

ARREST VAN HET HOF (Eerste kamer)

15 september 2005 *

In zaak C-495/03,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 234 EG, ingediend door de Hoge Raad der Nederlanden, bij arrest van 21 november 2003, ingekomen bij het Hof op 24 november 2003, in de procedure

Intermodal Transports BV

tegen

Staatssecretaris van Financiën,

wijst

HET HOF VAN JUSTITIE (Eerste kamer),

samengesteld als volgt: P. Jann, kamerpresident, K. Lenaerts, K. Schieman (rapporteur), E. Juhász en M. Ilešič, rechters,

* Procestaal: Nederlands.

advocaat-generaal: C. Stix-Hackl,
griffier: R. Grass,

gezien de stukken,

gelet op de opmerkingen van:

- Intermodal Transports BV, vertegenwoordigd door R. Tusveld en G. van Slooten, belastingadviseurs,

- de Nederlandse regering, vertegenwoordigd door H. G. Sevenster en C. ten Dam als gemachtigden,

- de Oostenrijkse regering, vertegenwoordigd door H. Dossi als gemachtigde,

- de Commissie van de Europese Gemeenschappen, vertegenwoordigd door J. Schieferer en D. W. V. Zijlstra als gemachtigden,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 12 april 2005,

het navolgende

Arrest

1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van artikel 234 EG alsmede van post 8709 van de gecombineerde nomenclatuur; opgenomen in bijlage I bij verordening (EEG) nr. 2658/87 van de Raad van 23 juli 1987 met betrekking tot de tarief- en statistiek nomenclatuur en het gemeenschappelijk douanetarief (PB L 256, blz. 1), zoals gewijzigd bij verordening (EG) nr. 2261/98 van de Commissie van 26 oktober 1998 (PB L 292, blz. 1; hierna: „GN”).

2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen de vennootschap Intermodal Transports BV (hierna: „Intermodal”), gevestigd te Amsterdam (Nederland), en de Staatssecretaris van Financiën over de indeling in de GN van bepaalde als „Magnum ET120 Terminal Tractor” aangeduide voertuigen. Deze voertuigen zijn uitgerust met een dieselmotor met een vermogen van 132 kW bij 2 500 toeren per minuut alsmede met een volautomatische transmissie met vier versnellingen vooruit en één achteruit, en hebben voorts een gesloten cabine en een hefschotel met een hefhoogte van 60 cm. Zij hebben een hefvermogen van 32 000 kg, hebben een korte draaicirkel en zijn ontworpen om opleggers te verplaatsen op bedrijfsterreinen en in bedrijfsgebouwen.

3 De eerste prejudiciële vraag betreft de relevantie van een door een douaneautoriteit van een andere lidstaat verstrekte bindende tariefinlichting, voor de beoordeling of er eventueel sprake is van een verplichting voor de nationale rechter van een andere lidstaat aan wie een vraag over een tariefindeling is voorgelegd, om het Hof een prejudiciële vraag te stellen. De tweede vraag betreft de juiste indeling van de betrokken voertuigen.

Toepasselijke bepalingen

De gecombineerde nomenclatuur

- 4 De GN is gebaseerd op het geharmoniseerde systeem inzake de omschrijving en de codering van goederen (hierna: „GS”), dat is opgesteld door de Internationale Douaneraad, thans de Werelddouaneorganisatie, en is ingevoerd bij het Internationaal Verdrag van Brussel van 14 juni 1983 (hierna: „GS-verdrag”), dat, samen met het daarbij behorende protocol van wijziging van 24 juni 1986, namens de Gemeenschap is goedgekeurd bij besluit 87/369/EEG van de Raad van 7 april 1987 (PB L 198, blz. 1).
- 5 Posten 8701 en 8709 staan in hoofdstuk 87 van afdeling XVII van het tweede deel van de GN. Dit hoofdstuk heeft betrekking op automobielen, tractors, rijwielen, motorrijwielen en andere voertuigen voor vervoer over land, alsmede delen en toebehoren daarvan. Aantekening 2 bij dit hoofdstuk vermeldt dat „voor de toepassing van dit hoofdstuk als ‚tractors (trekkers)’ worden aangemerkt, motorvoertuigen speciaal gemaakt om andere werktuigen, voertuigen of lasten te trekken of voort te duwen, ook indien zij voorzien zijn van een bergplaats of laadplaats van bijkomstige betekenis voor het vervoer van gereedschap, zaad, meststoffen, enz. [...]”.
- 6 Op het tijdstip van het ontstaan van de douaneschuld die in het hoofdgeding aan de orde is, luidde post 8701 als volgt: „Tractors (trekkers) andere dan die bedoeld bij post 8709”. Postonderverdeling 8701 20 10 betrof „nieuwe trekkers (wegtractors) voor opleggers”. Post 8709 betrof „transportwagens met eigen beweegkracht, niet voorzien van een hefsysteem, van de soort gebruikt in fabrieken, in opslagplaatsen, op haventerreinen of op vliegvelden, voor het vervoer van goederen over korte afstanden; trekkers van de soort gebruikt voor het trekken van perronwagentjes; delen daarvan”.

7 De algemene regels voor de interpretatie van de GN, die zijn neergelegd in het eerste deel, titel I, A, daarvan bepalen onder meer:

„Voor de indeling van goederen in de gecombineerde nomenclatuur gelden de volgende bepalingen.

1. De tekst van de opschriften van de afdelingen, van de hoofdstukken en van de onderdelen van hoofdstukken wordt geacht slechts als aanwijzing te gelden; voor de indeling zijn wettelijk bepalend de bewoordingen van de posten en de aantekeningen op de afdelingen of op de hoofdstukken en — voorzover dit niet in strijd is met de bewoordingen van bedoelde posten en aantekeningen — de navolgende regels.

[...]”

8 Op basis van artikel 6, lid 1, van het GS-verdrag is onder de naam „Comité voor het geharmoniseerde systeem” bij de Internationale Douaneraad een comité ingesteld dat is samengesteld uit vertegenwoordigers van elk van de verdragsluitende partijen. Overeenkomstig artikel 7, lid 1, van het GS-verdrag heeft dit comité onder meer tot taak, wijzigingen van dit verdrag voor te stellen, alsmede toelichtingen, indelingsadviezen en andere adviezen voor de interpretatie van het GS op te stellen.

9 De GS-toelichting bij post 8701 bepaalt:

„Voor de toepassing van deze post worden als tractors (trekkers) aangemerkt de voertuigen op wielen of rupsbanden, die speciaal zijn gemaakt om hoofdzakelijk te dienen voor het trekken of voortduwen van andere werktuigen, voertuigen of lasten. [...]

Met uitzondering van trekkers voor perronwagentjes en dergelijke motorvoertuigen, bedoeld bij post 8709, omvat post 8701 tractors van alle soorten en voor elk gebruik (bijvoorbeeld landbouwtractors, bosbouwtractors, wegtractors, tractors voor openbare werken, tractors met windas of lier, enzovoort), ongeacht de aard van de krachtmachine waardoor ze worden voortbewogen (bijvoorbeeld explosiemotor, verbrandingsmotor, elektrische motor) [...]

De onder post 8701 in te delen voertuigen [...] mogen voorts voorzien zijn van [...] een koppeling voor het bevestigen van een aanhangwagen of een oplegger (met name op tractors en soortgelijke werktuigen) [...]

10 De GS-toelichting bij post 8709 bepaalt:

„Deze post omvat transportwagens van de soorten die gebruikt worden in fabrieken, opslagplaatsen, op haventerreinen of vliegvelden, voor het vervoer over korte afstanden van verschillende lasten (goederen of containers), alsmede trekkers voor kleine aanhangwagens in spoor- en tramwegstations.

[...]

De belangrijkste gemeenschappelijke kenmerken van de bij deze post bedoelde voertuigen, waardoor zij zich onderscheiden van de posten 8701, 8703 en 8704, kunnen als volgt worden samengevat:

- 1) zij kunnen, in verband met hun constructie en met de inrichtingen waarmee zij gewoonlijk zijn uitgerust, niet worden gebruikt voor het personenvervoer en evenmin voor het goederenvervoer op de openbare weg;
- 2) hun maximumsnelheid in geladen toestand bedraagt in het algemeen niet meer dan 30 tot 35 km/u;
- 3) de draaicirkel is ongeveer gelijk aan de lengte van het voertuig.

De bij post 8709 bedoelde transportwagens hebben gewoonlijk geen gesloten bestuurderscabine. Soms is er voor de bestuurder slechts een klein platform om staande te sturen. Boven de voor de bestuurder bestemde plaats is soms een beschermende armatuur of een kooi van metaal aangebracht.

Voertuigen van het bij deze post bedoelde type, die door een voetganger worden bestuurd, behoren ook tot deze post.

[...]

De trekkers van de soort gebruikt in stations zijn hoofdzakelijk bestemd om andere wagens, onder meer perronwagentjes, te trekken of te duwen. Zij vervoeren zelf geen goederen en zijn over het algemeen lichter en minder krachtig dan de tractoren bedoeld bij post 8701. Trekkers van deze soort worden ook gebruikt in havens, opslagplaatsen, enzovoort.

[...]"

De tariefinlichtingen

- 11 Artikel 4 van verordening (EEG) nr. 2913/92 van de Raad van 12 oktober 1992 tot vaststelling van het communautair douanewetboek (PB L 302, blz. 1), zoals gewijzigd bij verordening (EG) nr. 82/97 van het Europees Parlement en de Raad van 19 december 1996 (PB 1997, L 17, blz. 1, en rectificatie PB 1997, L 179, blz. 11; hierna: „CDW”), luidt als volgt:

„In de zin van dit wetboek wordt verstaan onder:

[...]

- 5) beschikking: elke administratieve beslissing verband houdend met de douanewetgeving die door een douaneautoriteit over een bepaald geval wordt genomen en die voor een of meer personen wier identiteit bekend is of kan worden vastgesteld, rechtsgevolgen heeft; hieronder vallen onder meer bindende inlichtingen in de zin van artikel 12;

[...]"

12 Artikel 9, lid 1, van het CDW bepaalt:

„Een voor de belanghebbende gunstige beschikking wordt ingetrokken of gewijzigd indien [...] aan een of meer daaraan verbonden voorwaarden niet is of niet meer wordt voldaan.”

13 In artikel 12 van het CDW heet het:

„[...]”

2. De bindende tariefinlichting of de bindende inlichting betreffende de oorsprong binden de douaneautoriteiten tegenover de verkrijger van de inlichting slechts voor de tariefindeling, respectievelijk de vaststelling van de oorsprong van de goederen.

[...]

3. De verkrijger van de inlichting moet kunnen aantonen dat er in elk opzicht overeenstemming is tussen:

— wat het tarief betreft: het aangegeven en het in de inlichting omschreven goed;

[...]

5. Een bindende inlichting verliest haar geldigheid wanneer zij:

a) op tariefgebied:

i) ten gevolge van de vaststelling van een verordening niet meer met het aldus vastgestelde recht in overeenstemming is;

ii) niet langer verenigbaar is met de uitlegging van één van de nomenclaturen als bedoeld in artikel 20, lid 6:

— op communautair niveau, door een wijziging in de toelichtingen op de gecombineerde nomenclatuur of door een arrest van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen;

— op internationaal niveau, door een [...] indelingskennisgeving of wijziging van de toelichtingen op de nomenclatuur van het [GS];

iii) overeenkomstig artikel 9 wordt ingetrokken of gewijzigd en mits aan de verkrijger van de inlichting daarvan kennis wordt gegeven.

De datum waarop de bindende inlichting ten aanzien van de sub i en ii genoemde gevallen haar geldigheid verliest, is de datum van de bekendmaking van de bovengenoemde maatregelen, of, voor internationale maatregelen, de datum van een mededeling van de Commissie in de C-reeks van het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*;

[...]"

14 Artikel 5, lid 1, van verordening (EEG) nr. 2454/93 van de Commissie van 2 juli 1993 houdende vaststelling van enkele bepalingen ter uitvoering van verordening nr. 2913/92 (PB L 253, blz. 1), zoals gewijzigd bij verordening (EG) nr. 12/97 van de Commissie van 18 december 1996 (PB 1997, L 9, blz. 1; hierna: „uitvoeringsverordening CDW”), omschrijft de bindende inlichting als „een tariefinlichting [...] die de administraties van alle lidstaten van de Gemeenschap bindt wanneer de in de artikelen 6 en 7 omschreven voorwaarden zijn vervuld”.

15 Artikel 10 van de uitvoeringsverordening CDW luidt:

„1. Op de bindende inlichting mag, onverminderd de artikelen 5 en 64 van het [CDW], slechts door de rechthebbende een beroep worden gedaan.

[...]

3. De rechthebbende van een bindende inlichting mag zich voor bepaalde goederen daarop slechts beroepen indien:

a) wat de tariefinlichting betreft, ten genoegen van de douaneautoriteiten wordt vastgesteld dat deze goederen in alle opzichten aan de in de voorgelegde inlichting opgenomen omschrijving beantwoorden;

[...]”

- 16 Artikel 11 van de uitvoeringsverordening CDW is als volgt geformuleerd:

„De vanaf 1 januari 1991 door de douaneautoriteiten van een lidstaat verstrekte bindende tariefinlichtingen binden onder dezelfde voorwaarden de douaneautoriteiten van alle lidstaten.”

Het hoofdgeding en de prejudiciële vragen

- 17 Op 1 maart 1999 heeft Intermodal als „Magnum ET120 Terminal Tractors” aangeduide motorvoertuigen aangegeven voor het vrije verkeer. In deze aangifte waren deze voertuigen in GN-tariefpost 8709 ingedeeld.
- 18 Na een verificatie meenden de Nederlandse douaneautoriteiten echter dat die voertuigen onder GN-postonderverdeling 8701 20 10 vielen. Zij hebben Intermodal bijgevolg uitgenodigd tot betaling van een extra bedrag.
- 19 Tot staving van het beroep dat zij bij het Gerechtshof te Amsterdam tegen die uitnodiging had ingesteld, heeft Intermodal een op 14 mei 1996 door de Finse douaneautoriteiten verstrekte bindende tariefinlichting (hierna: „BTI”) overgelegd. In dit document, dat nog geldig was, werd de vennootschap Sisu Terminal Systems Oy, gevestigd te Tampere (Finland), als verkrijger vermeld en werden de als „Sisu-Terminaaltraktori” aangeduide voertuigen onder GN-post 8709 ingedeeld.

- 20 Dat beroep werd door die rechterlijke instantie bij uitspraak van 21 mei 2002 verworpen. Van oordeel dat uit de algemene regel voor de interpretatie van de GN in het eerste deel, titel I, A, punt 1, daarvan en uit de vaste rechtspraak van het Hof volgt dat het beslissende criterium voor de tariefindeling van goederen in beginsel moet worden gezocht in hun objectieve kenmerken en eigenschappen, zoals deze in de tekst van de GN-post en de aantekeningen bij de betrokken afdeling of het betrokken hoofdstuk zijn omschreven, heeft deze rechterlijke instantie overwogen dat de betrokken voertuigen, nu zij niet zijn ontworpen voor het vervoer van goederen en voorts niet geschikt zijn voor het trekken van perronwagentjes, niet onder post 8709 kunnen worden ingedeeld.
- 21 Van oordeel dat de indeling van de goederen onder postonderverdeling 8701 20 10 voor de hand lag, en dat daaraan niet werd afgedaan door de omstandigheid dat de Finse autoriteiten voor een soortgelijk goed aan een derde een afwijkende BTI hadden verstrekt, achtte het Gerechtshof te Amsterdam het niet nodig het Hof om een prejudiciële beslissing te verzoeken.
- 22 Intermodal heeft tegen deze uitspraak beroep in cassatie ingesteld bij de Hoge Raad der Nederlanden.
- 23 De Hoge Raad der Nederlanden is van oordeel dat Intermodal blijkens de artikelen 4, punt 5, en 12, leden 2 en 3, van het CDW, alsmede artikel 10 van de uitvoeringsverordening CDW, geen rechten kan ontlenen aan een BTI, indien zij niet de rechthebbende is, en die BTI andere goederen betreft, maar vraagt zich toch af of een nationale rechter die van oordeel is dat een dergelijke door een derde verstrekte BTI een uit het oogpunt van de GN kennelijk onjuiste indeling maakt, in omstandigheden zoals die van het hoofdgeding gehouden is het Hof om een prejudiciële beslissing te verzoeken. Volgens de verwijzende rechter kan de omstandigheid dat een BTI ingevolge artikel 12, lid 5, sub a-ii, eerste streepje, van het CDW haar geldigheid verliest wanneer zij wegens een arrest van het Hof niet langer verenigbaar is met de uitlegging van de GN, eventueel voor een bevestigend antwoord op deze vraag pleiten.

- 24 De verwijzende rechter wenst bovendien te vernemen of post 8709 strikt moet worden uitgelegd, zodat de voertuigen die in het hoofdgeding aan de orde zijn, niet daaronder kunnen vallen omdat daarmee geen goederen worden vervoerd en omdat zij geen trekkers zijn van perronwagentjes en dergelijke, dan wel of die post ruimer moet worden uitgelegd, zoals wordt gesuggereerd in de GS-toelichtingen, die het begrip „trekkers” uitbreiden zodat daaronder ook vallen die welke bestemd zijn om andere wagens te trekken of te duwen, niet enkel in stations, maar ook in havens, opslagplaatsen, enzovoort.
- 25 In die omstandigheden heeft de Hoge Raad der Nederlanden besloten de behandeling van de zaak te schorsen en het Hof om een prejudiciële beslissing te verzoeken over de volgende vragen:

- „1) Dient de nationale rechter, indien een belanghebbende in een aan die rechter voorgelegd geschil over de indeling in de GN van een bepaald goed een beroep doet op het oordeel van een douaneautoriteit zoals dat tot uitdrukking is gebracht in een aan een derde afgegeven bindende tariefinlichting voor een soortgelijk goed en die rechter van oordeel is dat die bindende tariefinlichting niet in overeenstemming is met de GN, vragen van uitlegging van de GN te stellen aan het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen?
- 2) Moet post 8709 van de GN zo worden uitgelegd dat voertuigen als de onderhavige onder deze post vallen?”

De prejudiciële vragen

De eerste vraag

- 26 Met deze vraag wenst de verwijzende rechter te vernemen of een nationale rechter aan wie een geschil over de indeling van een goed in de GN is voorgelegd, waarin

een beroep wordt gedaan op een door de douaneautoriteiten van een andere lidstaat aan een derde afgegeven BTI betreffende een soortgelijk goed, verplicht is het Hof uitleggingsvragen te stellen, indien hij van oordeel is dat die BTI niet in overeenstemming is met de GN en een andere tariefindeling verkiest boven die in de BTI.

- 27 In dit verband dient vooraf te worden gepreciseerd dat de verwijzende rechter op goede gronden heeft overwogen dat een BTI ingevolge artikel 12 van het CDW alleen aan de verkrijger ervan rechten verleent, en enkel ten aanzien van de daarin omschreven goederen. Blijkens punt 23 van het onderhavige arrest heeft de verwijzende rechter daaruit terecht afgeleid dat Intermodal in het kader van het bij hem aanhangige geding geen enkel persoonlijk recht had om zich op de door de Finse autoriteiten afgegeven BTI te beroepen.
- 28 Wat de prejudiciële vraag betreft, en in de eerste plaats met betrekking tot de nationale rechter waarvan de beslissingen volgens het nationale recht vatbaar zijn voor hoger beroep, volgt uit artikel 234, tweede alinea, EG, zoals de Nederlandse regering en de Commissie in herinnering hebben gebracht, dat die rechter het Hof om een prejudiciële beslissing over de uitlegging mag verzoeken, en daartoe niet verplicht is, indien hij een beslissing op dit punt noodzakelijk acht voor het wijzen van zijn vonnis.
- 29 In het bijzonder zij eraan herinnerd dat de in artikel 234, derde alinea, EG neergelegde verplichting voor de nationale rechter waarvan de beslissingen niet vatbaar zijn voor hoger beroep, om het Hof van Justitie een prejudiciële vraag te stellen, met name tot doel heeft te voorkomen dat zich in een lidstaat een nationale rechtspraak ontwikkelt die niet met de regels van het gemeenschapsrecht strookt (zie met name arrest van 22 februari 2001, Gomes Valente, C-393/98, Jurispr. blz. I-1327, punt 17 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

- 30 Dit doel wordt bereikt wanneer, behoudens de door het Hof gestelde grenzen (arrest van 6 oktober 1982, Cilfit e.a., 283/81, Jurispr. blz. 3415), deze verwijzingsplicht geldt voor de hoogste rechters alsook voor elke nationale rechterlijke instantie waarvan de beslissingen niet vatbaar zijn voor hoger beroep (zie arrest van 4 juni 2002, Lyckeskog, C-99/00, Jurispr. blz. I-4839, punten 14 en 15 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 31 De nationale rechter waarvan de beslissingen volgens het nationale recht vatbaar zijn voor hoger beroep, staat het daarentegen krachtens het EG-Verdrag vrij om te beoordelen of het eventueel noodzakelijk is om het Hof een prejudiciële uitleggingsvraag te stellen.
- 32 De omstandigheid dat de douaneautoriteiten van een andere lidstaat aan een derde buiten het geding dat bij een dergelijke rechter aanhangig is gemaakt, voor een soortgelijk goed een BTI als bedoeld in een bepaling van afgeleid recht zoals artikel 12 van het CDW, hebben afgegeven, kan geen afbreuk doen aan de beoordelingsvrijheid die deze rechter krachtens artikel 234 EG toekomt.
- 33 Wat in de tweede plaats de nationale rechter betreft waarvan de beslissingen volgens het nationale recht niet vatbaar zijn voor hoger beroep, zij in herinnering gebracht dat artikel 234, derde alinea, EG volgens vaste rechtspraak aldus moet worden uitgelegd dat een dergelijke rechterlijke instantie gehouden is een vraag van gemeenschapsrecht die voor haar rijst, naar het Hof te verwijzen, tenzij zij heeft vastgesteld dat de opgeworpen vraag niet relevant is of dat de betrokken gemeenschapsbepaling door het Hof reeds is uitgelegd of dat de juiste toepassing van het gemeenschapsrecht zo evident is, dat redelijkerwijze geen ruimte voor twijfel kan bestaan. Bij de vraag of een dergelijk geval zich voordoet, moet rekening worden gehouden met de eigen kenmerken van het gemeenschapsrecht, de bijzondere moeilijkheden bij de uitlegging ervan en het gevaar van uiteenlopende rechtspraak binnen de Gemeenschap.

- 34 De omstandigheid dat de douaneautoriteiten van een andere lidstaat aan een derde buiten het geding dat bij een dergelijke rechter aanhangig is gemaakt, voor een bepaald goed een BTI hebben afgegeven waarin een andere uitlegging van de GN-posten lijkt te zijn gegeven dan die welke deze rechter meent te moeten geven voor een soortgelijk product dat in dat geding aan de orde is, moet deze rechter er dus ongetwijfeld toe aanzetten om bijzondere aandacht te geven aan zijn beoordeling of er redelijkerwijze geen ruimte voor twijfel kan bestaan over de juiste toepassing van de GN, met name gelet op de drie in het vorige punt genoemde beoordelings-elementen.
- 35 Anders dan Intermodal en de Commissie stellen, en zoals de Nederlandse en de Oostenrijkse regering op goede gronden aanvoeren, kan daarentegen het loutere bestaan van een dergelijke BTI een dergelijke nationale rechter niet beletten om na een onderzoek dat aan de in de punten 33 en 34 van het onderhavige arrest vermelde vereisten voldoet, tot de slotsom te komen dat in een gegeven geval de juiste toepassing van een GN-tariefpost zo evident is dat, met name gelet op de vaste uitleggingscriteria die door het Hof op het gebied van de GN-indelingen zijn ontwikkeld, redelijkerwijze geen ruimte voor twijfel kan bestaan over de wijze waarop de gestelde vraag moet worden beantwoord, en kan dit hem evenmin beletten om in een dergelijk geval te beslissen het Hof niet om een prejudiciële beslissing te verzoeken en die vraag op eigen verantwoordelijkheid op te lossen (arrest Cilfit e.a., reeds aangehaald, punt 16).
- 36 In de eerste plaats moet immers in herinnering worden gebracht dat de op de tekst van de tariefposten gebaseerde interpretatie van het gemeenschappelijke douanetarief niet mag worden beïnvloed door de eventueel van lidstaat tot lidstaat verschillende toepassing van de regeling (arrest van 7 mei 1991, Post, C-120/90, Jurispr. blz. I-2391, punt 24).
- 37 In de tweede plaats, en onverminderd de lering die uit het arrest van 30 september 2003, Köbler (C-224/01, Jurispr. blz. I-10239) kan worden getrokken, laat de uit het reeds aangehaalde arrest Cilfit e.a. voortvloeiende rechtspraak het aan het

uitsluitende oordeel van de nationale rechterlijke instantie over, of de juiste toepassing van het gemeenschapsrecht dermate voor de hand ligt dat er geen enkele ruimte voor redelijke twijfel is en zij er derhalve van kan afzien, het Hof een bij haar opgeworpen vraag over de uitlegging van het gemeenschapsrecht voor te leggen (arrest van 17 mei 2001, TNT Traco, C-340/99, Jurispr. blz. I-4109, punt 35).

- 38 In de derde plaats moet de bij artikel 234, derde alinea, EG ingestelde verwijzingsverplichting worden gezien in het kader van de samenwerking tussen de nationale rechterlijke instanties — in hun hoedanigheid van rechters belast met de toepassing van het gemeenschapsrecht — en het Hof, ter verzekering van de juiste toepassing en eenvormige uitlegging van het gemeenschapsrecht in alle lidstaten (zie met name arrest Cilfit e.a., reeds aangehaald, punt 7; arrest van 4 november 1997, Parfums Christian Dior, C-337/95, Jurispr. blz. I-6013, punt 25, en arrest Gomes Valente, reeds aangehaald, punt 17). Zoals in punt 29 van het onderhavige arrest in herinnering is gebracht, heeft zij met name tot doel te voorkomen dat zich in een lidstaat een nationale rechtspraak ontwikkelt die niet met de regels van het gemeenschapsrecht strookt.
- 39 In deze context heeft het Hof weliswaar geoordeeld dat de nationale rechter, alvorens tot het besluit te komen dat de juiste toepassing van een bepaling van het gemeenschapsrecht zo evident is, dat redelijkerwijze geen twijfel kan bestaan omtrent de wijze waarop de gestelde vraag moet worden opgelost, en alvorens er bijgevolg van af te zien het Hof een prejudiciële vraag te stellen, er met name van overtuigd dient te zijn dat die oplossing even evident zou zijn voor de rechterlijke instanties van de andere lidstaten en voor het Hof (arrest Cilfit, reeds aangehaald, punt 16). Van een dergelijke rechter mag echter niet worden vereist dat hij zich er bovendien van vergewist dat die oplossing even evident zou zijn voor niet-rechterlijke organen zoals overheidsinstanties.
- 40 In de vierde plaats dient in herinnering te worden gebracht dat het bij artikel 234 EG ingestelde systeem van verwijzing er zoals uit de bewoordingen van deze bepaling blijkt, met name op is gericht de nationale rechter bij wie een geding aanhangig is gemaakt, in staat te stellen om de opheldering te verkrijgen die noodzakelijk is om

dat geschil te beslechten. Van een nationale rechter kan echter niet worden verlangd dat hij dit systeem toepast louter omdat de uitlegging die het Hof met betrekking tot een bepaalde tariefpost zal geven, op grond van een bepaling van afgeleid recht zoals artikel 12 van het CDW, zal kunnen meebrengen dat een door de douaneautoriteiten van een andere lidstaat afgegeven BTI haar geldigheid verliest of dat een einde wordt gemaakt aan een aan die autoriteiten toe te rekenen praktijk, welke BTI en praktijk geen van beide voorwerp van geschil zijn in het geding voor deze rechter.

- 41 Wat de omstandigheid betreft dat er eventueel een uiteenlopende administratieve praktijk en rechtspraak naast elkaar kunnen bestaan in twee lidstaten, hetgeen, zoals de Commissie beklemtoont, afbreuk doet aan het vereiste van een uniforme toepassing van het gemeenschappelijke douanetarief en hetgeen, zoals Intermodal beklemtoont, tot gevolg heeft dat soortgelijke producten verschillend worden ingedeeld naar gelang de betrokken marktdeelnemer deze in de ene dan wel de andere lidstaat invoert, dient te worden opgemerkt dat, zoals de Nederlandse en de Oostenrijkse regering hebben beklemtoond, er verschillende mechanismen bestaan ter verzekering dat dergelijke tegenstrijdigheden slechts tijdelijk van aard zijn.
- 42 Om te beginnen volgt uit de artikelen 9 en 12, lid 5, sub a-iii, van het CDW dat een BTI kan worden ingetrokken indien aan een of meer daaraan verbonden voorwaarden niet of niet meer is voldaan. Daaruit volgt dat een douaneautoriteit, indien zij meent dat de uitlegging die zij aanvankelijk had gegeven onjuist was, als gevolg van een beoordelingsfout of van nieuwe inzichten over de indeling, het recht heeft om te beslissen dat aan een van de voorwaarden voor verstrekking van de BTI niet meer is voldaan, en om die BTI in te trekken teneinde de tariefindeling van de betrokken goederen te wijzigen (zie in die zin arrest van 22 januari 2004, Timmermans Transport en Hoogenboom Production, C-133/02 en C-134/02, Jurispr. blz. I-1125, punten 21-25).
- 43 Vervolgens zij eraan herinnerd dat een BTI ingevolge artikel 12, lid 5, sub a-i, van het CDW haar geldigheid met name verliest wanneer zij ten gevolge van de

vaststelling van een verordening niet meer met het aldus vastgestelde recht in overeenstemming is. Ingevolge artikel 9, lid 1, van verordening nr. 2658/87 heeft de Commissie de bevoegdheid om dergelijke indelingsverordeningen vast te stellen volgens de procedurevoorschriften van artikel 10 van genoemde verordening.

- 44 Ten slotte kan, indien de aldus vastgestelde verschillen toch blijven voortbestaan, bij het Hof beroep worden ingesteld op basis van artikel 226 EG. In dit verband zij er met name aan herinnerd dat tegen een administratieve praktijk met een niet-nakomingsberoep kan worden opgekomen wanneer het een in zekere mate constante en algemene praktijk betreft (zie met name arresten van 29 april 2004, Commissie/Duitsland, C-387/99, Jurispr. blz. I-3751, punt 42, en 26 april 2005, Commissie/Ierland, C-494/01, nog niet gepubliceerd in de Jurisprudentie, punt 28).
- 45 Gelet op een en ander, dient op de eerste vraag te worden geantwoord dat artikel 234 EG aldus moet worden uitgelegd dat wanneer in het kader van een bij een nationale rechter aanhangig geschil over de tariefindeling van een bepaald goed, een door de douaneautoriteiten van een andere lidstaat aan een buiten het geding staande derde afgegeven BTI wordt overgelegd die betrekking heeft op een soortgelijk goed, en deze rechter de tariefindeling in deze BTI onjuist acht, deze twee omstandigheden:
- indien het een rechter betreft waarvan de beslissingen volgens het nationale recht vatbaar zijn voor hoger beroep, niet tot gevolg hebben dat deze rechter verplicht is het Hof uitleggingsvragen te stellen;

 - indien het een rechter betreft waarvan de beslissingen volgens het nationale recht niet vatbaar zijn voor hoger beroep, op zich niet automatisch tot gevolg hebben dat deze rechter verplicht is het Hof uitleggingsvragen te stellen.

De rechterlijke instantie waarvan de beslissingen volgens het nationale recht niet vatbaar zijn voor hoger beroep, is echter gehouden een vraag van gemeenschapsrecht die voor haar rijst, naar het Hof te verwijzen, tenzij zij heeft vastgesteld dat de opgeworpen vraag niet relevant is of dat de betrokken gemeenschapsbepaling reeds door het Hof is uitgelegd of dat de juiste toepassing van het gemeenschapsrecht zo evident is, dat redelijkerwijze geen ruimte voor twijfel kan bestaan; bij de vraag of een dergelijk geval zich voordoet, moet rekening worden gehouden met de eigen kenmerken van het gemeenschapsrecht, de bijzondere moeilijkheden bij de uitlegging ervan en het gevaar van uiteenlopende rechtspraak binnen de Gemeenschap; in dit verband moet het bestaan van bovenbedoelde BTI deze rechterlijke instantie er toe brengen bijzondere aandacht te geven aan haar beoordeling of er redelijkerwijze geen ruimte voor twijfel kan bestaan over de juiste toepassing van de GN, met name gelet op de drie bovenvermelde beoordelingselementen.

De tweede vraag

46 Met zijn tweede vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of GN-post 8709 aldus moet worden uitgelegd dat een voertuig met de kenmerken van het voertuig dat in het hoofdgeding aan de orde is, onder deze post valt.

47 Het is vaste rechtspraak dat in het belang van de rechtszekerheid en van een gemakkelijke controle het beslissende criterium voor de tariefindeling van goederen in de regel moet worden gezocht in de objectieve kenmerken en eigenschappen ervan, zoals deze in de tekst van de posten van het gemeenschappelijk douanetarief en in de aantekeningen bij de afdeling of het hoofdstuk zijn omschreven (zie met name arrest van 16 september 2004, DFDS, C-396/02, Jurispr. blz. I-8439, punt 27 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

- 48 De GN- en de GS-toelichtingen zijn, hoewel rechtens niet bindend, belangrijke hulpmiddelen bij de uitlegging van de draagwijdte van de verschillende tariefposten (zie met name arrest DFDS, reeds aangehaald, punt 28). De inhoud van die toelichtingen moet derhalve in overeenstemming zijn met de bepalingen van de GN en mag de strekking daarvan niet wijzigen (zie met name arresten van 9 februari 1999, ROSE Elektrotechnik, C-280/97, Jurispr. blz. I-689, punt 23, en 26 september 2000, Eru Portuguesa, C-42/99, Jurispr. blz. I-7691, punt 20).
- 49 In casu heeft GN-post 8709 betrekking op „transportwagens met eigen beweegkracht, niet voorzien van een hefsysteem, van de soort gebruikt in fabrieken, in opslagplaatsen, op haventerreinen of op vliegvelden, voor het vervoer van goederen over korte afstanden” en op „trekkers van de soort gebruikt voor het trekken van perronwagentjes” alsmede de delen daarvan.
- 50 Met deze woordkeuze wordt onderscheid gemaakt tussen twee categorieën voertuigen, beide omschreven op basis van met name bepaalde fysieke kenmerken ervan en/of het gebruik dat ervan kan worden gemaakt.
- 51 Zo bevat deze formulering wat de „transportwagens met eigen beweegkracht” betreft, de preciseringen dat het moet gaan om voertuigen van de soort gebruikt in fabrieken, in opslagplaatsen, op haventerreinen of op vliegvelden, die niet voorzien mogen zijn van een hefsysteem en die bestemd zijn voor het vervoer van goederen. De GS-toelichtingen preciseren in dit laatste opzicht bovendien dat deze transportwagens met eigen beweegkracht zijn voorzien van [bijvoorbeeld] een draagplatform of een laadbak, waarop of waarin de goederen worden geladen.
- 52 Hoewel de voertuigen die in het hoofdgeding aan de orde zijn, worden gebruikt op industrieterreinen en in industriële opslagplaatsen, voldoen zij klaarblijkelijk niet aan de aldus aangelegde objectieve criteria, omdat, zoals de Nederlandse regering

terecht heeft beklemd, uit het verwijzingsarrest blijkt dat deze voertuigen als zodanig geen goederen kunnen vervoeren, maar uitsluitend dienen om opleggers te trekken middels een hefschotel.

- 53 Wat de „trekkers van de soort gebruikt voor het trekken van perronwagentjes” betreft, dient om te beginnen in herinnering te worden gebracht dat post 8701, die „tractors (trekkers)” betreft die zelf in aantekening 2 bij hoofdstuk 87 zijn omschreven als „motorvoertuigen speciaal gemaakt om andere werktuigen, voertuigen of lasten te trekken of voort te duwen”, vermeldt dat onder deze post alle aldus omschreven tractors (trekkers) vallen met uitzondering van die bedoeld bij post 8709.
- 54 De Franse tekst van laatstgenoemde post betreft trekkers van de soort gebruikt op stations. Enkele taalversies, zoals met name de Engelse en de Nederlandse, verwijzen meer specifiek naar perrons.
- 55 Volgens de rechtspraak van het Hof kan de bestemming van het product een objectief criterium voor de tariefindeling zijn, wanneer die bestemming inherent is aan het product. Deze inherentie moet kunnen worden beoordeeld aan de hand van de objectieve kenmerken en eigenschappen van het product (zie met name arrest van 17 maart 2005, Ikegami, C-467/03, nog niet gepubliceerd in de Jurisprudentie, punt 23 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 56 De tekst van post 8709 hecht doorslaggevend belang aan het feit dat de betrokken voertuigen van de soort moeten zijn die wordt gebruikt als trekker op stations, en met name, zoals uit enkele taalversies blijkt, op perrons.

- 57 Een dergelijk criterium verwijst naar de objectieve kenmerken van de transportwagen die van dien aard moeten zijn dat hij naar zijn aard geschikt is voor gebruik op stations, met name op de perrons, en identiek of soortgelijk is aan voertuigen die daadwerkelijk op die plekken worden gebruikt.
- 58 De GS-toelichtingen bevestigen dat de aldus in post 8709 bedoelde voertuigen, voertuigen zijn van de soort die worden gebruikt als trekker voor kleine aanhangwagens in spoor- en tramwegstations.
- 59 In casu zijn de voertuigen die in het hoofdgeding aan de orde zijn, zoals de verwijzende rechter heeft vastgesteld, uitgerust met een dieselmotor met een vermogen van 132 kW bij 2 500 toeren per minuut en met een volautomatische transmissie met vier versnellingen vooruit en één achteruit, en hebben zij voorts een gesloten cabine alsmede een hefschotel met een hefhoogte van 60 cm. Zij hebben een laadvermogen van 32 000 kg en een zeer korte draaicirkel, en zijn ontworpen voor de verplaatsing van opleggers.
- 60 Blijkens deze objectieve kenmerken zijn de voertuigen die in het hoofdgeding aan de orde zijn, klaarblijkelijk niet soortgelijk aan voertuigen die daadwerkelijk als trekker op stations, en met name op perrons, worden gebruikt, en zijn zij evenmin naar hun aard geschikt voor dergelijk gebruik.
- 61 Daaruit volgt, zoals de Nederlandse regering terecht heeft betoogd, en anders dan de door Intermodal en de Commissie verdedigde stelling, dat dergelijke voertuigen niet binnen de werkingssfeer van post 8709 kunnen vallen.

- 62 Voorts kan worden opgemerkt dat deze gevolgtrekking steun vindt in andere preciseringen in de GS-toelichtingen. Zo vermelden deze dat de kenmerken waardoor de voertuigen van post 8709 zich onderscheiden van de tractors (trekkers) van post 8701, met name verband houden met de beperkte maximumsnelheid die in het algemeen niet meer dan 30 tot 35 km/u bedraagt, met de draaicirkel die ongeveer gelijk is aan de lengte van het voertuig, met het feit dat zij, gelet op hun speciale inrichtingen en hun constructie, niet kunnen worden gebruikt voor goederenvervoer op de weg, of voorts met de omstandigheid dat zij over het algemeen lichter en minder krachtig zijn dan de voertuigen van post 8701. Deze toelichtingen preciseren tevens dat de transportwagens van post 8709 gewoonlijk geen gesloten bestuurderscabine hebben, en dat er voor de bestuurder soms slechts een klein platform is om staande te sturen.
- 63 Vastgesteld dient te worden dat de voertuigen die in het hoofdgeding aan de orde zijn, deze in de GS-toelichtingen genoemde kenmerken niet bezitten.
- 64 Gelet op een en ander, dient op de tweede vraag te worden geantwoord dat GN-post 8709 aldus moet worden uitgelegd dat daaronder niet valt een voertuig dat is uitgerust met een dieselmotor met een vermogen van 132 kW bij 2 500 toeren per minuut en met een volautomatische transmissie met vier versnellingen vooruit en één achteruit, en dat is voorzien van een gesloten cabine alsmede van een hefschotel met een hefhoogte van 60 cm en met een laadvermogen van 32 000 kg, een zeer korte draaicirkel heeft en is ontworpen voor de verplaatsing van opleggers op industrieterreinen en in industriële gebouwen. Een dergelijk voertuig vormt immers geen transportwagen met eigen beweegkracht gebruikt voor goederenvervoer en evenmin een trekker van de soort gebruikt voor het trekken van perronwagentjes, in de zin van deze post.

Kosten

- 65 Ten aanzien van partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de nationale rechterlijke instantie over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof van Justitie (Eerste kamer) verklaart voor recht:

- 1) **Artikel 234 EG moet aldus worden uitgelegd dat wanneer in het kader van een bij een nationale rechter aanhangig geschil over de tariefindeling van een bepaald goed een door de douaneautoriteiten van een andere lidstaat aan een buiten het geding staande derde afgegeven bindende tariefinlichting wordt overgelegd die betrekking heeft op een soortgelijk goed, en deze rechter de tariefindeling in deze inlichting onjuist acht, deze twee omstandigheden:**

- **indien het een rechter betreft waarvan de beslissingen volgens het nationale recht vatbaar zijn voor hoger beroep, niet tot gevolg hebben dat deze rechter verplicht is het Hof uitleggingsvragen te stellen;**

- indien het een rechter betreft waarvan de beslissingen volgens het nationale recht niet vatbaar zijn voor hoger beroep, op zich niet automatisch tot gevolg hebben dat deze rechter verplicht is het Hof uitleggingsvragen te stellen.

De rechterlijke instantie waarvan de beslissingen volgens het nationale recht niet vatbaar zijn voor hoger beroep, is echter gehouden een vraag van gemeenschapsrecht die voor haar rijst, naar het Hof te verwijzen, tenzij zij heeft vastgesteld dat de opgeworpen vraag niet relevant is of dat de betrokken gemeenschapsbepaling reeds door het Hof is uitgelegd of dat de juiste toepassing van het gemeenschapsrecht zo evident is, dat redelijkerwijze geen ruimte voor twijfel kan bestaan; bij de vraag of een dergelijk geval zich voordoet, moet rekening worden gehouden met de eigen kenmerken van het gemeenschapsrecht, de bijzondere moeilijkheden bij de uitlegging ervan en het gevaar van uiteenlopende rechtspraak binnen de Gemeenschap; in dit verband moet het bestaan van bovenbedoelde bindende tariefinlichting deze rechterlijke instantie er met name toe brengen bijzondere aandacht te geven aan haar beoordeling of er redelijkerwijze geen ruimte voor twijfel kan bestaan over de juiste toepassing van de gecombineerde nomenclatuur in bijlage I bij verordening (EEG) nr. 2658/87 van de Raad van 23 juli 1987 met betrekking tot de tarief- en statistieknomenclatuur en het gemeenschappelijk douanetarief, zoals gewijzigd bij verordening (EG) nr. 2261/98 van de Commissie van 26 oktober 1998, met name gelet op de drie bovenvermelde beoordelings-elementen.

- 2) Post 8709 van de gecombineerde nomenclatuur moet aldus worden uitgelegd dat daaronder niet valt een voertuig dat is uitgerust met een dieselmotor met een vermogen van 132 kW bij 2 500 toeren per minuut en met een volautomatische transmissie met vier versnellingen vooruit en één

achteruit, en dat is voorzien van een gesloten cabine alsmede van een hefschotel met een hefhoogte van 60 cm en met een laadvermogen van 32 000 kg, een zeer korte draaicirkel heeft en is ontworpen voor de verplaatsing van opleggers op industrieterreinen en in industriële gebouwen. Een dergelijk voertuig vormt immers geen transportwagen met eigen beweegkracht gebruikt voor goederenvervoer en evenmin een trekker van de soort gebruikt voor het trekken van perronwagentjes, in de zin van deze post.

ondertekeningen