abból az következik, hogy ezeket a járműveket a KN 8701 90 90 vámtarifaalszám alá kell besorolni, mivel azok nem rendelkeznek géphajtó csonkkal, hidraulikus emelőszerkezettel vagy csörlővel.
- 28 Az említett bíróság ugyanis úgy véli, hogy a 2006. április 27-i Kawasaki Motors Europe ítélet (C-15/05, EU:C:2006:259) rendelkező részének 2. pontját – amely ítéletet az alapeljárás tárgyát képező egyik járműmodellel, nevezetesen a KVF-650 4x4 modellel megegyező járműre vonatkozó alapeljárás alapján hozták – kizárólag úgy lehet értelmezni, hogy az azt jelenti, hogy a Bíróság ezeket a járműveket „mezőgazdasági vontatónak és erdei vontatónak” minősítette, mivel a KN 8701 90 vámtarifaalszámban ez a vontatók egyetlen olyan kategóriája, amely esetében a nomenklatúra a motor teljesítményének függvényében határozza meg a vámtarifaalszámokat (8701 90 11–8701 90 39 nyolc számjegyű vámtarifaalszámok).
- 29 Egyébiránt a Gerechtshof Amsterdam (amszterdami fellebbviteli bíróság) rámutat arra, hogy a 8701 90 11–8701 90 50 vámtarifaalszámokra vonatkozó magyarázó megjegyzésekben – amelyekre azon 1051/2009 rendelet mellékletének 2. pontjának indokolása hivatkozik, amely rendelet érvényessége a jelenleg a Bíróság elé terjesztett kérdés tárgya – ugyan az szerepel, hogy az erdei vontatóknak az a jellemzőjük, hogy csörlővel rendelkeznek, a mezőgazdasági vontatókat illetően azonban az, hogy azokat „általában” hidraulikus emelőszerkezettel és géphajtó csonkkal szerelik fel, ami nem zárja ki azt, hogy az alapeljárás tárgyát képezőkhöz hasonló, hidraulikus emelőszerkezettel vagy géphajtó csonkkal nem rendelkező terepjáró járműveket mezőgazdasági vontatóként sorolják be.
- 30 Ilyen körülmények között a Gerechtshof Amsterdam felfüggesztette az eljárást, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjesztette a Bíróság elé:

„Érvényes-e az [...] 1051/2009 rendelet?”

### **Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről**

#### *Az előterjesztett kérelem elfogadhatóságáról*

- 31 A Bizottság azt állítja, hogy az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés elfogadhatatlan, mivel az 1051/2009 rendelet – amely rendelet érvényességének vizsgálatát a Bíróságtól kéri – nincs hatással az alapeljárás kimenetelére. Amint az ugyanis az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, az e jogvita tárgyát képező járművek nem azonosak, hanem csak hasonlóak az e rendelet melléklete 2. pontjában foglalt járműhöz, ezért az említett rendelet nem rendelkezhet közvetlen jogkövetkezménnyel az alapeljárás tárgyát képező járművek besorolására.
- 32 A Bizottság szerint a kérdést előterjesztő bíróság ebben a tekintetben tévesen értelmezi a 2004. március 4-i Krings-ítéletet (C-130/02, EU:C:2004:122). Ebből az ítéletből ugyanis nem következik, hogy ezt a rendeletet kötelező volna analógia útján alkalmazni egy besorolásról szóló rendeletben meghatározottakhoz hasonló termékekre, mivel ez az ítélet az ilyen rendeletet inkább inspirációs forrásként mutatja be a KN egységes értelmezése és a gazdasági szereplők közötti egyenlő bánásmód előmozdítása érdekében.



- 33 Ezenkívül a Bizottság szerint ez az ítélet nem indokolja meg, hogy az alapeljárás tárgyát képező járművek miben hasonlítanak az 1051/2009 rendelet mellékletének 2. pontjában meghatározott járműre.
- 34 Ezt az elfogadhatatlansági kifogást el kell utasítani.
- 35 Ebben a tekintetben előzetesen rá kell mutatni arra, hogy a kérdést előterjesztő bíróság pontosan ugyanazt a szót használta, mint amelyet a 2004. március 4-i Krings-ítélet (C-130/02, EU:C:2004:122) 35. pontjának holland nyelvű változata, azaz a „vergelijkbaar” melléknevet, amely ezen ítélet francia nyelvű változatában az „analogues” melléknévnek és a német nyelvű változatban az „entsprechen” igének felel meg, amely utóbbi azon előzetes döntéshozatali eljárás nyelve, amelyen az említett ítéletet meghozták.
- 36 Ezenfelül úgy tűnik egyrészt, hogy ez a bíróság nem szorítkozott annak megállapítására, hogy az alapeljárás tárgyát képező termékek hasonlóak az 1059/2009 rendelet mellékletének 2. pontjában leírt termékhez – amely ténybeli értékelés a kizárólagos hatáskörébe tartozik –, hanem ezenkívül az említett termékek pontos leírását is megadta, amely egyébiránt lényegében az említett mellékletben szereplő leírással is megegyezik, az annak 2. pontjában meghatározott terméket illetően. Így a jelen ítélet 9–11. pontjában és a 16. pontjában szereplő leírásokból az következik, hogy az alapeljárás tárgyát képező járművek hasonlóak az e rendelet mellékletének 2. pontjának tárgyát képező termékhez. Az említett bíróság lényegében azt állapította meg, hogy e járművek mindegyike rendelkezik az összes ahhoz szükséges jellemzővel, hogy azok a KN 8701 vámtarifaszám értelmében „vontatónak” minősüljenek, továbbá azt, hogy azok sem géphajtó csonkkal, sem hidraulikus emelőszerkezettel, sem csörlővel nem rendelkeznek.
- 37 A kérdést előterjesztő bíróság ily módon eleget tett a Bíróság eljárási szabályzata 94. cikke a) és c) pontja követelményeinek, mivel az előzetes döntéshozatalra utaló határozatban szerepelt az általa megállapított releváns tények rövid ismertetése, amely lehetővé teszi azon okok megismerését, amelyek miatt a kérdést előterjesztő bíróságban kérdés merült fel az említett rendelet érintett részének érvényességére vonatkozóan.
- 38 Másrészt elegendő azt megállapítani, hogy a 2004. március 4-i Krings-ítéletben (C-130/02, EU:C:2004:122) – noha az előzetes döntéshozatalra utaló határozat olyan termékekre vonatkozott, amelyek nem azonosak, hanem csak hasonlóak voltak azon besorolásra vonatkozó rendelet mellékletének releváns részében meghatározott termékekhez, amely rendelet érvényességére a Bíróság elé terjesztett kérdés vonatkozott (lásd a jelen ítélet 34. és 35. pontját) – a Bíróság mindamellett határozott e rendelet érvényességéről (lásd az említett rendelet rendelkező részének 1. pontját).
- 39 A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlatából ugyanis az következik, hogy ha valamely besorolásra vonatkozó rendelet nem közvetlenül alkalmazandó azokra a termékekre, amelyek nem azonosak, hanem csak hasonlóak az e rendelet tárgyát képező termékhez, az utóbbi rendeletet az ilyen termékekre analógia útján alkalmazni kell (lásd ebben az értelemben különösen: 2004. március 4-i Krings-ítélet, C-130/02, EU:C:2004:122, 34. és 35. pont, 2006. július 13-i Anagram International ítélet, C-14/05, EU:C:2006:465, 31–33. pont). Következésképpen, ha valamely nemzeti bíróság számára kétséges azon besorolásra vonatkozó rendelet érvényessége, amelyet az e rendeletben meghatározottakhoz kellően hasonló termékekre analógia útján alkalmaznia kell, indokolt, hogy ez a bíróság e rendelet érvényességének vizsgálata céljából előzetes döntéshozatal iránti kérelmet intézzen a Bírósághoz (lásd ebben az értelemben különösen: 2009. február 19-i Kamino International Logistics ítélet (C-376/07, EU:C:2009:105, 69. pont).
- 40 Ennélfogva az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésre válaszolni kell.

*Az ügy érdeméről*

- 41 Emlékeztetni kell arra, hogy a 2006. április 27-i Kawasaki Motors Europe ítélet (C-15/05, EU:C:2006:259) rendelkező részének 2. pontjában a Bíróság úgy határozott, hogy: „a KN 8701 90 alszám alá kell besorolni az olyan új, négykerekű gépjárműveket, amelyeket egyetlen üléssel, a motorkerékpároknál használatos kormányval irányítható, Ackerman-elven működő kormányrendszerrel és vonószerkezettel szereltek fel, valamint műszaki jellemzői alkalmassá teszik arra, hogy a saját súlyuknak legalább a kétszeresét vontassák. A Gerechtshof te Amsterdam [amszterdami fellebbviteli bíróság] feladata, hogy elvégezze az említett gépjárművek besorolását a motorteljesítményüknek megfelelő vámtarifaalszámok alá”.
- 42 A KN 8701 90 vámtarifaalszám – amely az egytengelyes kerti traktor kivételével a vonatókra, a félpótkocsi vontatásra használt közúti vontatókra és a lánctalpas vontatókra vonatkozik, amelyek a 8701 10–8701 30 vámtarifaalszámok alá tartoznak – a vontatók két kategóriájára vonatkozik, nevezetesen:
- egyrészt a mezőgazdasági vontatóra (az egytengelyes kerti traktor kivételével) és kerekes erdei vontatóra,
  - másrészt azokra a vontatókra, amelyek mind a 8701 10–8701 30 vámtarifaalszámok alá tartozó vontatóktól, mind a mezőgazdasági és erdei vontatóktól eltérnek (a továbbiakban: más vontatók).
- 43 A más vontatókra egyetlen nyolc számjegyű vámtarifaalszám, nevezetesen a 8701 90 90 vámtarifaalszám vonatkozik.
- 44 Ezzel a szemben a mezőgazdasági vontatókra és az erdei vontatókra különböző nyolc számjegyű vámtarifaalszámok vonatkoznak. E vontatók között mindenekelőtt aszerint tesznek különbséget, hogy használtak – amely esetben a 8701 90 50 vámtarifaalszám alá tartoznak –, vagy újak-e. Ezt követően az új mezőgazdasági és erdei vontatókat a motorteljesítményük függvényében hat, nyolc számjegyű vámtarifaalszámra osztják fel, nevezetesen a 8701 90 11, 8701 90 20, 8701 90 25, 8701 90 31, 8701 90 35 és 8701 90 39 vámtarifaalszámokra.
- 45 A KN 8701 90 vámtarifaalszám nem tartalmaz a jelen ítélet előző két pontjában említettől eltérő nyolc számjegyű vámtarifaalszámot.
- 46 E megállapításból az következik, hogy a 2006. április 27-i Kawasaki Motors Europe ítélet (C-15/05, EU:C:2006:259) rendelkező részének 2. pontja kizárólag a KN 8701 90 11–8701 90 39 nyolc számjegyű vámtarifaalszámokat érinti, amelyek az új mezőgazdasági vontatókra és erdei vontatókra vonatkoznak, mivel a Bíróság ezeket a vámtarifaalszámokat úgy értelmezte, hogy azokat az említett 2. pontban leírtakhoz hasonló járművek tarifális besorolásánál kell irányadónak tekinteni, amelyek közül az egyedi vámtarifaalszámot a besorolandó jármű motorteljesítménye határozza meg. Következésképpen a más vontatókra vonatkozó 8701 90 90 vámtarifaalszámot e járművek besorolásánál kizártnak kell tekinteni.
- 47 Egyébiránt meg kell állapítani, hogy az ezen ítélet 26–31. pontjában szereplő leírásra tekintettel az 1051/2009 rendelet mellékletének 2. pontjában leírt jármű hasonló a 2006. április 27-i Kawasaki Motors Europe ítélet (C-15/05, EU:C:2006:259) alapjául szolgáló ügy tárgyát képező járművekhez. Ezt a megállapítást megerősíti az a tény, hogy az ezen ítélet alapjául szolgáló ügy tárgyát képező járműmodellek egyikét, nevezetesen a KVF-650 4x4 modellt, a jelenlegi alapeljárás is érinti. Márpedig, amint arra a jelen ítélet 36. pontja rámutatott, a jelenlegi alapeljárás tárgyát képező járművek kivétel nélkül hasonlóak az említett melléklet 2. pontjában leírt járműhöz.
- 48 Ennélfogva a jelen ítélet 46. és 47. pontjában tett megállapításokból az következik, hogy az 1051/2009 rendelet, amennyiben az a mellékletének 2. pontjában leírt járművet nem a KN 8701 90 11–8701 90 39 vámtarifaalszámok valamelyike alá sorolja be – e jármű

motorteljesítményének függvényében –, hanem a KN 8701 90 90 vámtarifaalszám alá, összeegyeztethetetlen az utóbbi vámtarifaalszámoknak a 2006. április 27-i Kawasaki Motors Europe ítélet (C-15/05, EU:C:2006:259) rendelkező részének 2. pontjából következő hatályával.

- 49 A Bizottság által felhozott kifogások nem alkalmasak az ezen összeegyeztethetetlenségből általában következő érvénytelenség megállapításának megkérdőjelezésére.
- 50 Ebben a tekintetben először is meg kell állapítani, hogy a 2006. április 27-i Kawasaki Motors Europe ítélet (C-15/05, EU:C:2006:259) rendelkező részének 2. pontjában a Bíróság a kérdést előterjesztő bíróság által leírt járművek jellemzőire figyelemmel a KN 8701 90 vámtarifaalszám alá tartozó nyolc számjegyű vámtarifaalszámok értelmezésére szorítkozott – amint azt tőle ez a bíróság a második kérdésében kérte –, és felhívta az említett bíróságot, hogy az említett járműveket ő maga sorolja be.
- 51 Másodsor nem lehet követni a Bizottság érvelését, amikor azt állítja, hogy az 1051/2009 rendelet mellékletének 2. pontjában leírt jármű KN 8701 90 90 vámtarifaalszám alá történő besorolásának döntő oka, nevezetesen, hogy a „jármű nem tekinthető mezőgazdasági vagy erdészeti vontatónak, mert sem géphajtó csonkot, sem hidraulikus emelőszerkezetet, sem csörlőt nem tartalmaz” a KN magyarázó megjegyzéseiből következik, amennyiben azok a 8701 90 11–8701 90 50 vámtarifaalszámok esetében azt mondják ki, hogy a „mezőgazdasági vontatókat általában hidraulikus szerkezettel szerelik fel, amelynek segítségével lehet a mezőgazdasági eszközöket (ekét, boronát stb.) felemelni, illetve leeresztetni, valamint meghajtási lehetősége van más gépek és eszközök működtetésére, illetve – vontatóhoroggal – pótkocsi vontatására”, továbbá hogy „az erdőgazdasági vontató [...] jellegzetessége, hogy állandó jelleggel csörlőt szereltek rá a rönkök vontatására”.
- 52 E magyarázó megjegyzések jelentőségét a Bíróság ítélezési gyakorlata is elismerte, amely szerint azok fontos eligazítást nyújtanak az egyes vámtarifaszámok tartalmának értelmezéséhez, mindazonáltal nem rendelkeznek jogi kötőerővel (lásd ebben az értelemben különösen: 2014. július 17-i Sysmex Europe ítélet, C-480/13, EU:C:2014:2097, 30. pont, valamint az ott hivatkozott ítélezési gyakorlat).
- 53 Ebben a tekintetben rá kell mutatni, hogy a KN magyarázó megjegyzéseinek a Bizottság által hivatkozott szövegrészei nem rendelkeznek abszolút hatállyal. Ugyanis a mezőgazdasági vontatók esetében a mezőgazdasági eszközök felemelését vagy leeresztését lehetővé tévő hidraulikus szerkezet, és a más gépek és eszközök működtetését lehetővé tévő géphajtó csonk meglétét illetően a magyarázó megjegyzések csak azt jelölik meg, hogy azokkal a mezőgazdasági vontatók „általában” fel vannak szerelve. Márpedig, amint arra a kérdést előterjesztő bíróság rámutat, e megfogalmazásból az következik, hogy ezen elemek hiánya nem elegendő a vontatók mezőgazdasági rendeltetésének kizárásához. Nem fogadható el a Bizottság által adott azon magyarázat, amely szerint az említett megfogalmazás a jármű rendeltetésével kapcsolatos bizonyítási teher megfordításának felel meg. Ez a hatály ugyanis nem következik az említett magyarázó megjegyzésekből, amit egyébiránt az is megerősít, hogy az 1051/2009 rendelet mellékletének 2. pontja szerinti besorolás indokolásában nem szerepel olyan megállapítás, amely szerint az érintett jármű más jellemzői nem bizonyíthatják annak mezőgazdasági rendeltetését.
- 54 Másrészt az 1. általános szabálynak megfelelően jogi szempontból a besorolást a vámtarifaszámokban szereplő árumegnevezések és az azokhoz kapcsolódó, az áruosztályokhoz, illetve az árucsoportokhoz tartozó megjegyzések alapján, ezenkívül – ha az adott vámtarifaszám vagy megjegyzés eltérően nem rendelkezik – a többi általános értelmezési szabály alapján kell meghatározni. A 6. általános szabály úgy rendelkezik, hogy jogi szempontból a vámtarifaszámok alszámai alá történő árubesorolást a vámtarifaalszámok szövegében foglalt árumegnevezések, az azokhoz kapcsolódó esetleges alszámos megjegyzések, valamint a többi általános szabály megfelelő alkalmazásával kell meghatározni. Végül a 3. a) általános szabályból kitűnik, hogy ha az árut első látásra két vámtarifaszám alá lehetne besorolni, azt a vámtarifaszámot, amely az árut legpontosabban határozza meg, előnyben kell részesíteni azokkal a vámtarifaszámokkal szemben, amelyek általánosabb meghatározást tartalmaznak.

- 55 A jelen esetben az nem vitatott, hogy az 1051/2009 rendelet mellékletének 2. pontjában meghatározotthoz hasonló haszongépjárműveket a 8701 90 vámtarifaalszám szerinti „vontatónak” kell minősíteni, amely vámtarifaszám kizárólag haszongépjárművekre vonatkozik. Az e vámtarifaalszámban elvégzett fő megkülönböztetés az érintett vontatók mezőgazdasági, erdei vagy más rendeltetésén alapul.
- 56 A Bíróság ítélkezési gyakorlatának megfelelően, az áru rendeltetése akkor lehet a besorolás objektív szempontja, ha szorosan az adott áru lényegéhez kapcsolódik, és e kapcsolat az áru objektív jellemzői és tulajdonságai alapján megállapítható (2014. július 17-i Sysmex Europe ítélet, C-480/13, EU:C:2014:2097, 31. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 57 Ezenkívül, figyelembe véve a 3. a) általános szabály hatályát, ha valamely vontató ilyen objektív jellemzőkkel rendelkezik, azt az alá a vámtarifaalszám alá kell besorolni, amely azt a legpontosabban a határozza meg.
- 58 A jelen esetben, amint az egyébiránt a KN magyarázó megjegyzéseiből is következik, a vontatók mezőgazdasági vagy erdei rendeltetése azok kialakításából és azon szerelvények vagy felszerelések meglétéből is következhet, amelyek alapján azokat mezőgazdasági vagy kertészeti használatra szánták, ezt a rendeltetést azonban nem kell eleve összekapcsolni bizonyos kimerítően felsorolt szerelvények vagy felszerelések meglétével.
- 59 Márpedig, amint az a 2006. április 27-i Kawasaki Motors Europe ítéletben (C-15/05, EU:C:2006:259) meghatározott járműtípusok leírásából következik, amely lényegében az 1051/2009 rendelet mellékletének 2. pontjában meghatározott jármű leírásának felel meg, az ebben az ítéletben meghatározott járművekre a jelentős vontatókapacitáson kívül a különleges kialakítás jellemző – különösen a motor, a gumiabroncs és a felfüggesztés tekintetében –, amely arra irányul, hogy e járművek számára lehetővé tegye a nehéz, természetes terepen való előrehaladást azon szerelvényekkel együtt, amelyeket különböző összekapcsoló felszerelésekkel vagy vonószerkezettel lehet hozzájuk csatlakoztatni. E jellemzők összessége általános, objektív és látható.
- 60 Harmadszor, nincs jelentősége annak, amint azt a Bizottság megjegyzi, hogy a nyilvánvalóan mezőgazdasági vagy erdei rendeltetésű vontatók szabadidős célokra is felhasználhatók. Ugyanis emlékeztetni kell arra, hogy mivel a termék objektív tulajdonságait a vámkezeléskor ellenőrizni lehet, az a körülmény, hogy a termék más felhasználása is elképzelhető, nem zárja ki a jogi minősítését. A tarifális besoroláshoz nem szükséges, hogy e termék csak és kizárólag az említett objektív jellemzőnek megfelelő használatra szánják. Elegendő, ha ez a felhasználás képezi a termék alapvető rendeltetését (2006. július 13-i Anagram International ítélet, C-14/05, EU:C:2006:465, 26. pont). Mindenesetre ez a kifogás nem igazolhatja az érintett járműtípusoknak a 8701 90 90 vámtarifaalszám alá történő besorolását, amely alszám – éppúgy, mint a KN 8701 vámtarifaszám valamennyi vámtarifaalszáma – a haszongépjárművekre vonatkozik.
- 61 Negyedszer és végezetül, az 1051/2009 rendelet mellékletének 2. pontjában meghatározotthoz hasonló járműveknek a 8701 90 11–8701 90 50 vámtarifaalszámok alá történő besorolásából nem következhet a 8701 90 90 vámtarifaalszám olyan értelmezése, amely szerint az utóbbi nem rendelkezik tartalommal. Ebben a tekintetben elegendő megállapítani, hogy a KN utóbbi vámtarifaalszáma vonatkozó magyarázó megjegyzések az utóbbi alá tartozó járművekre példaként megemlítik a közüzemi vontatót és az egytengelyes vontatót csuklós gépjárművekhez.
- 62 A fenti megfontolások összességéből az következik, hogy mivel az 1051/2009 rendeletet olyan tartalommal fogadta el, hogy az a mellékletének 2. pontjában leírt járművet a KN 8701 90 90 vámtarifaalszám alá sorolja be, és nem a 8701 90 11–8701 90 39 vámtarifaalszámok közül azon alszám alá, amely e jármű motorteljesítményének megfelel, a Bizottság ez utóbbi vámtarifaalszámok hatályát

annak csökkentésével módosította, következésképpen túllépte a számára a 2658/87 rendelet 9. cikke (1) bekezdésének a) pontjában biztosított hatáskört (lásd ebben az értelemben különösen: 2004. március 4-i Krings-ítélet, C-130/02, EU:C:2004:122, 26. pont).

- 63 Ennélfogva az előterjesztett kérdésre azt a választ kell adni, hogy az 1051/2009 rendelet mellékletének 2. pontja érvénytelen, mivel az abban leírt járművet a KN 8701 90 90 vámtarifaalszám alá sorolja be, és nem a KN 8701 90 11–8701 90 39 vámtarifaalszámok közül azon alszám alá, amely e jármű motorteljesítményének megfelel.

### **A költségekről**

- 64 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (nyolcadik tanács) a következőképpen határozott:

**Az egyes áruk Kombinált Nomenklátúra szerinti besorolásáról szóló, 2009. november 3-i 1051/2009/EK bizottsági rendelet mellékletének 2. pontja érvénytelen, mivel az abban leírt járművet a 2009. szeptember 30-i 948/2009/EK bizottsági rendelettel módosított Kombinált Nomenklátúra 8701 90 90 vámtarifaalszáma alá sorolja be, és nem az említett nomenklátúra 8701 90 11–8701 90 39 vámtarifaalszámai közül azon alszám alá, amely e jármű motorteljesítményének megfelel.**

Aláírások