

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (első tanács)

2005. szeptember 15.*

A C-495/03. sz. ügyben,

az EK 234. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Hoge Raad der Nederlanden (Hollandia) a Bírósághoz 2003. november 24-én érkezett, 2003. november 21-i határozatával terjesztett elő az előtte

az **Intermodal Transports BV**

és

a **Staatssecretaris van Financiën**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (első tanács),

tagjai: P. Jann tanácselnök, K. Lenaerts, K. Schiemann (előadó), Juhász E. és M. Ilešič bírák,

* Az eljárás nyelve: holland.

főtanácsnok: C. Stix-Hackl,
hivatalvezető: R. Grass,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- az Intermodal Transports BV képviseletében R. Tusveld és G. van Slooten belastingadviseurs,
- a holland kormány képviseletében H. G. Sevenster és C. ten Dam, meghatalmazotti minőségben,
- az osztrák kormány képviseletében H. Dossi, meghatalmazotti minőségben,
- az Európai Közösségek Bizottsága képviseletében J. Schieferer és D. W. V. Zijlstra, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2005. április 12-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem az EK 234. cikk, valamint az 1998. október 26-i 2261/98/EK bizottsági rendelettel (HL L 292., 1. o.) módosított, a vám- és a statisztikai nómenklatúráról, valamint a Közös Vámtarifáról szóló, 1987. július 23-i 2658/87/EGK tanácsi rendelet (HL L 256., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 2. fejezet, 2. kötet, 382. o.) I. mellékletében található kombinált nómenklatúra (a továbbiakban: KN) 8709 vámtarifaszámának az értelmezésére vonatkozik.

2 E kérelmet az Amszterdamban (Hollandia) letelepedett Intermodal Transports BV (a továbbiakban: Intermodal) és a Staatssecretaris van Financiën (pénzügyminiszter) közötti jogvitában terjesztették elő bizonyos, „Magnum ET120 Terminal Tractor” elnevezésű járműveknek a KN-be való besorolásával kapcsolatban. Az említett járművek 2 500 percenkénti fordulatszámom 132 kW-os teljesítményű dízelmotorral, valamint négy előremeneti és egy hátrameneti fokozatú automata sebességváltóval rendelkeznek, továbbá zárt fülkével és 60 cm-es emelést lehetővé tévő emelőplatóval vannak ellátva. Teherbírásuk 32 000 kg, fordulási ívük sugara nagyon rövid, és egytengelyes utánfutók ipari területeken, illetve épületeken belüli mozgására tervezték őket.

3 Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdés arra vonatkozik, hogy mi a jelentősége a valamely tagállam vámhatósága által adott kötelező érvényű tarifális felvilágosításnak annak megállapítása során, hogy kötelesek-e a más tagállamok vámtarifá-besorolási kérdést eldöntő nemzeti bíróságai előzetes döntéshozatal iránti kérelemmel fordulni a Bírósághoz. A második kérdés az ügyben szereplő járművek helyes besorolására vonatkozik.

Jogi háttér

A kombinált nómenklatúra

- 4 A KN a Vám Világszervezetté alakult Vámegyháttműködési Tanács által kidolgozott, és az 1983. június 14-én Brüsszelben megkötött nemzetközi egyezményvel (a továbbiakban: HR-egyezmény) létrehozott harmonizált áruleíró és kódrendszeren (a továbbiakban: HR) alapul, amely egyezményt és az azt módosító 1986. június 24-i jegyzőkönyvet az 1987. április 7-i 87/369/EGK tanácsi határozat (HL L 198., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 2. fejezet, 2. kötet, 288. o.) hagyott jóvá.
- 5 A 8701 és a 8709 vámtarifaszámok a KN második részében, a XVII. áruosztályban, a 87. árucsoportban szerepelnek. Ez az árucsoport a járműveket, vontatókat, kerékpárokat és egyéb szárazföldi járműveket, valamint alkatrészeit és tartozékait tartalmazza. Az árucsoport 2. megjegyzése kimondja, hogy „[e]nnek az árucsoportnak az 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 Az alapügyben vitatott vámtartozás létrejöttének időpontjában a 8701 vámtarifaszám szövege a következő volt: „Vontató (a 8709 vtsz. alá tartozó vontató kivételével)”. A 8701 20 10 alszám alá az „új egytengelyes utánfutókhöz használt közúti vonatok” tartoztak. A 8709 vámtarifaszám alá tartozó áruk a következők voltak: „[ö]njáró targonca, emelőszerkezettel nem felszerelve, gyárban, áruháznál, kikötő területén vagy repülőtérén áru rövid távolságra történő szállítására; vasúti pályaudvar peronján használt vontató; az idetartozó jármű alkatrésze”.

7 A KN értelmezésének általános szabályai, amelyek első része I. szakaszának A. címe alatt található, a következőképpen szólnak:

„Az áruknak a Kombinált Nómenklatúrába 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.

[...]”

8 A HR-egyezmény 6. cikkének (1) bekezdése szerint a Vámegyütműködési Tanácson belül létrejön az egyes szerződő felek képviselőiből álló „Összehangolt [Harmonizált] Rendszer Bizottság”. A HR-egyezmény 7. cikkének (1) bekezdése szerint e bizottság feladata többek között az, hogy módosításokat javasoljon az egyezményhez, és magyarázó megjegyzéseket, besorolási állásfoglalásokat, és a HR értelmezésére vonatkozó más állásfoglalásokat fogalmazzon meg.

- 9 A HR 8701 vámtarifaszámra vonatkozó magyarázó megjegyzése kimondja:

„E vtsz. értelmezése szerint vontatónak kell tekinteni azokat a kerekes vagy lánctalpas járműveket, amelyeket elsősorban más jármű, szerelvény vagy teher vontatására, illetve tolatására szerkesztettek és alkalmaznak. [...]

E vtsz. alá tartoznak (a 87.09 vtsz. alá tartozó, a vasúti pályaudvarokon használt targoncák kivételével) a vontatók (mezőgazdasági vagy erdészeti munkára szolgáló vontatók, közúti vontatók, építési munkáknál használatos nagy teljesítményű vontatók, csörlős vontatók, stb.), bármilyen meghajtásúak is (belső égésű dugattyús motorok, elektromotorok stb.) [...]

[Az ide tartozó járművek] [f]el lehetnek szerelve [...] pótkocsiknak vagy félpótkocsiknak a vontatóhoz történő hozzákapcsolására szolgáló szerkezettel [...]

- 10 A HR 8709 vámtarifaszámra vonatkozó magyarázó megjegyzése szerint:

„Ide tartozik az önjáró járművek olyan csoportja, amelyeket gyárak, raktárak, kikötők területén, vagy repülőtereken használnak különféle rakományok (áruk vagy tartályok) rövid távolságra történő szállítására [...] vagy vasútállomások peronján kis pótkocsik vontatására.

[...]

Ez alá a vtsz. alá tartozó targoncák közös fő jellegzetességei, amelyek alapján megkülönböztethetők a 87.01, 87.03 vagy 87.04 vtsz. alá tartozó járművektől, a következőkben foglalhatók össze:

- (1) Felépítésük és rendeltetésüknek megfelelő különleges megjelenési formájuk miatt nem alkalmasak személyek vagy áruk országúton vagy egyéb közúton történő szállítására.

- (2) Legnagyobb sebességük terhelten általában nem több 30–35 km/óránál.

- (3) Fordulási ívük sugara megközelítően azonos a jármű hosszával.

Az üzemi targoncáknak rendszerint nincs zárt vezetőfülkéje, a vezető elhelyezésére gyakran nincs több hely, mint egy plató, amelyen állva irányítja a járművet. Bizonyos típusok el vannak látva a vezető helyét védő kerettel vagy fém védőrácscsal, stb.

A gyalogosan irányítható egytengelyes targoncákat is ez alá a vtsz. alá kell osztályozni.

[...]

A vasúti pályaudvarokon használatos vontatókat elsősorban más járművek (pl. kis pótkocsik) vontatására vagy tolatására tervezik. Maguk nem szállítanak árukat és általában könnyebbek és kisebb teljesítményűek, mint a 87.01 vtsz. alá tartozó vontatók. Az ilyen típusú vontatókat rakpartokon, raktárakban, stb. is használhatják.

[...]"

A tarifális felvilágosítás

- 11 Az 1996. december 19-i 82/97/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL 1997. L 179., 11. o.; magyar nyelvű különkiadás 2. fejezet, 8. kötet, 179. o.) módosított, a Közösségi Vámkódex létrehozásáról szóló, 1992. október 12-i 2913/92/EGK tanácsi rendelet (HL L 302., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 2. fejezet, 4. kötet, 307. o., a továbbiakban: KVK) 4. cikke a következőképpen rendelkezik:

„E Kódex alkalmazásában a következő meghatározásokat kell alkalmazni:

[...]

5. »Határozat« a vámhatóságoknak a vámjogszabályokkal kapcsolatos bármely olyan hivatalos aktusa, amellyel valamely konkrét esetben döntést hoznak, és amely egy vagy több meghatározott, illetve azonosítható személyre joghatással van; ez a kifejezés, többek között, magában foglalja a 12. cikk értelmében vett kötelező érvényű felvilágosítást is;

[...]"

12 A KVK 9. cikkének (1) bekezdése így szól:

„[...] [A]z érintett személyre nézve kedvező határozatot vissza kell vonni vagy módosítani kell, ha a határozat kiadásához szükséges feltételek közül egy vagy több nem teljesült, vagy időközben már nem áll fenn.”

13 A KVK 12. cikke szerint:

„[...]

(2) A kötelező érvényű tarifális felvilágosítás vagy kötelező érvényű származási felvilágosítás a vámhatóságokat a felvilágosítás jogosultjával szemben csak a tarifális besorolás vagy az áru származásának meghatározása tekintetében köti.

[...]

(3) A felvilágosítás jogosultjának bizonyítania kell:

— a vámtarifánál: hogy a vámáru-nyilatkozatban szereplő áruk minden tekintetben megegyeznek a felvilágosításban leírt árukkal,

[...]

(5) A kötelező érvényű felvilágosítás érvénytelenné válik:

a) a tarifális felvilágosítás esetében:

- i. ha valamely rendelet elfogadása esetén a felvilágosítás már nem felel meg az abban foglalt rendelkezéseknek;
- ii. ha az már nem egyeztethető össze a 20. cikk (6) bekezdésében említett nomenklatúrák magyarázatával:

— közösségi szinten a Kombinált Nomenklatúrához fűzött magyarázó megjegyzések módosításai miatt vagy az Európai Közösségek Bíróságának valamely ítélete következtében,

— nemzetközi szinten valamely besorolási állásfoglalás vagy az 1952-ben Vám-együtműködési Tanács elnevezéssel létrehozott Vámigazgatások Világszervezete által elfogadott Harmonizált Áruleíró és Kódrendszer Nomenklatúrájához fűzött magyarázó megjegyzések módosítása következtében;

- iii. ha azt a 9. cikknek megfelelően visszavonják vagy módosítják, feltéve, hogy a visszavonásról vagy a módosításról a jogosultat értesítik.

Az i. és ii. alpontban szereplő esetekben a kötelező érvényű felvilágosítás érvénytelenné válásának időpontja az említett intézkedések kihirdetésének napja vagy, nemzetközi intézkedések esetében, az *Európai Közösségek Hivatalos Lapja* »C« sorozatában közzétett bizottsági közlemény kelte.

[...]"

14 Az 1996. december 18-i 12/97/EK bizottsági rendelettel (HL 1997. L 9., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 2. fejezet, 8. kötet, 3. o.) módosított, a Közösségi Vámkódex létrehozásáról szóló 2913/92/EGK tanácsi rendelet végrehajtására vonatkozó rendelkezések megállapításáról szóló, 1993. július 2-i 2454/93/EGK bizottsági rendelet (HL L 253., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 2. fejezet, 6. kötet, 3. o., a továbbiakban: a KVK végrehajtási rendelete) 5. cikkének (1) bekezdése a következőképpen határozza meg a kötelező érvényű felvilágosítást: „olyan tarifális [...] felvilágosítás, amely a Közösség tagállamainak vámigazgatásai számára kötelező érvénnyel bír, amennyiben a 6. és 7. cikkben megállapított feltételek teljesülnek”.

15 A KVK végrehajtási rendeletének 10. cikke a következőket mondja ki:

„(1) A [KVK] 5. és 64. cikkének sérelme nélkül, a kötelező érvényű felvilágosítást kizárólag a felvilágosítás jogosultja használhatja fel.

[...]

(3) A kötelező érvényű felvilágosítást annak jogosultja bizonyos áruk tekintetében csak akkor használhatja fel, amennyiben megállapították

a) tarifális kérdésekben a vámhatóságok megalázkodására, hogy a szóban forgó áruk minden szempontból megegyeznek azokkal, amelyeket a benyújtott felvilágosításban leírnak;

[...]”

16 A KVK végrehajtási rendeletének 11. cikke a következőképpen rendelkezik:

„A valamely tagállam vámhatóságai által 1991. január 1-je után kiadott kötelező-tarifális felvilágosítások azonos feltételek mellett kötelező érvényűek a többi tagállam illetékes hatóságaira nézve.”

Az alapügy és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

17 1999. március 1-jén az Intermodal vámáru-nyilatkozatot tett „Magnum ET120 Terminal Tractors” megjelölésű motoros járművek szabad forgalomba bocsátása céljából. A nyilatkozat a járműveket a KN 8709 tarifaszáma alá sorolta be.

18 Ellenőrzést követően a holland vámhatóságok azonban úgy ítélték meg, hogy az említett járművek a KN 8701 20 10 alszáma alá tartoznak. Ezért kiegészítő fizetési felszólítást intéztek az Intermodalhoz.

19 A kiegészítő fizetési felszólítás ellen a Gerechtshof te Amsterdamhoz benyújtott keresete alátámasztásául az Intermodal többek között egy kötelező érvényű tarifális felvilágosítást (a továbbiakban: ktf) terjesztett elő, amelyet a finn vámhatóságok adtak ki 1996. május 14-én. Ez a hatályos okirat a Tamperében (Finnország) letelepedett Sisu Terminal Systems Oy társaságot jelölte meg címzettjeként, és a „Sisu-Terminaaltraktori” megnevezésű járműveket a KN 8709 tarifaszáma alá sorolja be.

20 Ezt a keresetet e bíróság 2002. május 21-i határozatával elutasította. Minthogy úgy ítélte meg, hogy a KN értelmezésének a KN első része I. szakasza A. címének 1. pontjában található általános szabályából, valamint a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlatából az következik, hogy az áruk tarifális besorolásának általános szempontja általában a KN-tarifaszám és az áruosztályokhoz, illetve árucsoportokhoz fűzött megjegyzések szövegében meghatározott objektív jellemzőikben és tulajdonságaikban található meg, az említett bíróság úgy találta, hogy mivel nem áruszállításra tervezték őket, és nem alkalmasak targoncák vontatására sem, a vitatott járművek nem sorolhatók a 8709 vámtarifaszám alá.

21 Minthogy ezért úgy találta, hogy egyértelműen a 8701 20 10 alszám irányadó, és minthogy úgy ítélte meg, hogy ezt az értékelést nem befolyásolja, hogy a finn hatóságok harmadik személy részére ettől eltérő ktf-et adtak ki hasonló áru vonatkozásában, a Gerechtshof te Amsterdam úgy döntött, hogy nem szükséges a Bíróságtól előzetes döntéshozatalt kérni.

22 Az Intermodal kérte e határozat felülvizsgálatát a Hoge Raad der Nederlandentől.

23 Noha úgy ítélte meg, hogy a KVK 4. cikkének 5. pontjából és 12. cikkének (2) és (3) bekezdéséből, valamint a KVK végrehajtási rendeletének 10. cikkéből az következik, hogy az Intermodal nem alapíthat jogot olyan ktf-re, amelynek nem ő a címzettje, és amely más árura vonatkozik, a Hoge Raad der Nederlanden tudni szeretné, hogy olyan körülmények között, mint amelyek az alapügyben fennállnak, nem köteles-e előzetes döntéshozatalt kérni a Bíróságtól az a nemzeti bíróság, amely szerint az ilyen, harmadik személy részére kiadott ktf a KN szempontjából nyilvánvalóan téves besorolást tartalmaz. A kérdést előterjesztő bíróság szerint esetleg az e kérdésre adandó igenlő válasz mellett szólhat az, hogy a KVK 12. cikke (5) bekezdése a) pontja ii) alpontjának első franciabekezdése értelmében a Bíróság valamely ítélete következtében a ktf érvénytelenné válik, ha már nem egyeztethető össze a KN értelmezésével.

- 24 Az előterjesztő bíróság továbbá azt kívánja tudni, hogy a 8709 vámtarifaszámot szigorúan kell-e értelmezni, és ezáltal kizárni belőle az alapügyben szereplő járműveket azon az alapon, hogy nem szállítanak árut, és nem minősülnek pályaudvarokon használt vontatóknak, illetve hasonló járműveknek, vagy pedig tágabban kell-e értelmezni az említett vámtarifaszámot, amint azt a HR magyarázó megjegyzései sugallják, amelyek úgy terjesztik ki a „vontató” fogalmát, hogy az magába foglalja a más járművek vontatására vagy tolatására nemcsak a pályaudvarokon, hanem a kikötőkben, raktárakban stb. használtakat is.
- 25 E körülmények között a Hoge Raad der Nederlanden úgy döntött, hogy felfüggeszti az eljárást, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

- „1) Ha a nemzeti bíróság által eldöntendő, meghatározott áru KN-be történő besorolására vonatkozó jogvitában a megfizetésért felelős személy valamely vámhatóság harmadik személy részére hasonló áru vonatkozásában kiadott [kftf-ben] megnyilvánuló értékelésére hivatkozik, miközben e bíróság szerint a [kftf] nem áll összhangban a KN-nel, köteles-e ez a bíróság a KN értelmezésére irányuló kérdést terjeszteni az Európai Közösségek Bírósága elé?
- 2) Úgy kell-e értelmezni a KN 8709 vámtarifaszámát, hogy a vitatott járművek e vámtarifaszám alá tartoznak?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első kérdésről

- 26 Ezzel a kérdéssel az előterjesztő bíróság azt szeretné megtudni, hogy az a nemzeti bíróság, amelynek valamely áru KN-be való besorolásával kapcsolatos jogvitát kell

eldöntenie, és amely előtt más tagállam vámhatósága által az említett jogvitán kívül álló személy részére hasonló áruval kapcsolatban kiadott ktf-re hivatkoznak, kötelese értelmezési kérdést terjeszteni a Bíróság elé, ha azon az állásponton van, hogy a ktf nem áll összhangban a KN-nel, és el kíván térni a ktf-ben foglalt tarifális besorolástól.

27 E tekintetben előzetesen le kell szögezni, hogy a kérdést előterjesztő bíróság helyesen ítélte meg, hogy a KVK 12. cikkéből az következik, hogy a ktf csak címzettje számára, és kizárólag a benne leírt áruk tekintetében keletkeztet jogokat. Amint az a jelen ítélet 23. pontjából kitűnik, az említett bíróság arra is helyesen következtetett ebből, hogy az előtte folyamatban lévő jogvitában az Intermodalnak nem volt alanyi joga arra, hogy a finn vámhatóságok által kiadott ktf-re hivatkozzék.

28 Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés, illetve elsősorban azon nemzeti bíróságok tekintetében, amelyek határozatai ellen a belső jog szerinti jogorvoslatra van lehetőség, az EK 234. cikk második bekezdéséből az következik, amint arra a holland kormány és az Európai Közösségek Bizottsága emlékeztetett, hogy ezen bíróságoknak – ha úgy ítélik meg, hogy ítéletük meghozatalához szükség van e kérdés eldöntésére – lehetőségük van értelmezésre irányuló előzetes döntéshozatalt kérni a Bíróságtól, de ez nem kötelességük.

29 E tekintetben emlékeztetni kell különösen arra: annak, hogy az EK 234. cikk harmadik bekezdése azon bíróságok tekintetében, amelyek határozatai ellen nincs jogorvoslati lehetőség, előírja, hogy előzetes döntéshozatalt kell kérniük a Bíróságtól, többek között az a célja, hogy megakadályozza olyan ítélkezési gyakorlat kialakulását valamely tagállamban, amely nem áll összhangban a közösségi jog szabályaival (lásd többek között a C-393/98. sz. Gomes Valente-ügyben 2001. február 22-én hozott ítélet [EBHT 2001., I-1327. o.] 17. pontját és a hivatkozott ítélkezési gyakorlatot).

- 30 Márpedig ez a cél akkor is megvalósul, ha az előzetes döntéshozatal iránti kérelem előterjesztésére vonatkozó kötelezettség – a Bíróság által elismert korlátokat nem érintve (a 283/81. sz., Cilfit és társai ügyben 1982. október 6-án hozott ítélet [EBHT 1982., 3415. o.] – csak a legfelsőbb bíróságokat, valamint azon nemzeti bíróságokat terheli, amelyek határozatai ellen nincs jogorvoslati lehetőség (lásd a C-99/00. sz. Lyckeskog-ügyben 2002. június 4-én hozott ítélet [EBHT 2002., I-4839. o.] 14. és 15. pontját és a hivatkozott ítélkezési gyakorlatot).
- 31 Ezzel szemben azok a nemzeti bíróságok, amelyek határozata ellen van belső jogi jogorvoslati lehetőség, az EK-Szerződés szerint szabadon mérlegelhetik, hogy adott esetben szükség van-e arra, hogy előzetes döntéshozatal keretében értelmezést kérjenek a Bíróságtól.
- 32 Az, hogy valamely másik tagállam vámhatóságai az ilyen bíróság által eldöntendő jogvitán kívül álló személy részére és az említett jogvitában szereplő áruhoz hasonló áru tekintetében olyan ktf-et adtak ki, amelyet a KVK 12. cikkéhez hasonló másodlagos jogi rendelkezés írt elő, nem korlátozhatja az említett bíróságot az EK 234. cikk alapján megillető mérlegelési szabadságot.
- 33 Másodsorban azon nemzeti bíróságok tekintetében, amelyek határozatai ellen belső jog szerinti jogorvoslatra van lehetőség, emlékeztetni kell rá, hogy az EK 234. cikk harmadik bekezdését az állandó ítélkezési gyakorlat szerint úgy kell értelmezni, hogy ezeknek a bíróságoknak – ha közösségi jogi kérdés merül fel előttük – eleget kell tenniük azon kötelezettségüknek, hogy a Bírósághoz forduljanak, kivéve ha megállapították, hogy a felmerült kérdés nem releváns, vagy hogy a szóban forgó közösségi rendelkezést a Bíróság már értelmezte, vagy hogy a közösségi jog helyes alkalmazása olyan nyilvánvaló, hogy minden ésszerű kétséget kizár. E helyzet fennállását a közösségi jog jellemzőire, értelmezésének sajátos nehézségeire és a Közösségen belüli ítélkezési gyakorlat eltéréseinek kockázatára figyelemmel kell értékelni.

- 34 E tekintetben az a körülmény, hogy valamely más tagállam vámhatóságai az e bíróság előtt lévő jogvitán kívül álló személy részére meghatározott áru vonatkozásában olyan ktf-et adtak ki, amely a KN vámtarifaszámainak eltérő értelmezését tartalmazza, mint amelyet az említett bíróság a jogvitában szereplő hasonló áru tekintetében követendőnek tart, kétségtelenül arra kell, hogy készítse ezt a bíróságot, hogy különösen figyelmesen értékelje a KN helyes alkalmazására vonatkozó ésszerű kétség esetleges hiányát, és legyen figyelemmel nevezetesen az előző pontban említett három értékelési szempontra.
- 35 Az Intermodal és a Bizottság állításával szemben azonban, amint arra a holland és az osztrák kormány helyesen hivatkozott, az ilyen ktf léte önmagában nem zárja ki, hogy a nemzeti bíróság a jelen ítélet 33. és 34. pontjában felidézett követelményeknek megfelelő vizsgálat eredményeképpen arra a megállapításra jusson, hogy az adott esetben a KN vámtarifaszámának helyes alkalmazása olyan nyilvánvaló, hogy többek között a Bíróság által a KN-be történő besorolással kapcsolatban kifejlesztett állandó értelmezési szempontokra tekintettel a felmerült kérdés megoldását illetően minden ésszerű kétséget kizár, és nem akadályozza meg azt sem, hogy a nemzeti bíróság hasonló esetben eltekintsen attól, hogy előzetes döntéshozatal iránti kérelmet terjesszen a Bíróság elé, és saját hatáskörében oldja meg az említett kérdést (a fent hivatkozott Cilfit és társai ügyben hozott ítélet 16. pontja).
- 36 Először emlékeztetni kell arra, hogy a szabályozás esetleges eltérő alkalmazása egyes tagállamokban nem befolyásolhatja a közös vámtarifának a vámtarifaszámok szövegén alapuló értelmezését (a C-120/90. sz. Post-ügyben 1991. május 7-én hozott ítélet [EBHT 1991., I-2391. o.] 24. pontja).
- 37 Másodszor, a C-224/01. sz. Köbler-ügyben 2003. szeptember 30-án hozott ítélet [EBHT 2003., I-10239. o.] megállapításait nem érintve, a fent hivatkozott Cilfit és társai ügyben hozott ítéletből következő ítélkezési gyakorlat kizárólag a nemzeti

bíróság feladatává teszi annak értékelését, hogy a közösségi jog helyes alkalmazása olyan nyilvánvaló-e, hogy az minden ésszerű kétséget kizár, és ennek következtében úgy döntsön, hogy eltekint attól, hogy a közösségi jog értelmezésével kapcsolatban előtte felmerült kérdést a Bíróság elé terjessze (a C-340/99. sz., TNT Traco ügyben 2001. május 17-én hozott ítélet [EBHT 2001., I-4109. o.] 35. pontja).

- 38 Harmadszor, az előzetes döntéshozatal iránti kérelem benyújtására irányuló, az EK 234. cikk harmadik bekezdése által előírt kötelezettség azon együttműködés keretében illeszkedik, amely a nemzeti bíróságok – mint a közösségi jog alkalmazásáért felelős bíróságok – és a Bíróság között abból a célból létesült, hogy a közösségi jog helyes alkalmazását és egységes értelmezését valamennyi tagállamban biztosítsa (lásd többek között a fent hivatkozott Cilfit és társai ügyben hozott ítélet 7. pontját, a C-337/95. sz., Parfums Christian Dior ügyben 1997. november 4-én hozott ítélet [EBHT 1997., I-6013. o.] 25. pontját és a fent hivatkozott Gomes Valente-ügyben hozott ítélet 17. pontját). Amint arra a jelen ítélet 29. pontja emlékeztet, ezen együttműködésnek többek között az a célja, hogy megakadályozza, hogy bármely tagállamban a közösségi jog szabályaival összhangban nem álló nemzeti ítélkezési gyakorlat alakuljon ki.
- 39 Ebben az összefüggésben a Bíróság csakugyan kimondta, hogy mielőtt arra a megállapításra jut, hogy a közösségi jog helyes alkalmazása olyan nyilvánvaló, hogy a kérdés megoldását illetően minden ésszerű kétséget kizár, és ennek következtében nem terjeszt előzetes döntéshozatal iránti kérelmet a Bíróság elé, a nemzeti bíróságnak többek között meg kell győződnie arról, hogy a helyes alkalmazás ugyanennyire nyilvánvaló a többi tagállam bíróságai és a Bíróság számára is (a fent hivatkozott Cilfit-ügyben hozott ítélet 16. pontja). Az azonban nem követelhető meg ettől a bíróságtól, hogy arról is meggyőződjön, hogy a helyes alkalmazás nem bírósági szervek – úgymint a közigazgatási hatóságok – számára ugyanilyen nyilvánvaló.
- 40 Negyedszer emlékeztetni kell arra, hogy az előzetes döntéshozatalra utalás EK 234. cikk által létrehozott mechanizmusa többek között arra irányul, amint az már e rendelkezés szövegéből is kiderül, hogy azt a nemzeti bíróságot, amelynek döntenie kell az adott jogvitában, ellássa a jogvita megoldásához szükséges

felvilágosítással. Ezzel szemben a nemzeti bíróságnak nem kell igénybe vennie e mechanizmust pusztán azért, mert valamely vámtarifaszámmal kapcsolatban a Bíróság által adandó értelmezés alkalmas arra, hogy a másodlagos jog olyan rendelkezése értelmében, mint a KVK 12. cikke, megfoszsa érvényességétől a valamely másik tagállam vámhatóságai által adott ktf-et, vagy arra, hogy véget vessen valamely, az említett hatóságok által folytatott gyakorlatnak, amikor sem a ktf, sem e gyakorlat nem tárgyja az e bíróság előtt lévő jogvitának.

41 Ami azt illeti, hogy esetleg eltérő közigazgatási gyakorlatok és ítélkezési gyakorlatok állhatnának fenn két tagállamban, ami – amint azt a Bizottság hangsúlyozza – árthatna a közös vámtarifa egységes alkalmazása követelményének, és – amint azt az Intermodal hangsúlyozza – ahhoz vezetne, hogy hasonló árukat attól függően különbözőképpen sorolnak be, hogy az érintett gazdasági szereplő e tagállamok közül melyikbe hozza be, rá kell mutatni arra, hogy – amint azt a holland és az osztrák kormány hangsúlyozta – léteznek különböző olyan mechanizmusok, amelyek azt biztosítják, hogy az ilyen ellentmondások csak ideiglenesek legyenek.

42 Először is a KVK 9. cikkéből és 12. cikke (5) bekezdése a) pontjának iii) alpontjából az következik, hogy a ktf visszavonható, ha a kiadásához szükséges feltételek közül egy vagy több nem teljesült, vagy időközben már nem áll fenn. Ebből az következik, hogy ha valamely vámhatóság úgy ítéli meg, hogy kezdeti értelmezése mérlegelési hiba vagy a tarifális besorolás fogalmainak fejlődése következtében hibás volt, úgy dönthet, hogy a ktf kiadásához szükséges feltételek egyike időközben már nem áll fenn, és visszavonhatja a ktf-et annak érdekében, hogy módosíthassa az érintett áruk tarifális besorolását (lásd ebben az értelemben a C-133/02. és C-134/02. sz., Timmermans Transport és Hoogenboom Production egyesített ügyekben 2004. január 22-én hozott ítélet [EBHT 2004., I-1125. o.] 21–25. pontját).

43 Emlékeztetni kell továbbá arra, hogy a KVK 12. cikke (5) bekezdése a) pontjának i) alpontja szerint a ktf érvénytelenné válik nevezetesen, ha valamely besorolási

rendelet elfogadása esetén már nem felel meg az így megállapított jognak. A 2658/67/EGK rendelet 9. cikkének (1) bekezdése szerint a Bizottság a rendelet 10. cikkében meghatározott eljárással összhangban elfogadhat ilyen besorolási rendeleteket.

44 Végül feltételezve, hogy az ily módon észlelt eltérések mindennek ellenére tartóssá válnak, ez a Bíróság elé kerülhetne az EK 226. cikk alapján. E tekintetben arra kell emlékeztetni, hogy közigazgatási gyakorlat is lehet kötelezettségszegés megállapítása iránti kereset tárgya, amennyiben kellően tartós és általános (lásd többek között a C-387/99. sz., Bizottság kontra Németország ügyben 2004. április 29-én hozott ítélet [EBHT 2004., I-3751. o.] 42. pontját és a C-494/01. sz., Bizottság kontra Írország ügyben 2005. április 26-án hozott ítélet [EBHT 2005., I-3331. o.] 28. pontját).

45 Tekintettel az eddigiekre, az első kérdésre azt kell válaszolni, hogy az EK 234. cikket úgy kell értelmezni, hogy amikor egy meghatározott áru tarifális besorolására vonatkozó, nemzeti bíróság előtt folyamatban lévő jogvita keretében valamely másik tagállam vámhatóságai által a jogvitán kívül álló személy számára hasonló áru tekintetében kiadott ktf-et terjesztenek elő, és az említett bíróság a ktf-ben foglalt tarifális besorolást hibásnak tartja, e két utóbbi körülmény

— nem jár azzal a következménnyel, hogy az olyan bíróság, amelynek határozatai ellen a belső jog szerint van lehetőség jogorvoslatra, köteles lenne értelmezési kérdést terjeszteni a Bíróság elé;

— önmagában nem jár azzal az automatikus következménnyel, hogy az olyan bíróság, amelynek határozatai ellen a belső jog szerint nincs lehetőség jogorvoslatra, köteles lenne értelmezési kérdést terjeszteni a Bíróság elé.

Annak a bíróságnak azonban, amelynek határozatai ellen a belső jog szerint nincs lehetőség jogorvoslatra, ha közösségi jogi kérdés merül fel előtte, eleget kell tennie annak a kötelezettségének, hogy a Bírósághoz forduljon, kivéve, ha megállapította, hogy a felmerült kérdés nem releváns, vagy hogy a szóban forgó közösségi rendelkezést a Bíróság már értelmezte, vagy hogy a közösségi jog helyes alkalmazása olyan nyilvánvaló, hogy minden ésszerű kétséget kizár; e helyzet fennállását a közösségi jog jellemzőire, értelmezésének sajátos nehézségeire és a Közösségen belüli ítélkezési gyakorlat eltéréseinek kockázatára figyelemmel kell értékelni; e tekintetben a ktf léte arra kell, hogy készítse az említett bíróságot, hogy különösen figyelmesen értékelje a KN helyes alkalmazására vonatkozó ésszerű kétség esetleges hiányát, és legyen figyelemmel különösen a fent említett három értékelési szempontra.

A második kérdésről

⁴⁶ Második kérdésével az előterjesztő bíróság lényegében azt kívánja megtudni, hogy a KN 8709 vámtarifaszámát úgy kell-e értelmezni, hogy az alapügyben szereplő jármű tulajdonságaival rendelkező jármű e vámtarifaszám alá tartozik.

⁴⁷ Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a jogbiztonság biztosítása és az ellenőrzések megkönnyítése érdekében az áruk tarifális besorolásának meghatározó szempontját általában azok objektív, a KN vámtarifaszám és az áruosztályok, illetve árucsoportok szövegében meghatározott jellemzőiben és tulajdonságaiban kell keresni (lásd többek között a C-396/02. sz. DFDS-ügyben 2004. szeptember 16-án hozott ítélet [EBHT 2004., I-8439. o.] 27. pontját és a hivatkozott ítélkezési gyakorlatot).

- 48 A KN és a HR magyarázó megjegyzései fontos eligazítást nyújtanak az egyes vámtarifaszámok tartalmának értelmezéséhez, mindazonáltal nem rendelkeznek kötelező hatállyal (lásd többek között a fent hivatkozott DFDS-ügyben hozott ítélet 28. pontját). E megjegyzések szövegének ezért összhangban kell lennie a KN rendelkezéseivel, és a megjegyzések nem módosíthatják a KN rendelkezéseinek hatályát (lásd többek között a C-280/97. sz., ROSE Elektrotechnik ügyben 1999. február 9-én hozott ítélet [EBHT 1999., I-689. o.] 23. pontját és a C-42/99. sz., Eru Portuguesa ügyben 2000. szeptember 26-án hozott ítélet [EBHT 2000., I-7691. o.] 20. pontját).
- 49 A jelen ügyben a KN 8709 vámtarifaszáma alá az „[ö]njáró targonca, emelőszerkezettel nem felszerelve, gyárban, áruházban, kikötő területén vagy repülőtéren áru rövid távolságra történő szállítására” és a „vasúti pályaudvar peronján használt vontató”, valamint ezek alkatrésze tartozik.
- 50 Ez a megfogalmazás két járműkategória között tesz különbséget, amelyeket többek között egyes fizikai tulajdonságaik, illetve lehetséges felhasználási területeik alapján határoz meg.
- 51 Az „önjáró targonca” tekintetében e megfogalmazás azokat a további feltételeket tartalmazza, hogy gyárban, áruházban, kikötő területén vagy repülőtéren használt járművekről van szó, amelyek nincsenek ellátva emelőszerkezettel, és amelyek áruszállításra szolgálnak. A HR magyarázó megjegyzései ez utóbbi tekintetében azt is hozzátesszik, hogy ezek az önjáró targoncák például platóval vagy kocsiszekrényvel vannak felszerelve, amelyre az árukat teszik.
- 52 Noha ipari üzemekben és raktárakban használják őket, az alapügyben szereplő járművek ezért nyilvánvalóan nem felelnek meg az ily módon előírt objektív feltételeknek, hiszen – amint azt a holland kormány helytállóan hangsúlyozta – az

előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kiderül, hogy e járművek maguk nem végeznek áruszállítást, hanem csak egytengelyes utánfutók emelőplatformmal történő vontatására szolgálnak.

53 A „vontató” tekintetében – amelyet a 87. árucsoport 2. megjegyzése úgy határoz meg, hogy az „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” – először is emlékeztetni kell rá, hogy az arra vonatkozó 8701 vámtarifaszám kimondja, hogy a 8709 vtsz. alá tartozó vontató kivételével minden vontató a hatálya alá tartozik.

54 A 8709 vámtarifaszám a pályaudvaron használt vontatóra vonatkozik. Egyes nyelvi változatok, mint az angol és a holland, konkrétan a vasúti pályaudvarok peronján használt vontatót említik.

55 E tekintetben emlékeztetni kell rá, hogy a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint a termék rendeltetése a tarifális besorolás terén objektív kritériumnak minősülhet, amennyiben szorosan kötődik a termékhez; az ilyen szoros kötődés a termék objektív jellemzői és tulajdonságai alapján értékelhető (lásd többek között a C-467/03. sz. Ikegami-ügyben 2005. március 17-én hozott ítélet [EBHT 2005., I-2389. o.] 23. pontját és a hivatkozott ítélkezési gyakorlatot).

56 A 8709 vámtarifaszám meghatározó jelentőséget tulajdonít annak, hogy az érintett járművet vontatásra használják pályaudvarokon, mégpedig – amint az egyes nyelvi változatokból kiderül – a vasúti pályaudvarok peronján.

- 57 Ez az ismerv a targonca objektív tulajdonságaira utal, amelyek alapján természetéből adódóan felhasználhatónak kell lennie pályaudvarokon, különösen vasúti pályaudvarok peronján, és azonosnak kell lennie az e helyeken ténylegesen használt járművekkel, vagy hasonlóknak kell lennie hozzájuk.
- 58 A HR magyarázó megjegyzései megerősítik, hogy a 8709 vámtarifaszám alá a pályaudvarokon kis utánfutók vontatására használt targoncák tartoznak.
- 59 A jelen ügyben, amint azt a kérdést feltevő bíróság megállapította, az alapügyben szereplő járművek 2 500 percenkénti fordulatszámom 132 kW-os teljesítményű dízelmotorral, valamint négy előremeneti és egy hátrameneti fokozatú automata sebességváltóval rendelkeznek, továbbá zárt fülkével és 60 cm-es emelést lehetővé tévő emelőplatóval vannak ellátva. Teherbírásuk 32 000 kg, fordulási ívük sugara nagyon rövid, és egytengelyes utánfutók mozgására tervezték őket.
- 60 Ezen objektív tulajdonságokból az következik, hogy az alapügyben szereplő járművek nyilvánvalóan nem hasonlóak a pályaudvarokon, különösen a vasúti pályaudvarok peronján ténylegesen vontatásra használt járművekhez, és ilyen célra természetükből adódóan nem is használhatók.
- 61 Ebből az következik, hogy – amint arra a holland kormány helytállóan hivatkozott, és szemben az Intermodal és a Bizottság álláspontjával – az ilyen járművek nem tartozhatnak a 8709 vámtarifaszám alá.

62 Megjegyezhető továbbá, hogy ezt a következtetést támasztják alá a HR magyarázó megjegyzéseiben foglalt egyéb részletek is. A megjegyzések jelzik például, hogy azok a tulajdonságok, amelyek alapján e járművek megkülönböztethetők a 8701 vámtarifaszám alá tartozó vontatóktól, többek között a következők: maximális sebességük korlátozott, amely általában nem haladja meg a 30–35 km/h-t; fordulási ívük sugara, amely megközelítően saját hosszukkal egyenlő; az, hogy felépítésük és rendeltetésüknek megfelelő különleges megjelenési formájuk miatt nem alkalmasak áruk országúton vagy egyéb közúton történő szállítására; továbbá az, hogy általában könnyebbek és kisebb teljesítményűek, mint a 8701 vámtarifaszám alá tartozók. A megjegyzések azt is jelzik, hogy a 8709 vámtarifaszám alá tartozó targoncáknak általában nincs zárt vezetőfülkéjük, a vezető helye gyakran csak egy plató, amelyen állva irányítja a járművet.

63 Márpedig meg kell állapítani, hogy az alapügyben szereplő járművekből hiányoznak a HR magyarázó megjegyzéseiben felsorolt tulajdonságok.

64 Figyelemmel a fentebb kifejtettekre, a második kérdésre azt kell válaszolni, hogy a KN 8709 vámtarifaszámát úgy kell értelmezni, hogy nem vonatkozik azon járművekre, amelyek 2 500-as percnkénti fordulatszámom 132 kW-os teljesítményű dízelmotorral, valamint négy előremeneti és egy hátrameneti fokozatú automata sebességváltóval rendelkeznek, zárt fülkével és 60 cm-es emelést lehetővé tévő emelőplatóval vannak ellátva, teherbírásuk 32 000 kg, fordulási ívük sugara nagyon rövid, és amelyeket egytengelyes utánfutók ipari területeken, illetve épületeken belüli mozgatására terveztek. Az ilyen járművek az említett vámtarifaszám értelmében nem minősülnek sem áruszállításra használt önjáró targoncának, sem vasúti pályaudvar peronján használt vontatónak.

A költségekről

65 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 (első tanács) a következőképpen határozott:

1) Az EK 234. cikket úgy kell értelmezni, hogy amikor egy meghatározott áru tarifális besorolására vonatkozó, nemzeti bíróság előtt folyamatban lévő jogvita keretében valamely másik tagállam vámhatóságai által a jogvita kívül álló személy számára hasonló áru tekintetében kiadott kötelező érvényű tarifális felvilágosítást terjesztenek elő, és az említett bíróság az e felvilágosításban foglalt tarifális besorolást hibásnak tartja, e két utóbbi körülmény

— **nem jár azzal a következménnyel, hogy az olyan bíróság, amelynek határozatai ellen a belső jog szerint van lehetőség jogorvoslatra, köteles lenne értelmezési kérdést terjeszteni a Bíróság elé;**

- önmagában nem jár azzal az automatikus következménnyel, hogy az olyan bíróság, amelynek határozatai ellen a belső jog szerint nincs lehetőség jogorvoslatra, köteles lenne értelmezési kérdést terjeszteni a Bíróság elé.

Annak a bíróságnak azonban, amelynek határozatai ellen a belső jog szerint nincs lehetőség jogorvoslatra, ha közösségi jogi kérdés merül fel előtte, eleget kell tennie annak a kötelezettségének, hogy a Bírósághoz forduljon, kivéve, ha megállapította, hogy a felmerült kérdés nem releváns, vagy hogy a szóban forgó közösségi rendelkezést a Bíróság már értelmezte, vagy hogy a közösségi jog helyes alkalmazása olyan nyilvánvaló, hogy minden ésszerű kétséget kizár; e helyzet fennállását a közösségi jog jellemzőire, értelmezésének sajátos nehézségeire és a Közösségen belüli ítélkezési gyakorlat eltéréseinek kockázatára figyelemmel kell értékelni; e tekintetben a kötelező érvényű tarifális felvilágosítás léte arra kell, hogy készítse az említett bíróságot, hogy különösen figyelmesen értékelje az 1998. október 26-i 2261/98/EK bizottsági rendelettel módosított, a vám- és a statisztikai nomenklatúráról, valamint a Közös Vámtarifáról szóló, 1987. július 23-i 2658/87/EGK tanácsi rendelet I. mellékletében található kombinált nomenklatúra helyes alkalmazására vonatkozó ésszerű kétség esetleges hiányát, és legyen figyelemmel különösen a fent említett három értékelési szempontra.

- 2) A kombinált nomenklatúra 8709 vámtarifaszámát úgy kell értelmezni, hogy nem vonatkozik azon járművekre, amelyek 2 500-as percnkénti fordulatszámom 132 kW-os teljesítményű dízelmotorral, valamint négy előremeneti és egy hátrameneti fokozatú automata sebességváltóval rendelkeznek, zárt

fülkével és 60 cm-es emelést lehetővé tevő emelőplatóval vannak ellátva, teherbírásuk 32 000 kg, fordulási ívük sugara nagyon rövid, és amelyeket egytengelyes utánfutók ipari területeken, illetve épületeken belüli mozgására terveztek. Az ilyen járművek az említett vámtarifaszám értelmében nem minősülnek sem áruszállításra használt önjáró targoncának, sem vasúti pályaudvar peronján használt vontatónak.

Aláírások