

TEISINGUMO TEISMO (pirmoji kolegija) SPRENDIMAS

2005 m. rugsėjo 15 d. *

Byloje C-495/03

dėl *Hoge Raad der Nederlanden* (Nyderlandai) 2003 m. lapkričio 21 d. pagal EB sutarties 234 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą, kurį Teisingumo Teismas gavo 2003 m. lapkričio 24 d., byloje

Intermodal Transports BV

prieš

Staatssecretaris van Financiën,

TEISINGUMO TEISMAS (pirmoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas P. Jann, teisėjai K. Lenaerts, K. Schiemann (pranešėjas), E. Juhász ir M. Ilešič,

* Proceso kalba: olandų.

generalinė advokatė C. Stix-Hackl,
kancleris R. Grass,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

išnagrinėjęs rašytines pastabas, pateiktas:

- *Intermodal Transports BV*, atstovaujamos R. Tusveld ir G. van Slooten,
belastingadviseurs,
- Nyderlandų vyriausybės, atstovaujamos H. G. Sevenster ir C. ten Dam,
- Austrijos vyriausybės, atstovaujamos H. Dossi,
- Europos Bendrijų Komisijos, atstovaujamos J. Schieferer ir D. W. V. Zijlstra,

susipažinęs su 2005 m. balandžio 12 d. posėdyje pateikta generalinės advokatės išvada,

priima šį

Sprendimą

- 1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą yra pateiktas dėl EB 234 straipsnio ir 1987 m. liepos 23 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2658/87 dėl tarifų ir statistinės nomenklatūros bei dėl Bendrojo muitų tarifo (OL L 256, p. 1), iš dalies pakeisto 1998 m. spalio 26 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 2261/98 (OL L 292, p. 1, toliau – KN), I priede nurodytos 8709 pozicijos išaiškinimo.

- 2 Šis prašymas buvo pateiktas nagrinėjant ginčą tarp bendrovės *Intermodal Transports BV* (toliau – *Intermodal*), įsteigtos Amsterdame (Nyderlandai) ir *Staatssecretaris van Financiën* (Finansų valstybės sekretorius) dėl tam tikrų transporto priemonių, pažymėtų prekių ženklu „Magnum ET120 Terminal Tractor“ klasifikavimo KN. Minėtos transporto priemonės turi 132 kW esant 2 500 sūkių per minutę galios dyzelinį variklį ir automatinę keturių pavarų į priekį ir vienos atgal transmisiją, taip pat turi uždara kabiną ir kėlimo platformą, pakeliamą iki 60 cm. Jų krovimo galia yra 32 000 kg, apsisukimo spindulys labai trumpas ir jos yra pritaikytos užtikrinti puspriekabių judėjimą pramoninėse zonose ir pastatuose.

- 3 Pirmasis prejudicinis klausimas yra susijęs su valstybės narės muitinės pateiktos privalomos tarifinės informacijos svarba, įvertinant kitos valstybės narės nacionalinio teismo, į kurį buvo kreiptasi dėl tarifinio klasifikavimo, galimą pareigos kreiptis į Teisingumo Teismą dėl prejudicinio sprendimo buvimą. Antrasis klausimas susijęs su tinkamu nagrinėjamų transporto priemonių klasifikavimu.

Teisinis pagrindas

Kombinuotoji nomenklatūra

- 4 KN yra pagrįsta Muitinių bendradarbiavimo tarybos, tapusios Pasaulio muitinių organizacija, parengta pasauline suderinta prekių aprašymo ir kodavimo sistema (toliau – SS), įtvirtinta 1983 m. birželio 14 d. Briuselyje pasirašytoje Tarptautinėje konvencijoje dėl suderintos prekių aprašymo ir kodavimo sistemos (toliau – SS konvencija); ši konvencija ir jos papildomas 1986 m. birželio 24 d. Protokolas Bendrijos buvo patvirtinti 1987 m. balandžio 7 d. Tarybos sprendimu 87/369/EEB (OL L 198, p. 1).
- 5 Pozicijos 8701 ir 8709 nurodytos KN antros dalies XVII skyriaus 87 skirsnyje. Šiame skirsnyje klasifikuojamos antžeminio transporto priemonės, išskyrus geležinkelio ir tramvajaus riedmenis, jų dalys ir reikmenys. Minėto skyriaus 2 pastaba nurodo, kad „šiam skirsnyje terminas „traktoriai ir vilkikai“ reiškia antžeminio transporto priemones, daugiausia pritaikytas kitoms antžeminio transporto priemonėms, įrenginiams arba kroviniams traukti arba stumti, neatsižvelgiant į tai, ar traktoriai ir vilkikai, be pagrindinės jų paskirties, papildomai pritaikyti įrankiams ar įtaisams, sėkloms, trąšoms arba kitoms prekėms transportuoti“.
- 6 Kai atsirado pagrindinėje byloje nagrinėjama skola muitinei, 8701 pozicijoje buvo klasifikuojami „traktoriai ir vilkikai (išskyrus 8709 pozicijoje klasifikuojamus vežimėlius-vilkikus)“. 8701 20 10 subpozicija buvo skirta „naujiems kelių vilkikams, pritaikytiems pusprikabėms traukti“. Pozicijoje 8709 buvo klasifikuojami „savaeigiai vežimėliai be kėlimo ir krovimo įrenginių, naudojami gamyklose, sandėliuose, uostuose arba oro uostuose kroviniams (trumpomis distancijomis) vežti; vežimėliai-vilkikai, naudojami geležinkelio stočių platformose; išvardytų transporto priemonių dalys“.

- 7 Bendrosios kombinuotosios nomenklatūros aiškinimo taisyklės, nustatytos KN I A dalies pirmoje įtraukoje, nurodo:

„Klasifikuojant prekes pagal Kombinuotąją nomenklatūrą, turi būti vadovujamasi šiais principais:

1. Skyrių, skirsnų ir poskirsnų pavadinimai pateikiami tik nurodymui palengvinti; juridiniais tikslais prekių klasifikacija turi būti nustatoma pagal pozicijų pavadinimus bei skyrių ir skirsnų pastabas ir, jeigu šiuose pozicijų pavadinimuose ir pastabose nenurodyta kitaip, vadovaujantis toliau išdėstytomis nuostatomis:

<...>“

- 8 SS konvencijos 6 straipsnio 1 dalimi Muitinių bendradarbiavimo tarybos viduje įsteigtas Komitetas, vadinamas Suderintos sistemos komitetu, kurį sudaro kiekvienos Susitariančiosios Šalies atstovai. Pagal SS konvencijos 7 straipsnio 1 dalį šio komiteto funkcijos yra siūlyti šios Konvencijos pakeitimus ir rengti aiškinamąsias pastabas, klasifikavimo nuomones bei kitus siūlymus kaip rekomendacijas SS aiškinimui.

9 SS aiškinamosiose pastabose dėl 8701 pozicijos teigiama:

„Šioje pozicijoje minimi traktoriai ir vilkikai yra ratinės ar vikšrinės motorinės transporto priemonės, iš esmės pritaikytos kitoms antžeminio transporto priemonėms, įrenginiams arba kroviniams traukti arba stumti <...>

Ši pozicija apima visų tipų traktorius (žemės ūkio traktoriai, miškų ūkio traktoriai, kelių traktoriai, viešųjų darbų traktoriai, traktoriai-gervės ir kt.), nesvarbu, koks juos varančios energijos šaltinis (stūmoklinio vidaus degimo variklio, kuriame uždegimas vyksta žvakėmis arba slėgiu, elektros ar kt.), išskyrus 8709 pozicijoje klasifikuojamus vežimėlius-vilkikus <...>

Čia nurodytos transporto priemonės (ypač traktoriai ir panašūs įrenginiai) <...> gali taip pat turėti <...> buksyravimo įrenginį priekabai ar puspriekabei <...>“

10 SS aiškinamosiose pastabose dėl 8709 pozicijos nurodoma:

„Ši pozicija apima vežimėlius, naudojamus gamyklose, sandėliuose, uostuose arba oro uostuose kroviniams (prekėms ar konteineriams) vežti trumpomis distancijomis arba nedidelėms priekaboms tempti geležinkelio stočių platformose.

<...>

Bendri šiai pozicijai priskiriamų vežimėlių požymiai, leidžiantys juos atskirti nuo 8701, 8703 ar 8704 pozicijose klasifikuojamų transporto priemonių, yra tokie:

1. Dėl jų struktūros ir specialios įrangos, kuria jie būna paprastai aprūpinti, šie vežimėliai negali būti naudojami žmonėms ir prekėms pervežti viešaisiais keliais.
2. Jų pakrautų maksimalus greitis nėra didesnis nei 30–35 km/h.
3. Jų apsisukimo spindulys yra maždaug lygus paties vežimėlio ilgiui.

Šioje pozicijoje klasifikuojami vežimėliai paprastai neturi uždaros vairuotojo kabinos, o vairuotojo vieta kartais gali būti ant platformos, arba vairuotojas transporto priemonę vairuoja stačias. Apsauginės detalės, pavyzdžiui, armatūra ar metalinis tinklas, kartais pritaikomos virš vairuotojo sėdynės.

Taip pat ši pozicija apima vežimėlius, valdomus pėsčiojo vairuotojo.

Tipiniai vežimėliai-vilkikai, naudojami geležinkelio stočių platformose, iš esmės yra pritaikyti traukti ar stumti kitas transporto priemones, pavyzdžiui, mažas priekabas. Jie neperveža prekių. Tai lengvesni ir mažiau galingi įrenginiai nei traktoriai, klasifikuojami 8701 pozicijoje. Šio tipo transporto priemonės taip pat gali būti naudojamos uostų krantinėse, sandėliuose etc.

<...>“

Tarifinė informacija

- 11 1992 m. spalio 12 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2913/92, nustatančio Bendrijos muitinės kodeksą (OL L 302, p. 1), pakeisto 1996 m. gruodžio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 82/97 (OL L 17, 1997, p. 1, atitaisymai OL L 179, 1997, p. 11, toliau – Kodeksas), 4 straipsnis nustato:

„Šiame Kodekse vartojamos šios sąvokos:

<...>

- 5) „sprendimas“ – bet kuris oficialus aktas, susijęs su muitinės veiklos taisyklėmis, kuriuo muitinė pareiškia apie minėtų taisyklių taikymą konkrečiu atveju ir kuris sukelia teisinių pasekmių vienam arba keliems konkrečiai nurodytiems arba identifikuojamiems asmenims; ši sąvoka, be kita ko, apima privalomą informaciją pagal 12 straipsnį;

<...>“

12 Kodekso 9 straipsnio 1 dalis numato:

„Suinteresuotajam asmeniui palankus sprendimas atšaukiamas arba pakeičiamas, jeigu <...> nebuvo įvykdytos arba nebevykdomos viena arba keletas nustatytų jo priėmimo sąlygų.“

13 Pagal Kodekso 12 straipsnį:

„<...>

2. Privalomoji tarifinė informacija arba privalomoji kilmės informacija yra privaloma muitinei, tačiau tik santykiuose su informacijos turėtoju ir tik atliekant tarifinį prekių klasifikavimą ar nustatant prekių kilmę.

<...>

3. Tokios informacijos turėtojas privalo įrodyti, kad:

— tarifams: deklaruotos prekės pagal visus požymius atitinka pateiktoje informacijoje aprašytas prekes,

<...>

5. Privalomoji informacija netenka galios, jeigu:

a) informacijai apie tarifus:

i) priimamas reglamentas, ir informacija nebeatitinka juo nustatytų teisės normų;

ii) ji nebeatitinka kurios nors iš 20 straipsnio 6 dalyje nurodytų nomenklatūrų aiškinimo:

— Bendrijos lygiu dėl Kombinuotosios nomenklatūros aiškinamųjų pastabų pakeitimų ar Europos Bendrijų Teisingumo Teismo sprendimo,

— tarptautiniu lygiu dėl Pasaulio muitinių organizacijos, įsteigtos 1952 m. „Muitinių bendradarbiavimo tarybos“ pavadinimu, priimto Suderintos prekių aprašymo ir kodavimo sistemos nomenklatūros klasifikavimo patarimo arba aiškinamųjų pastabų pakeitimo;

iii) jeigu ji panaikinama arba iš dalies pakeičiama pagal 9 straipsnį ir jeigu apie panaikinimą arba pakeitimą pranešama jos turėtoji.

i ir ii papunkčiuose nurodytais atvejais privalomoji informacija netenka galios nuo minėtų dokumentų paskelbimo datos, o tarptautinių dokumentų priėmimo atveju – nuo Komisijos informacinio pranešimo paskelbimo *Europos Bendrijų oficialiojo leidinio C* serijoje dienos;

<...>“

14 1993 m. liepos 2 d. Komisijos reglamento (EEB) Nr. 2454/93, išdėstančio Reglamento Nr. 2913/92 įgyvendinimo nuostatas (OL L 253, p. 1), pakeisto 1996 m. gruodžio 18 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 12/97 (OL L 9, 1997, p. 1, toliau – įgyvendinimo reglamentas), 5 straipsnio 1 dalis privalomąją informaciją apibrėžia kaip „tarifinę informaciją, privalomą visoms Bendrijos valstybių narių administracijoms, jei laikomasi 6 ir 7 straipsniuose nustatytų sąlygų“.

15 Įgyvendinimo reglamento 10 straipsnis nustato:

„1. Nepažeidžiant Kodekso 5 ir 64 straipsnių, privalomąja informacija gali remtis tik jos turėtojas.

<...>

3. Privalomosios informacijos turėtojas ja gali naudotis tik tam tikrų prekių atžvilgiu, tik tuomet:

a) tarifiniai dalykai: jei muitinė sutinka, kad tos prekės visais atžvilgiais atitinka tas, kurios aprašytos pateiktoje informacijoje;

<...>“

16 Įgyvendinimo reglamento 11 straipsnis numato:

„Privalomoji tarifinė informacija, kurią nuo 1991 m. sausio 1 d. teikia valstybės narės muitinė, tampa tokiomis pačiomis sąlygomis privaloma kompetentingoms visų valstybių narių institucijoms.“

Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

17 1999 m. kovo 1 d. *Intermodal* deklaravo motorines transporto priemones, pažymėtas prekių ženklu „Magnum ET120 Terminal Tractors“, siekdama jas išleisti į laisvą apyvartą. Minėtoje deklaracijoje šios transporto priemonės buvo klasifikuojamos KN 8709 pozicijoje.

18 Patikrinusi šias transporto priemones Nyderlandų muitinė nusprendė, kad jos turėtų būti klasifikuojamos KN 8701 20 10 subpozicijoje. Todėl ji *Intermodal* pateikė papildomo mokėjimo reikalavimą.

19 Grįsdama savo ieškinį, pareikštą *Gerechtshof te Amsterdam*, *Intermodal* pateikė 1996 m. gegužės 14 d. Suomijos muitinės išduotą privalomą tarifinę informaciją (toliau – PTI). Minėtas dokumentas, kuris vis dar galiojo, nurodė bendrovę *Sisu Terminal Systems Oy*, įsteigtą Tampere (Suomija) kaip šios informacijos turėtoją, ir transporto priemones, pažymėtas prekės ženklu „Sisu-Terminaaltraktori“ klasifikavo KN 8709 pozicijoje.

- 20 2002 m. gegužės 21 d. šis teismas atmetė ieškinį. Manydamas, kad iš Bendrosios kombinuotosios nomenklatūros aiškinimo taisyklės, nustatytos KN pirmos dalies I skyriaus A 1 punkte ir iš nusistovėjusios Teisingumo Teismo praktikos matyti, jog lemiantys kriterijai klasifikuojant prekes iš principo turi būti nustatomi pagal jų požymius ir objektyvias savybes, nurodytas KN pozicijos aprašyme ir nagrinėjamo skyriaus ar skirsnio pastabose, minėtas teismas nusprendė, kad nagrinėjamos transporto priemonės negali būti klasifikuojamos 8709 pozicijoje, nes jos nėra pritaikytos nei pervežti krovinius, nei tempti vežimėlius.
- 21 Todėl manydamas, kad yra aišku, jog šias prekes reikia klasifikuoti 8701 20 10 subpozicijoje ir nusprendęs, kad ta aplinkybė, jog Suomijos valdžios institucijos išdavė su šiuo ginču nesusijusiam asmeniui skirtingą PTI panašioms prekėms, negali paveikti šio vertinimo, *Gerechtshof te Amsterdam* nurodė, kad nereikia kreiptis į Teisingumo Teismą dėl prejudicinio sprendimo.
- 22 *Intermodal Hoge Raad der Nederlanden* dėl šio sprendimo pateikė kasacinį skundą.
- 23 Nusprendęs, kad iš Kodekso 4 straipsnio 5 punkto, 12 straipsnio 2 ir 3 dalių bei įgyvendinimo reglamento 10 straipsnio aišku, kad *Intermodal* neturėjo jokios teisės remtis PTI, nes ji nebuvo jos turėtoja, ir PTI buvo išduota kitai prekei, *Hoge Raad der Nederlanden* iškėlė klausimą, ar esant tokioms aplinkybėms kaip pagrindinėje byloje nacionalinis teismas, kuris mano, kad tokia PTI, išduota trečiajam asmeniui yra akivaizdžiai klaidinga KN atžvilgiu, privalo kreiptis į Teisingumo Teismą dėl prejudicinio sprendimo. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, kad aplinkybė, kai pagal Kodekso 12 straipsnio 5 dalies a punkto ii papunkčio pirmą įtrauką PTI netenka galios Teisingumo Teismui priėmus sprendimą, jog ji neatitinka KN aiškinimo, galėtų pagrįsti teigiamą atsakymą į šį klausimą.

- 24 Šis teismas nori išsiaiškinti, ar 8709 pozicija turi būti aiškinama griežtai, nepriskiriant jai šioje byloje aptariamų transporto priemonių dėl to, kad jos nei perveža krovinių, nei yra vežimėliai-vilkikai, naudojami geležinkelio sočių platformose arba analogiški įrenginiai, ar vis dėlto minėta pozicija turi būti aiškinama plačiau, kaip tai nurodo SS aiškinamosios pastabos, kad „vežimėlių-vilkikų“ sąvoka apima transporto priemones, galinčias stumti arba traukti kitas transporto priemones ne tik geležinkelio sočių platformose, bet ir uostuose, sandėliuose, etc.
- 25 Tokiomis aplinkybėmis *Hoge Raad der Nederlanden* nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikė Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

- „1. Kai privalantis sumokėti muitą asmuo, nacionalinio teismo nagrinėjamoje byloje, kuri susijusi su tam tikros prekės klasifikavimu KN, remiasi muitinės vertinimu, išdėstytu (PTI), išduotoje trečiajam asmeniui dėl panašios prekės, tačiau nacionalinis teismas mano, kad minėta (PTI) neatitinka KN, ar šis teismas privalo kreiptis į Europos Bendrijų Teisingumo Teismą, pateikdamas prejudicinius klausimus dėl KN išaiškinimo?
2. Ar KN 8709 poziciją reikia aiškinti taip, kad ji apima tokias transporto priemones, kokios aptiriamos šioje byloje?“

Dėl prejudicinių klausimų

Dėl pirmojo klausimo

- 26 Šiuo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės klausia, ar nacionalinis teismas, kuris nagrinėja ginčą dėl prekės klasifikavimo KN ir

kuriam buvo pateikta kitos valstybės narės muitinės su šiuo ginču nesusijusiam asmeniui panašiai prekei išduota PTI, privalo kreiptis į Teisingumo Teismą dėl prejudicinio sprendimo, jei jis mano, kad minėta PTI neatitinka KN, ir nori priimti kitokį nei šioje PTI pateikiamas sprendimą dėl tarifinio klasifikavimo.

- 27 Šiuo klausimu pirmiausia reikia patikslinti, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas teisingai konstatavo, jog remiantis Kodekso 12 straipsniu PTI gali naudotis tik jos turėtojas ir tik joje aprašytų prekių atžvilgiu. Kaip matyti iš šio sprendimo 23 punkto, minėtas teismas, remdamasis šia nuostata, padarė išvadą, kad jo nagrinėjamoje byloje *Intermodal* neturėjo jokios asmeninės teisės remtis Suomijos valdžios institucijų išduota PTI.
- 28 Dėl prejudicinio klausimo ir dėl nacionalinių teismų, kurių sprendimai pagal nacionalinę teisę gali būti toliau apskūsti, reikia konstatuoti, kad pagal EB 234 straipsnio antrąją pastraipą, kaip tai nurodo ir Nyderlandų vyriausybė bei Europos Bendrijų Komisija, tokie teismai gali, bet neprivalo kreiptis į Teisingumo Teismą dėl prejudicinio sprendimo, jei jie mano, kad toks sprendimas yra būtinas norint priimti sprendimą jų nagrinėjamoje byloje.
- 29 Šiuo klausimu reikia priminti, kad pareiga kreiptis į Teisingumo Teismą dėl prejudicinio sprendimo, numatyta EB 234 straipsnio trečiojoje pastraipoje nacionaliniams teismams, kurių sprendimai negali būti toliau apskundžiami, yra skirta užkirsti kelią valstybių narių nacionalinės teismų praktikos, prieštaraujančios Bendrijos teisės taisyklėms, atsiradimui (visų pirma žr. 2001 m. vasario 22 d. Sprendimo *Gomes Valente*, C-393/98, Rink. p. I-1327, 17 punktą ir minėtą teismų praktiką).

- 30 Toks tikslas yra pasiekiamas, kai šios pareigos kreiptis, išskyrus Teisingumo Teismo nustatytus apribojimus (1982 m. spalio 6 d. Sprendimo *Cilfit ir kt.*, 283/81, Rink. p. 3415), laikosi aukščiausi teismai ir kiti nacionaliniai tesimai, kurių sprendimai negali būti toliau apskundžiami (žr. 2002 m. birželio 4 d. Sprendimo *Lyckeskog*, C-99/00, Rink. p. I-4839, 14 ir 15 punktus bei minėtą teismų praktiką).
- 31 Tačiau nacionaliniai teismai, kurių sprendimai pagal nacionalinę teisę gali būti toliau apskūsti, pagal Bendrijos teisę gali patys nuspręsti, ar verta kreiptis į Teisingumo Teismą dėl prejudicinio sprendimo.
- 32 Aplinkybė, kad kitos valstybės muitinė trečiajam asmeniui ir panašioms į aptariamą nacionaliniame teisme nagrinėjamoje byloje prekėms išdavė PTI, nurodytą antrinės teisės nuostatoje (Kodekso 12 straipsnis), negali turėti įtakos šio teismo diskrecijai sprendžiant dėl EB 234 straipsnyje numatytos procedūros taikymo.
- 33 Antra, dėl nacionalinių teismų, kurių sprendimai pagal nacionalinę teisę negali būti toliau apskundžiami, reikia priminti, kad EB 234 straipsnio trečioji pastraipa pagal nusistovėjusią teismų turi būti aiškinama taip, kad tokie teismai gali, spręsdami Bendrijos teisės klausimą, nesilaikyti pareigos kreiptis dėl prejudicinio sprendimo tik tuo atveju, jei jie konstatavo, kad iškeltas klausimas nėra svarbus bylai, kad dėl nagrinėjamos Bendrijos teisės nuostatos Teismas jau pateikė savo išaiškinimą arba kad tinkamas Bendrijos teisės taikymas yra toks akivaizdus, kad dėl to negali kilti jokių pagrįstų abejonių. Ar tokia galimybė egzistuoja, reikia įvertinti atsižvelgiant į Bendrijos teisės savybes, į konkrečius sunkumus, su kuriais susiduriama ją aiškinant, ir į riziką, kad teismų praktika Bendrijos viduje gali išsiskirti.

- 34 Šiuo klausimu aplinkybė, kad kitos valstybės muitinė asmeniui, nesusijusiam su nacionaliniame teisme nagrinėjamu ginču, išdavė konkrečiai prekei PTI, kuri KN poziciją aiškina kitaip, nei ją supranta nacionalinis teismas šioje byloje aptariamo produkto atžvilgiu, turėtų įpareigoti šį teismą būti itin atidžiam sprendžiant, ar dėl tinkamo KN taikymo tikrai nėra pagrįstų abejonų, ir atsižvelgti, be kita ko, į tris vertinimo kriterijus, nurodytus šio sprendimo 33 punkte.
- 35 Tačiau, priešingai nei tvirtina *Intermodal* ir Komisija, bei kaip teisingai nurodo Nyderlandų ir Austrijos vyriausybės, vien tik tokios PTI buvimas pats savaime negali sutrukdyti nacionaliniam teismui, atlikus šio sprendimo 33 ir 34 punktuose nurodytus reikalavimus atitinkantį tyrimą, nuspręsti, nei kad šiuo atveju teisingas KN tarifinės pozicijos taikymas yra toks akivaizdus, kad, atsižvelgiant, be kita ko, į Teisingumo Teismo nustatytus privalomus kriterijus KN klasifikavimo srityje, sprendžiant šį klausimą nekyla jokių pagrįstų abejonų, nei panašiu atveju nuspręsti nesikreipti į Teisingumo Teismą dėl prejudicinio sprendimo, ir išspręsti šį klausimą savarankiškai (minėto sprendimo *Cilfit ir kt.* 16 punktas).
- 36 Pirmiausia reikia priminti, kad galimas skirtingas teisės aktų tam tikrose valstybėse narėse taikymas negali turėti įtakos Bendrojo muitų tarifo, pagrįsto tarifinėmis pozicijomis, aiškinimui (1991 m. gegužės 7 d. Sprendimo *Post*, C-120/90, Rink. p. I-2391, 24 punktas).
- 37 Antra, ir neprieštaraujant 2003 m. rugsėjo 30 d. Sprendime *Köbler* (C-224/01, Rink. p. I-10239) pateiktiems paaiškinimams, remiantis praktika, suformuota minėtame sprendime *Cilfit ir kt.*, tik nacionalinis teismas gali įvertinti, ar tinkamas Bendrijos teisės taikymas yra toks akivaizdus, kad nėra galimybių kilti pagrįstoms abejonėms,

ir todėl jis gali nusipėti nesikreipti į Teisingumo Teismą dėl Bendrijos teisės išaiškinimo (2001 m. gegužės 17 d. Sprendimo *TNT Traco*, C-340/99, Rink. p. I-4109, 35 punktas).

38 Trečia, EB 234 straipsnio trečiojoje pastraipoje nustatyta pareiga kreiptis dėl prejudicinio sprendimo skirta užtikrinti bendradarbiavimą tarp nacionalinių teismų, kurie yra įpareigoti taikyti Bendrijos teisę, ir Teisingumo Teismo, kuris turi užtikrinti tinkamą Bendrijos teisės taikymą ir vienodą aiškinimą visose valstybėse narėse (visu pirma žr. minėto sprendimo *Cilfit ir kt.* 7 punktą; 1997 m. lapkričio 4 d. Sprendimo *Parfums Christian Dior*, C-337/95, Rink. p. I-6013, 25 punktą ir minėto sprendimo *Gomes Valente* 17 punktą). Taip pat, kaip jau buvo nurodyta šio sprendimo 29 punkte, šia pareiga siekiama išvengti valstybių narių nacionalinės teismų praktikos neatitikties Bendrijos taisyklėms.

39 Šiame kontekste Teisingumo Teismas jau yra nustatęs, kad prieš nusprenddamas, jog tinkamas Bendrijos teisės taikymas yra toks akivaizdus, kad dėl jo ir dėl atsisakymo kreiptis į Teisingumo Teismą su prejudiciniu klausimu negali kilti jokių pagrįstų abejonų, nacionalinis teismas turi būti įsitikinęs, kad tai bus taip pat akivaizdu kitų valstybių narių teismams ir Teisingumo Teismui (minėto sprendimo *Cilfit* 16 punktas). Tačiau iš nacionalinio teismo negalima reikalauti, kad jis įsitikintų, jog tai bus taip pat akivaizdu ir neteisminėms institucijoms, pavyzdžiui, administracinėms institucijoms.

40 Ketvirta, reikia priminti, kad EB 234 straipsnyje numatytas kreipimosi dėl prejudicinio sprendimo mechanizmas, kaip matyti iš minėtos nuostatos išdėstymo, leidžia nacionaliniam teismui, kuriame buvo pareikštas ieškinys dėl ginčo, gauti šiam ginčui išspręsti būtinus išaiškinimus. Tačiau nacionalinio teismo negalima versti naudotis minėtu mechanizmu tik dėl to, kad išaiškinimas, kurį pateiks Teisingumo

Teismas dėl atitinkamos tarifinės pozicijos, pagal antrinės teisės nuostatą, pavyzdžiui, Kodekso 12 straipsnį, gali panaikinti kitos valstybės narės muitinės išduotos PTI galiojimą ar nutraukti šios muitinės praktiką, kai nei PTI, nei praktika nėra ginčo, dėl kurio buvo kreiptasi į šį teismą, objektas.

- 41 Dėl aplinkybės, jog gali atsitikti taip, kad kadangi dviejose valstybėse narėse egzistuotų skirtinga administracinė ir teismų praktika, bus pažeistas reikalavimas Bendrąjį muitų tarifą taikyti vienodai, kaip pabrėžia Komisija, ir dėl to, kaip nurodo *Intermodal*, panašios prekės bus klasifikuojamos skirtingai, nelygu į kurią valstybę narę jas importuoja atitinkamas ūkio subjektas, reikia pažymėti, kad, kaip nurodo Nyderlandų ir Austrijos vyriausybės, egzistuoja įvairūs mechanizmai, turintys užtikrinti, kad tokie neatitikimai būtų tik laikini.
- 42 Pirmiausia iš Kodekso 9 straipsnio ir 12 straipsnio 5 dalies a punkto iii papunkčio matyti, kad PTI gali būti atšaukiama, jeigu nebuvo įvykdytos arba nebevykdomos viena arba keletas nustatytų jos suteikimo sąlygų. Todėl, jei muitinė mano, kad dėl vertinimo klaidos ar tarifinio klasifikavimo koncepcijų vystymosi išaiškinimas, kurį ji anksčiau pateikė, yra klaidingas, ji gali nuspręsti, kad viena iš PTI suteikimo sąlygų yra nebevykdoma, ir atšaukti minėtą PTI, kad pakeistų atitinkamos prekės tarifinį klasifikavimą (šiuo klausimu žr. 2004 m. sausio 22 d. Sprendimo *Timmermans Transport ir Hoogenboom Production*, C-133/02 ir C-134/02, Rink. p. I-1125, 21–25 punktus).
- 43 Taip pat reikia priminti, kad pagal Kodekso 12 straipsnio 5 dalies a punkto i papunktį PTI netenka galios kai, be kita ko, priimamas klasifikavimo reglamentas, ir

informacija nebeatitinka juo nustatytų teisės normų. Pagal Reglamento Nr. 2658/87 9 straipsnio 1 dalį Komisija tokius klasifikavimo reglamentus priima pagal šio reglamento 10 straipsnyje nurodytą tvarką.

44 Galiausiai, manant, kad pastebėti vis dėlto skirtumai išliks, į Teisingumo Teismą galima būtų kreiptis remiantis EB 226 straipsniu. Šiuo klausimu reikia priminti, kad dėl pakankamai pastovios ir bendros administracinės veiklos galima reikšti ieškinį dėl įsipareigojimų neįvykdymo (visų pirma žr. 2004 m. balandžio 29 d. Sprendimo *Komisija prieš Vokietiją*, C-387/99, Rink. p. I-3751, 42 punktą ir 2005 m. balandžio 26 d. Sprendimo *Komisija prieš Airiją*, C-494/01, Rink. p. I-3331, 28 punktą).

45 Atsižvelgiant į tai, kas pasakyta, į pirmąjį klausimą reikia atsakyti taip: EB 234 straipsnis turi būti aiškinamas taip, kad kai nagrinėjant ginčą dėl konkrečios prekės tarifinės klasifikacijos nacionaliniame teisme yra pateikiama panašios prekės PTI, išduota su šiuo ginču nesusijusiam asmeniui kitos valstybės narės muitinės, ir kai minėtas teismas mano, kad šioje PTI nurodyta tarifinė klasifikacija yra klaidinga, šios dvi aplinkybės:

— negali įpareigoti teismo, kurio sprendimas pagal nacionalinę teisę gali būti toliau apskūstas, kreiptis į Teisingumo Teismą dėl prejudicinio sprendimo,

— negali savaime įpareigoti teismo, kurio sprendimai pagal nacionalinę teisę negali būti toliau apskūsti, kreiptis į Teisingumo Teismą dėl prejudicinio sprendimo.

Vis dėlto teismas, kurio sprendimai pagal nacionalinę teisę negali būti toliau apskundžiami, spręsdamas Bendrijos teisės klausimą, gali nesilaikyti pareigos kreiptis dėl prejudicinio sprendimo tik tuo atveju, jei jis konstatavo, kad iškeltas klausimas nėra svarbus bylai, kad dėl nagrinėjamos Bendrijos teisės nuostatos Teismas jau pateikė savo išaiškinimą arba kad tinkamas Bendrijos teisės taikymas yra toks akivaizdus, kad dėl jo negali kilti jokių pagrįstų abejonų; ar tokia galimybė egzistuoja, reikia įvertinti atsižvelgiant į Bendrijos teisės savybes, konkrečius sunkumus, su kuriais susiduriama ją aiškinant, ir riziką, kad teismų praktika Bendrijos viduje gali išsiskirti; šiuo klausimu minėtos PTI buvimas turi įpareigoti šį teismą būti itin atidžiam sprendžiant, ar dėl tinkamo KN taikymo tikrai nėra pagrįstų abejonų, ir atsižvelgti į, be kita ko, tris jau minėtus vertinimo kriterijus.

Dėl antrojo klausimo

46 Antruoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės klausia, ar KN 8709 poziciją reikia aiškinti taip, kad ji apima transporto priemones, turinčias pagrindinėje byloje nagrinėjamų transporto priemonių požymių.

47 Iš nusistovėjusios tesimų praktikos matyti, kad siekiant užtikrinti teisinį tikrumą ir lengvesnę kontrolę, prekių tarifinį klasifikavimą nulemiantis kriterijus turi būti bendrai nustatytas, atsižvelgiant į šių prekių požymius ir objektyvias savybes, išvardytas KN pozicijos ir skyriaus ar skirsnio pastabų formuluotėse (visų pirma žr. 2004 m. rugsėjo 16 d. Sprendimo *DFDS, C-396/02*, Rink. p. I-8439, 27 punktą ir minėtą teismų praktiką).

- 48 KN ir SS aiškinamosios pastabos yra svarbios aiškinant atskiras pozicijas, tačiau jos nėra teisiškai privalomos (visų pirma žr. minėto sprendimo *DFDS* 28 punktą). Todėl minėtų aiškinamųjų pastabų turinys turi būti suderintas su KN nuostatomis ir negali jų keisti (visų pirma žr. 1999 m. vasario 9 d. Sprendimo *ROSE Elektrotechnik*, C-280/97, Rink. p. I-689, 23 punktą ir 2000 m. rugsėjo 26 d. Sprendimo *Eru Portuguesa*, C-42/99, Rink. p. I-7691, 20 punktą).
- 49 Šiuo atveju KN 8709 pozicijoje klasifikuojami „savaeigiai vežimėliai be kėlimo ir krovimo įrenginių, naudojami gamyklose, sandėliuose, uostuose arba oro uostuose kroviniams (trumpomis distancijomis) vežti“, ir „vežimėliai-vilkikai, naudojami geležinkelio stočių platformose“, bei jų dalys.
- 50 Toks išdėstymas atskiria dvi transporto priemonių kategorijas, apibrėžtas remiantis tam tikrais jų fiziniais požymiais ir (arba) jų panaudojimu.
- 51 Dėl „savaeigių vežimėlių“ nurodomas patikslinimas, kad tai transporto priemonės, naudojamos gamyklose, sandėliuose, uostuose arba oro uostuose, kurie neturi krovimo ir kėlimo įrenginių ir per kuriuos vežami kroviniai. Be to, SS aiškinamosios pastabos šiuo klausimu patikslina, kad savaeigiai vežimėliai turi, pavyzdžiui, platformą ar dėžę, kur kraunami kroviniai.
- 52 Nors naudojamos atitinkamose vietose ir pramoniniuose sandėliuose, pagrindinėje byloje nagrinėjamos transporto priemonės iš esmės akivaizdžiai neatitinka objektyvių reikalaujamų sąlygų, nes, kaip teisingai nurodė Nyderlandų vyriausybė,

iš sprendimo, kuriuo buvo kreiptasi dėl prejudicinio sprendimo, matyti, kad šios transporto priemonės pačios negali pervežti krovinių, o tik kėlimo platforma traukia puspriekabes.

- 53 Dėl „vežimėlių-vilkikų“ pirmiausia reikia priminti, kad 8701 pozicija, kurioje „traktoriai ir vilkikai“, apibrėžti 87 skirsnio 2 pastaboje, klasifikuojami kaip „antžeminio transporto priemonės, daugiausia pritaikytos kitoms antžeminio transporto priemonėms, įrenginiams arba kroviniams traukti arba stumti“, nurodo, kad ši pozicija apima visus traktorius ir vilkikus, išskyrus 8709 pozicijoje klasifikuojamus vežimėlius-vilkikus.
- 54 Ši pastaroji pozicija skirta vežimėliams-vilkikams, naudojamiems geležinkelio stočių platformose. Tam tikrose kalbinėse versijos, pavyzdžiui, angliškoje ir flamandiškoje, būtent ir nurodomos geležinkelio stočių platformos, skirtingai nei prancūziškoje versijoje, kurioje nurodomos tik geležinkelio stotys.
- 55 Šiuo klausimu reikia priminti, kad pagal nusistovėjusią Teisingumo Teismo praktiką tarifinės klasifikacijos srityje prekės paskirtis gali būti laikoma objektyviu kriterijumi, jei ji yra būdinga šiai prekei, o būdingumą galima įvertinti atsižvelgiant į objektyvius šios prekės požymius ir savybes (žr. 2005 m. kovo 17 d. Sprendimo *Ikegami*, C-467/03, Rink. p. I-2389, 23 punktą ir minėtą teismų praktiką).
- 56 8709 pozicijos tekste lemiamą reikšmę teikiama tam, ar atitinkamos transporto priemonės yra naudojamos vilkimui geležinkelio stotyse ir, kaip matyti iš tam tikrų kalbinių versijų, geležinkelio stočių platformose.

- 57 Šis kriterijus nurodo vežimėlių, kurie paprastai gali būti naudojami geležinkelio stotyse, ypač geležinkelio stočių platformose, ir kurie yra identiškai ar analogiški transporto priemonėms, jau naudojamoms tokiose vietose, objektyvius požymius.
- 58 SS aiškinamosios pastabos patvirtina, kad 8709 pozicijoje nurodytos transporto priemonės yra naudojamos mažoms priekaboms traukti geležinkelio stotyse.
- 59 Šiuo atveju, kaip tai konstatavo prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, pagrindinėje byloje nagrinėjamos transporto priemonės turi 132 kW esant 2 500 sūkių per minutę galios dyzelinį variklį ir automatinę keturių pavarų į priekį ir vienos atgal transmisiją, taip pat uždara kabiną ir kėlimo platformą, pakeliamą iki 60 cm. Minėtų transporto priemonių krovimo galia yra 32 000 kg, apsisukimo spindulys labai trumpas ir jos yra pritaikytos užtikrinti puspriekabių judėjimą.
- 60 Iš objektyvių požymių matyti, kad pagrindinėje byloje nagrinėjamos transporto priemonės nėra nei akivaizdžiai panašios į traukimui geležinkelio stotyse, ypač geležinkelio stočių platformose, jau naudojamas transporto priemonės, nei gali būti pritaikytos tokiam naudojimui.
- 61 Iš to, kas pasakyta, kaip teisingai tvirtino Nyderlandų vyriausybė ir priešingai nei teigia *Intermodal* bei Komisija, matyti, kad tokios transporto priemonės nepatenka į 8709 poziciją.

- 62 Taip pat reikia pastebėti, kad šią išvadą pagrindžia kiti SS aiškinamosiose pastabose esantys patikslinimai. Šiose pastabose nurodoma, kad požymiai, leidžiantys atskirti 8709 pozicijoje klasifikuojamas transporto priemones nuo 8701 pozicijoje nurodytų traktorių ir vilkikų, yra pirmųjų maksimalus greitis, kuris paprastai nėra didesnis nei 30–35 km/h, apsisukimo spindulys, lygus paties vežimėlio ilgiui, struktūra ir specialii įranga, dėl kurios šie vežimėliai negali būti naudojami kroviniams pervežti viešaisiais keliais, be to, jie lengvesni ir mažiau galingi nei pastarieji. Šios pastabos taip pat patikslina, kad 8709 pozicijoje klasifikuojami vežimėliai paprastai neturi uždaros vairuotojo kabinos, o vairuotojo vieta kartais gali būti ant platformos, arba vairuotojas transporto priemonę vairuoja stačias.
- 63 Reikia konstatuoti, kad pagrindinėje byloje nagrinėjamos transporto priemonės neturi SS aiškinamosiose pastabose išvardytų požymių.
- 64 Atsižvelgiant į tai, kas pasakyta, į antrąjį klausimą reikia atsakyti taip: KN 8709 pozicija turi būti aiškinama taip, kad į ją nepatenka transporto priemonės, kurios turi 132 kW esant 2 500 sūkių per minutę galios dyzelinį variklį ir automatinę keturių pavarų į priekį bei vienos atgal transmisiją, uždara kabiną ir kėlimo platformą, pakeliamą iki 60 cm, kurių krovimo galia yra 32 000 kg, apsisukimo spindulys labai trumpas ir kurios yra pritaikytos užtikrinti puspriekabių judėjimą pramoninėse zonose ir pastatuose. Tokia transporto priemonė minėtos pozicijos prasme iš tikrųjų nėra nei savaeigis vežimėlis, naudojamas kroviniams pervežti, nei vežimėlis-vilkikas, naudojamas geležinkelio stotyse.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 65 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą dėl prejudicinio sprendimo pateikusio teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (pirmoji kolegija), nusprendžia:

1. EB 234 straipsnis turi būti aiškinamas taip, kad kai nagrinėjant ginčą dėl konkrečios prekės tarifinės klasifikacijos nacionaliniame teisme yra pateikiama panašios prekės privalomoji tarifinė informacija, išduota su šiuo ginču nesusijusiam asmeniui kitos valstybės narės muitinės, ir kai minėtas teismas mano, kad šioje privalomoje tarifinėje informacijoje nurodyta tarifinė klasifikacija yra klaidinga, šios dvi aplinkybės:

- negali įpareigoti teismo, kurio sprendimas pagal nacionalinę teisę gali būti toliau apskųstas, kreiptis į Teisingumo Teismą dėl prejudicinio sprendimo,

- negali savaime įpareigoti teismo, kurio sprendimai pagal nacionalinę teisę negali būti toliau apskūsti, kreiptis į Teisingumo Teismą dėl prejudicinio sprendimo.

Vis dėlto teismas, kurio sprendimai pagal nacionalinę teisę negali būti toliau apskundžiami, spręsdamas Bendrijos teisės klausimą, gali nesilaikyti pareigos kreiptis dėl prejudicinio sprendimo tik tuo atveju, jei jis konstatavo, kad iškeltas klausimas nėra svarbus bylai, kad dėl nagrinėjamos Bendrijos teisės nuostatos Teismas jau pateikė savo išaiškinimą arba kad tinkamas Bendrijos teisės taikymas yra toks akivaizdus, kad dėl jo negali kilti jokių pagrįstų abejonių; ar tokia galimybė egzistuoja, reikia įvertinti atsižvelgiant į Bendrijos teisės savybes, konkrečius sunkumus, su kuriais susiduriama ją aiškinant, ir riziką, kad teismų praktika Bendrijos viduje gali išsiskirti; šiuo klausimu minėtos privalomosios tarifinės informacijos buvimas turi įpareigoti šį teismą būti itin atidžiam sprendžiant, ar dėl tinkamo Kombinuotosios nomenklatūros, nurodytos 1987 m. liepos 23 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2658/87 dėl tarifų ir statistinės nomenklatūros bei dėl Bendrojo muitų tarifo, iš dalies pakeisto 1998 m. spalio 26 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 2261/98, I priede, taikymo tikrai nėra pagrįstų abejonių, ir atsižvelgti į, be kita ko, tris jau minėtus vertinimo kriterijus.

2. Kombinuotosios nomenklatūros 8709 pozicija, turi būti aiškinama taip, kad į ją nepatenka transporto priemonės, kurios turi 132 kW esant 2 500 sūkių per minutę galios dyzelinį variklį ir automatinę keturių pavarų į priekį bei vienos atgal transmisiją, uždara kabiną ir kėlimo platformą,

pakeliamą iki 60 cm, kurių krovimo galia yra 32 000 kg, apsisukimo spindulys labai trumpas ir kurios pritaikytos užtikrinti puspriekabių judėjimą pramoninėse zonose ir pastatuose. Tokia transporto priemonė minėtos pozicijos prasme iš tikrųjų nėra nei savaeigis vežimėlis, naudojamas kroviniams pervežti, nei vežimėlis-vilkikas, naudojamas geležinkelio stotyse.

Parašai.