

ARREST VAN HET HOF (Achtste kamer)

6 december 2007^{*}

In zaak C-486/06,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 234 EG, ingediend door het Hof van Beroep te Antwerpen (België) bij arrest van 21 november 2006, ingekomen bij het Hof op 27 november 2006, in de procedure

BVBA Van Landeghem

tegen

Belgische Staat,

wijst

HET HOF VAN JUSTITIE (Achtste kamer),

samengesteld als volgt: R. Silva de Lapuerta, waarnemend voor de president van de Achtste kamer, E. Juhász en T. von Danwitz (rapporteur), rechters,

^{*} Procestaal: Nederlands.

advocaat-generaal: D. Ruiz-Jarabo Colomer,
griffier: R. Grass,

gezien de stukken,

gelet op de opmerkingen van:

- BVBA Van Landeghem, vertegenwoordigd door E. Gevers, advocaat,
- de Belgische regering, vertegenwoordigd door A. Hubert als gemachtigde,
- de Commissie van de Europese Gemeenschappen, vertegenwoordigd door J. Hottiaux als gemachtigde, bijgestaan door F. Tuytschaever, advocaat,

gelet op de beslissing, de advocaat-generaal gehoord, om de zaak zonder conclusie te berechten,

het navolgende

Arrest

¹ Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van de gecombineerde nomenclatuur, die is opgenomen 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 (PB L 256, blz. 1), zoals gewijzigd bij de bijlagen bij de verordeningen (EG) nr. 3115/94 van de Commissie van 20 december 1994 (PB L 345, blz. 1), (EG) nr. 3009/95 van de Commissie van 22 december 1995 (PB L 319, blz. 1) en (EG) nr. 1734/96 van de Commissie van 9 september 1996 (PB L 238, blz. 1; hierna: „GN”).

- 2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen BVBA Van Landeghem (hierna: „Van Landeghem”) en de Belgische Staat over de tariefindeling van bepaalde voertuigen van het type „pick-up”.

Toepasselijke bepalingen

Internationaal recht

- 3 Het op 14 juni 1983 te Brussel gesloten internationale verdrag betreffende het geharmoniseerde systeem inzake de omschrijving en de codering van goederen (hierna: „GS”) en het daarbij behorende protocol van wijziging van 24 juni 1986 (hierna: „GS-verdrag”) zijn namens de Europese Economische Gemeenschap goedgekeurd bij besluit 87/369/EEG van de Raad van 7 april 1987 (PB L 198, blz. 1).
- 4 Krachtens artikel 3, lid 1, van het GS-verdrag verbindt elke verdragsluitende partij zich om haar tariefnomenclatuur en haar statistieknomenclaturen in overeenstemming te doen zijn met het GS, om alle posten en onderverdelingen ervan, zonder enige toevoeging of wijziging, alsmede de daarop betrekking hebbende numerieke codes te gebruiken en om de volgorde van nummering van het systeem in acht te nemen. Elke verdragsluitende partij verbindt zich ook om de algemene regels voor

de interpretatie van het GS, alsmede alle aantekeningen op de afdelingen, de hoofdstukken en de onderverdelingen van het GS toe te passen en de draagwijdte daarvan niet te wijzigen.

- 5 De Internationale Douaneraad, thans de Werelddouaneorganisatie (hierna: „WDO”), die is ingesteld bij het op 15 december 1950 te Brussel ondertekende verdrag houdende oprichting van een Internationale Douaneraad, keurt, onder de in artikel 8 van het GS-verdrag bepaalde voorwaarden, de toelichtingen en de indelingsadviezen goed die worden vastgesteld door het comité voor het GS, waarvan de organisatie door artikel 6 van dat verdrag wordt geregeld. 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.
- 6 Tijdens zijn 28e zitting, die in 2001 plaatsvond, heeft het comité voor het GS de toelichtingen gewijzigd, met name de toelichtingen op GS-posten 8703 en 8704.
- 7 De toelichting op GS-post 8703 luidt:

„De indeling van bepaalde motorvoertuigen in deze tariefpost wordt vastgesteld aan de hand van welbepaalde kenmerken die erop wijzen dat de voertuigen hoofdzakelijk zijn ontworpen eerder voor personenvervoer dan voor het vervoer van goederen (tariefpost 8704). Deze kenmerken zijn in het bijzonder van nut voor het vaststellen van de indeling van motorvoertuigen die algemeen een maximaal toegelaten gewicht hebben van niet meer dan 5 ton en die een enkele gesloten binnenruimte hebben die een ruimte omvat voor bestuurder en passagiers en een andere ruimte die kan worden gebruikt voor het vervoer van zowel personen als goederen. Tot deze

categorie van autovoertuigen behoren de motorvoertuigen die algemeen bekend zijn als ‚multipurpose vehicles’ (bv. voertuigen van het type ‚van’, voertuigen van het type ‚SUV’, bepaalde voertuigen van het type ‚pick-up’). De volgende kenmerken zijn typerend voor de ontwerpkenmerken die algemeen van toepassing zijn op voertuigen die behoren tot deze tariefpost:

- a) De aanwezigheid van permanent voorziene zetels met veiligheidsvoorzieningen (bijvoorbeeld veiligheidsriemen of ankerpunten en sluitingen bestemd voor de installatie van veiligheidsriemen) voor elke persoon of de aanwezigheid van permanent voorziene ankerpunten en sluitingen bestemd voor de installatie van zetels en veiligheidsvoorzieningen in de ruimte achter de ruimte bestemd voor bestuurder en passagiers; dergelijke zetels kunnen zijn vastgehecht of opklapbaar dan wel te verwijderen van de ankerpunten;
- b) De aanwezigheid van ramen achteraan in beide zijpanelen;
- c) De aanwezigheid van één of meerdere schuifdeuren, uitklapdeuren of liftdeuren met ramen ter hoogte van de zijpanelen of aan de achterzijde;
- d) De afwezigheid van een vast paneel of andere afsluiting tussen de ruimte bestemd voor bestuurder en voorpassagiers en de ruimte — achter het gedeelte van de voorplaatsen — dat zowel voor het vervoer van personen als voor het vervoer van goederen kan worden gebruikt;
- e) De aanwezigheid in het ganse interieur van het voertuig van comfortvoorzieningen en comfort interieurafwerking die betrekking hebben op de passagiersruimte van voertuigen (bijvoorbeeld vloertapijt, ventilatie, interieurverlichting, asbakken).”

8 De toelichting op GS-post 8704 bepaalt:

„De indeling van bepaalde motorvoertuigen in deze tariefpost wordt vastgesteld aan de hand van welbepaalde kenmerken die erop wijzen dat de voertuigen hoofdzakelijk zijn ontworpen eerder voor het vervoer van goederen dan voor het vervoer van personen (tariefpost 8703). Deze kenmerken zijn in het bijzonder van nut voor het vaststellen van de indeling van motorvoertuigen die algemeen een maximaal toegelaten gewicht hebben van niet meer dan 5 ton en die aan de achterzijde hetzij een afgesloten ruimte hebben hetzij een open laadruimte die normalerwijze wordt gebruikt voor het vervoer van goederen; deze voertuigen kunnen achterin voorzien zijn van banken zonder veiligheidsgordels, ankerpunten of voorzieningen voor passagiers die kunnen worden opgeklapt tegen de zijwand teneinde de laadvloer ten volle te kunnen gebruiken voor het vervoer van goederen. Tot deze categorie motorvoertuigen behoren deze die algemeen bekend zijn als ‚multipurpose vehicles’ (bijvoorbeeld voertuigen van het type ‚van’, voertuigen van het type ‚pick-up’; bepaalde voertuigen van het type ‚SUV’). De volgende kenmerken zijn typerend voor de ontwerpkenmerken die algemeen van toepassing zijn op voertuigen die behoren tot deze tariefpost:

- a) De aanwezigheid van zetels in de vorm van banken zonder veiligheidsvoorzieningen (bijvoorbeeld veiligheidsriemen of ankerpunten en sluitingen voor de installatie van veiligheidsriemen) of voorzieningen voor passagiers in de ruimte achter de ruimte bestemd voor bestuurder en voorpassagiers. Dergelijke zetels zijn normalerwijze weg- of neerklapbaar teneinde achterin de laadvloer (voertuigen van het type ‚van’) of het afzonderlijk platform (voertuigen van het type ‚pick-up’) ten volle te kunnen gebruiken voor het vervoer van goederen;
- b) De aanwezigheid van een aparte cabine voor bestuurder en passagiers en een afzonderlijk open platform met zijwanden alsook een neerklapbare achterklep (voertuigen van het type ‚pick-up’);

- c) De afwezigheid van achterraamen in de beide zijwanden; de aanwezigheid van één of meerdere schuifdeuren, uitklapdeuren of liftdeuren zonder ramen in de zijwanden of aan de achterzijde voor het laden en lossen van goederen (voertuigen van het type „van’);
 - d) De aanwezigheid van een vast paneel of afsluiting tussen de ruimte bestemd voor de bestuurder en de voorpassagiers en de ruimte achterin;
 - e) De afwezigheid van comfortvoorzieningen en comfort interieurafwerking en voorzieningen in het vrachtgedeelte die betrekking hebben op de passagiersruimte van voertuigen (bijvoorbeeld vloertapijt, ventilatie, interieurverlichting, asbakken).”
- 9 Tijdens zijn 23e zitting, in 1999, heeft het comité voor het GS de indelingsadviezen gewijzigd, met name van de indelingsadviezen betreffende GS-posten 8703 en 8704.
- 10 Voertuigen van het type „pick-up” zijn vermeld in de tijdens die zitting door dat comité vastgestelde indelingsadviezen betreffende GS-postonderverdelingen 8703.23, 8704.21 en 8704.31. Het type voertuig dat in het tweede advies betreffende postonderverdeling 8704.31 van toepassing is, verschilt slechts van het type waarop het — hieronder weergegeven — eerste advies betrekking heeft, door het type aandrijving (twee- of vierwielaandrijving) en het gewicht, zodat dit tweede advies hier niet hoeft te worden weergegeven.
- „8703.23 2. Een tweewiel aangedreven motorvoertuig met een motor met vonkontsteking met een cilinderinhoud van 1 800 cm³. Het voertuig heeft

twee deuren, twee voorstoelen en een niet-wegklapbare bank voor drie personen in het passagiersgedeelte (zogenaamde dubbele cabine) en een luxueus afgewerkt interieur zoals beklede stoelen met hoofdsteunen en van decoratie voorziene zijpanelen. Het gedeelte aan de achterzijde, dat open is en bestemd is voor goederenvervoer, is gescheiden van het passagiersgedeelte en heeft een wegklapbare achterklep. Het totale laadvermogen (personen inclusief bestuurder en lading) bedraagt 495 kg waarvan ongeveer 145 kg voor vracht. Het maximaal toegelaten gewicht van het voertuig bedraagt 1 566 kg.

- 8704.21 1. Een vierwiel aangedreven motorvoertuig met een motor met zelfontsteking met een cilinderinhoud van $2\,779\text{ cm}^3$ en met een dubbele cabine en een afgescheiden laadplatform, gebouwd op een apart chassis. Het totale laadvermogen (personen inclusief bestuurder en lading) bedraagt 625 kg waarvan ongeveer 350 kg voor vracht. Het voertuig heeft vier deuren en een niet-wegklapbare bank voor drie personen achter de twee voorstoelen en een luxueus afgewerkt interieur zoals beklede stoelen met hoofdsteunen en van decoratie voorziene zijpanelen. De laadbak is voorzien van een metalen frame overtrokken met canvas zeildoek en heeft een wegklapbare achterklep. In de laadbak bevindt zich een verwijderbaar paneel van kunststof met daarop een bank gemonteerd.
- 8704.31 1. Een door twee wielen aangedreven motorvoertuig met een motor met vonkontsteking met een cilinderinhoud van $2\,254\text{ cm}^3$. Het voertuig heeft vier deuren, twee voorstoelen en een niet-wegklapbare bank voor drie personen in het passagiersgedeelte (zogenaamde dubbele cabine). De opbouw van het voertuig bestaat uit twee aparte carrosserieën, één voor het gedeelte bestemd voor de bestuurder en de passagiers en één voor het gedeelte bestemd voor de lading. Het gedeelte voor de lading

is open en heeft een wegklapbare achterklep om het laden en lossen van de lading te vergemakkelijken. Het totale laadvermogen (personen inclusief bestuurder en lading) bedraagt 1 140 kg. Het maximaal toegelaten gewicht van het voertuig bedraagt 2 450 kg.”

Gemeenschapsregeling

- 11 De GN is gebaseerd op het GS en neemt de posten alsmede de uit zes cijfers bestaande postonderverdelingen daarvan over. De ten tijde van de feiten van het hoofdgeding toepasselijke versie van de GN is opgenomen in bijlage I bij verordening nr. 2658/87, zoals gewijzigd bij de bijlagen bij de verordeningen nrs. 3115/94, 3009/95 en 1734/96. In de uit deze verordening voortvloeiende versies verschillen de bewoordingen van de algemene regels en van de tariefposten van de GN waarop de prejudiciële vraag betrekking heeft, alsmede van die welke voor het Hof zijn ingeroepen, niet voor de beantwoording van deze vraag.
- 12 In de uit verordening nr. 1734/96 voortvloeiende versie luidt het eerste deel van de GN, titel I, A, getiteld „Algemene regels voor de interpretatie van de gecombineerde nomenclatuur”, als volgt:

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

[...]

3. Indien goederen met toepassing van het bepaalde [sub] 2 b, of om enige andere redenen vatbaar zijn voor indeling onder twee of meer posten, geschiedt de indeling als volgt:

[...]

- c) in de gevallen waarin de indeling aan de hand van het bepaalde [sub] 3 a en 3 b niet mogelijk is, wordt van de verschillende in aanmerking komende posten, de post toegepast die in volgorde van nummering het laatst is geplaatst.”

- 13 Het tweede deel van de GN bevat een afdeling XVII, getiteld „Vervoermaterieel”, waarvan hoofdstuk 87 is getiteld „Automobielen, tractors, rijwielen, motorrijwielen en andere voertuigen voor vervoer over land, alsmede delen en toebehoren daarvan”. De voor het hoofdgeding relevante posten zijn:

8703	Automobielen en andere motorvoertuigen hoofdzakelijk ontworpen voor personenvervoer (andere dan die bedoeld bij post 8702), motorvoertuigen van het type ‚stationwagon’ of ‚break’ en racewagens daaronder begrepen
8704	Automobielen voor goederenvervoer

- 14 Volgens het voorwoord bij de „toelichtingen op de gecombineerde nomenclatuur van de Europese Gemeenschappen” „nemen zij niet de plaats van [de GS-toelichtingen] in, doch moeten zij als complementair worden aangemerkt en in samenhang met deze toelichtingen worden gebruikt”. De GN-toelichtingen die de

Commissie van de Europese Gemeenschappen heeft bekendgemaakt betreffende de indeling onder postonderverdelingen 8703 21 10 tot en met 8703 24 90 luiden ten tijde van het hoofdgeding, voor zover in casu relevant (PB 1994, C 342, blz. 1; hierna: „GN-toelichtingen 1994”):

„Mits hoofdzakelijk ontworpen voor personenvervoer vallen hieronder verder automobielen voor gemengd gebruik, dat wil zeggen voertuigen die zowel voor personen- als voor goederenvervoer gebruikt kunnen worden. Deze voertuigen onderscheiden zich van de automobielen voor goederenvervoer, die vaak dezelfde afmetingen hebben, door de volgende kenmerken:

1. in het achter de zitplaats of de bank van de bestuurder gelegen gedeelte bevinden zich vaste klapstoeltjes of uitneembare stoeltjes of voorzieningen voor de inbouw van dergelijke stoeltjes, alsmede zijramen;

en

2. in het algemeen een zijdeur en een achterdeur of achterklep, en de afwerking van het interieur is identiek of gelijkwaardig aan die van de voertuigen voor personenvervoer.”

¹⁵ De toelichtingen op de GN 1994 zijn ingetrokken, zodat zij niet langer zijn opgenomen in de op 28 februari 2006 door de Commissie bekendgemaakte toelichtingen op de gecombineerde nomenclatuur van de Europese Gemeenschappen (PB C 50, blz. 1; hierna: „toelichtingen op de GN 2006”). Deze laatste

toelichtingen verwijzen wat postonderverdelingen 8703 21 10 tot en met 8703 24 90 betreft, naar de in punt 7 van het onderhavige arrest aangehaalde GS-toelichting betreffende post 8703, door te bepalen dat de daarin beschreven voertuigen onder die postonderverdelingen vallen.

- ¹⁶ Op 31 maart 2007 heeft de Commissie nieuwe toelichtingen bekendgemaakt (PB C 74, blz. 1; hierna: „toelichtingen op de GN 2007”), die met betrekking tot post 8703 bepalen:

„1. Van het ‚pick-up’-type:

Dit type voertuig heeft meestal meer dan een rij stoelen en bestaat uit twee afzonderlijke gedeelten: een gesloten cabine voor personenvervoer en een open of overdekt gedeelte voor goederenvervoer.

Dergelijke voertuigen moeten evenwel onder post 8704 worden ingedeeld indien de maximum binnenlengte op de vloer van het gedeelte voor goederenvervoer meer dan 50 % van de lengte van de wielbasis van het voertuig bedraagt of als ze meer dan twee assen hebben.”

Hoofdgeding en prejudiciële vraag

- ¹⁷ Als douane-expediteur heeft Van Landeghem bij de douanediens te Antwerpen tussen 10 april 1995 en 4 december 1997 75 aangiften ten verbruik IM4 ingediend voor de invoer van 96 voertuigen die bestemd waren voor een Italiaans bedrijf.

- 18 Na een controle a posteriori heeft de Belgische douaneadministratie vastgesteld dat deze 96 voertuigen ten onrechte onder GN-tariefpost 8703 waren aangegeven met betaling van slechts 10 % douanerechten in plaats van onder post 8704 met betaling van 22 % invoerrechten. Volgens de douaneadministratie dienden deze voertuigen onder GN-tariefpost 8704 te worden aangegeven als voertuigen voor goederenvervoer, omdat zij beschikten over een laadruimte die afgescheiden was van de passagiersruimte. Bij dwangbevel is Van Landeghem verzocht aanvullende douanerechten ten bedrage van 8 374 994 BEF te betalen.
- 19 Van Landeghem heeft dit dwangbevel aangevochten met het betoog dat de aan de orde zijnde voertuigen onder GN-tariefpost 8703 vielen, gelet op de technische kenmerken en de luxueuze afwerking ervan.
- 20 Bij vonnis van 11 januari 2002 heeft de Rechtbank van eerste aanleg te Antwerpen de vordering van Van Landeghem afgewezen. De Rechtbank heeft daarbij geoordeeld dat niettegenstaande de specifieke kenmerken en eigenschappen van voertuigen van het type „pick-up” en de zeer luxueuze afwerking van de passagiersruimte van deze voertuigen, de laadruimte van de voertuigen in functioneel opzicht bepalend is. Deze voertuigen zijn bijgevolg ontworpen voor goederenvervoer en dienen dus onder GN-post 8704 te worden aangegeven.
- 21 In hoger beroep van deze uitspraak heeft het Hof van Beroep te Antwerpen de behandeling van de zaak geschorst en het Hof de volgende prejudiciële vraag gesteld:

„Dienden pick-ups — zijnde motorvoertuigen bestaande uit enerzijds een gesloten cabine die dienstdoet als passagierruimte waarbij zich achter de zitplaats of -bank van de bestuurder opklapbare of uitneembare zetels met driepuntsgordels bevinden en anderzijds uit een van de cabine afgescheiden laadbak die niet hoger is dan 50 centimeter en die enkel aan de achterzijde kan worden opengemaakt en die geen

voorzieningen heeft voor het vasthechten van een lading — die waren voorzien van een zeer luxueus full-option interieur (met inbegrip van elektrisch verstelbare zetels, lederen zetels, elektrisch bedienbare spiegels en ramen, stereo-installatie met CD-speler, enz. ...), een ABS-remsysteem, een automatische benzinemotor [met een cilinderinhoud van] 4 tot 8 liter met een zeer hoog verbruik, vierwielaandrijving en luxueuze (sport)velgen, bij het in het vrije verkeer brengen en het ten verbruik aangeven in de periode tussen 10.04.1995 en 04.12.1997 te worden ingedeeld onder post 8703 van de destijds geldende [GN] (oorspronkelijk vastgesteld bij verordening [...] nr. 2658/87 [...]), als zijnde automobielen en andere motorvoertuigen, hoofdzakelijk ontworpen voor personenvervoer (andere dan bedoeld bij post 8702), motorvoertuigen van het type 'stationwagon' of 'break' en racewagens daaronder begrepen, dan wel onder post 8704 van de destijds geldende [GN] als zijnde automobielen voor goederenvervoer, dan wel onder een andere post dan post 8703 of post 8704 van de destijds geldende [GN]?"

Beantwoording van de prejudiciële vraag

- 22 De verwijzende rechter wenst te vernemen of pick-ups, zoals beschreven in de prejudiciële vraag, moeten worden ingedeeld onder GN-post 8703, als voertuigen bestemd voor personenvervoer, dan wel onder GN-post 8704, als voertuigen ontworpen voor goederenvervoer.
- 23 Om te beginnen is het vaste rechtspraak van het Hof 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 bewoordingen van de GN-post en in de aantekeningen bij de afdelingen of hoofdstukken zijn omschreven (zie arresten van 27 april 2006, Kawasaki Motors Europe, C-15/05, Jurispr. blz. I-3657, punt 38, en 18 juli 2007, FTS International, C-310/06, Jurispr. blz. I-6749, punt 27).

- 24 Voorts kan de bestemming van het product een objectief indelingscriterium zijn, wanneer die bestemming inherent is aan het product. De inherentie moet kunnen worden beoordeeld aan de hand van de objectieve kenmerken en eigenschappen van het product (zie arresten van 11 januari 2007, B.A.S. Trucks, C-400/05, Jurispr. blz. I-311, punt 29; 15 februari 2007, RUMA, C-183/06, Jurispr. blz. I-1559, punt 36, en 18 juli 2007, Olicom, C-142/06, Jurispr. blz. I-6675, punt 18).
- 25 Tot slot is het vaste rechtspraak van het Hof dat de door de Commissie met betrekking tot de GN en door de WDO met betrekking tot het GS uitgewerkte toelichtingen, hoewel rechtens niet bindend, belangrijke hulpmiddelen zijn bij de uitlegging van de draagwijdte van de verschillende tariefposten (zie arrest B.A.S. Trucks, reeds aangehaald, punt 28). Bovendien zijn de adviezen van de WDO waarbij een goed in het GS wordt ingedeeld, weliswaar rechtens niet bindend, maar zij vormen in het kader van de indeling van dit product in de GN aanwijzingen die een belangrijk hulpmiddel zijn voor de uitlegging van de draagwijdte van de verschillende GN-posten (zie arrest Kawasaki Motors Europe, reeds aangehaald, punt 36).
- 26 Van Landeghem pleit voor de indeling van de in het hoofdgeding aan de orde zijnde voertuigen onder GN-post 8703, terwijl de Belgische regering en de Commissie voorstander zijn van indeling onder GN-post 8704. In dit verband beroepen laatstgenoemden zich met name op de GS-toelichtingen en beroept de Belgische regering zich voorts op de GS-indelingsadviezen.
- 27 Volgens de bewoordingen van post 8703, te weten „[M]otorvoertuigen hoofdzakelijk ontworpen voor personenvervoer”, is de hoofdbestemming van de voertuigen beslissend voor de indeling ervan. Uit het gebruik van de term „ontworpen” blijkt, zoals wordt bevestigd door de in punt 24 van het onderhavige arrest in herinnering gebrachte vaste rechtspraak, dat de hoofdbestemming van het voertuig beslissend is indien zij inherent is aan het voertuig. Die bestemming wordt bepaald door het algemene aanzien van de in het hoofdgeding aan de orde zijnde voertuigen en door alle kenmerken van die voertuigen die deze hun wezenlijke karakter geven (zie in die zin arrest B.A.S. Trucks, reeds aangehaald, punt 40).

- 28 In casu hebben de in het hoofdgeding aan de orde zijnde motorvoertuigen volgens de vaststellingen van de verwijzende rechter de volgende kenmerken en objectieve eigenschappen. Zij bestaan uit enerzijds een gesloten cabine die dienstdoet als passagierruimte waarbij zich achter de zitplaats of -bank van de bestuurder opklapbare of uitneembare zetels met driepuntsgordels bevinden en anderzijds uit een van de cabine afgescheiden laadbak die niet hoger is dan 50 centimeter, die enkel aan de achterzijde kan worden opengemaakt en die geen voorzieningen heeft voor het vasthechten van een lading. De voertuigen hebben een zeer luxueus interieur met vele opties (met name elektrisch verstelbare lederen zetels, elektrisch bedienbare spiegels en ramen en een stereo-installatie met CD-speler), een ABS-remstelsysteem, een automatische benzinemotor met een cilinderinhoud van 4 tot 8 liter met een zeer hoog brandstofverbruik, vierwielaandrijving en luxueuze „sport”-velgen.
- 29 Gelet op voormelde kenmerken en eigenschappen moet worden onderzocht of die voertuigen gelet op het algemene aanzien en alle kenmerken ervan, hoofdzakelijk zijn ontworpen voor personenvervoer dan wel voor goederenvervoer.
- 30 Wat het argument van de Belgische regering betreft dat overeenkomstig de GS-indelingsadviezen betreffende de postonderverdelingen 8704.21 en 8704.31, pick-ups zoals zij daarin zijn beschreven, zijn ingedeeld onder post 8704, zij opgemerkt dat deze omstandigheid geen doorslaggevende aanwijzingen verstrekt voor de indeling van de in het hoofdgeding aan de orde zijnde voertuigen, aangezien vaststaat dat pick-ups, afhankelijk van de kenmerken ervan, kunnen worden ingedeeld onder hetzij GN-post 8703, hetzij GN-post 8704, hetgeen overigens wordt bevestigd door het GS-indelingsadvies betreffende postonderverdeling 8703.23, dat pick-ups indeelt onder post 8703.
- 31 De Commissie betoogt dat de structuur van de in het hoofdgeding aan de orde zijnde voertuigen, bestaande uit een cabine en een open platform aan de achterzijde,

een aanwijzing vormt voor indeling onder GN-post 8704. In dit verband geeft de Commissie te kennen dat voertuigen die een enkele gesloten binnenruimte hebben, zijn vermeld in het beschrijvende gedeelte van de GS-toelichting op post 8703, terwijl voertuigen waarvan de bouw vergelijkbaar is met die van de in het hoofdgeding aan de orde zijnde voertuigen, zijn vermeld in het beschrijvende gedeelte van de GS-toelichting op post 8704.

- 32 Dat aspect is evenwel van ondergeschikt belang. In de eerste plaats heeft het beschrijvende gedeelte van de bedoelde toelichtingen volgens de bewoordingen ervan enkel de functie, de voertuigen te identificeren waarvan de indeling onduidelijk is. De voor de indeling relevante ontwerpkenmerken van de voertuigen zijn daarentegen opgesomd in de punten a tot en met e van de GS-toelichtingen op de posten 8703 en 8704. Bovendien bestaat de typische structuur van een pick-up juist in een gesloten cabine en een open platform aan de achterzijde. Dat wordt overigens bevestigd door de toelichtingen op de GN 2007 bij post 8703, die, ondanks de omstandigheid dat in de Franse versie de uitdrukking „Du type camionnette” wordt gebruikt, betrekking hebben op de indeling van pick-ups, zoals duidelijk blijkt uit de inhoud van die toelichtingen en uit de bewoordingen van de andere taalversies [te weten „Vom Typ Pick-up”, „Of the pick-up type”, „De tipo camionetta (pick-up)”, „del tipo pick-up”]. In die toelichtingen wordt een pick-up beschreven als een voertuig met een gesloten cabine voor personenvervoer en een open of overdekt gedeelte voor goederenvervoer, zonder dat dit in de weg staat aan de indeling van dat voertuig onder deze post.
- 33 De Commissie betoogt voorts dat een groter aantal in de GS-toelichting op post 8704 opgesomde ontwerpkenmerken van de voertuigen overeenstemmen met de beschrijving van de in het hoofdgeding aan de orde zijnde voertuigen, dan de ontwerpkenmerken die in de GS-toelichting op post 8703 zijn vermeld.
- 34 In dit verband zijn om te beginnen, volgens de uitdrukkelijke bewoordingen van die toelichtingen, de daarin gebruikte indelingscriteria niet exhaustief. Vervolgens hebben die criteria betrekking op heterogene types voertuigen („voertuigen van het type ,van’, voertuigen van het type ,SUV’, bepaalde voertuigen van het type ,pick-

up”). Onderzocht moet dus worden of de door de GS-toelichtingen gebruikte indelingscriteria relevant en duidelijk zijn voor de indeling van het betrokken type voertuig. Bovendien mag de opsomming van de kenmerken van de voertuigen in de GS-toelichtingen op de posten 8703 en 8704 niet aldus worden opgevat dat de enkele som van de op de aan de orde zijnde voertuigen betrekking hebbende kenmerken op zich bepalend is voor de indeling van die voertuigen. Zoals in punt 27 van het onderhavige arrest in herinnering is gebracht, moeten veeleer het algemene aanzien van de in het hoofdgeding aan de orde zijnde voertuigen en alle kenmerken van die voertuigen worden beoordeeld, waarbij met name rekening moet worden gehouden met het relatieve belang van de voor de indeling daarvan gebruikte criteria.

35 Anders dan de Commissie betoogt, kan een motor met grote cilinderinhoud en een zeer hoog brandstofverbruik niet worden beschouwd als een criterium dat impliceert dat een aldus uitgerust voertuig onder GN-post 8704 moet worden ingedeeld. In dit verband moet worden benadrukt dat het brandstofverbruik niet moet worden bekeken in absolute cijfers, maar in verhouding tot de laadcapaciteit. In het algemeen is de verhouding tussen het brandstofverbruik en de laadcapaciteit vrij laag bij voertuigen voor goederenvervoer, terwijl die verhouding veel hoger is voor personenwagens.

36 Met betrekking tot het argument van de Commissie dat een pick-up die een gedeelte voor goederenvervoer heeft waarvan de binnenlengte op de vloer meer dan 50 % van de lengte van de wielbasis van het voertuig bedraagt, moet worden ingedeeld onder GN-post 8704, bevatten de toelichtingen op de GN 2007 een dergelijke constatering. Dit kenmerk kan evenwel niet het beslissende criterium zijn voor de indeling van dat voertuig. Aan een dergelijke uitlegging staat in de weg de omstandigheid dat de GN-toelichtingen niet in de plaats komen van die op de GS, maar moeten worden geacht complementair te zijn, zoals staat in het voorwoord bij de GN-toelichtingen. Overigens verwijzen de toelichtingen op de GN 2006 op postonderverdelingen 8703 21 10 tot en met 8703 24 90 uitdrukkelijk naar de GS-toelichting op post 8703, zodat volgens die toelichtingen het door de Commissie vermelde criterium niet kan worden geacht het enige criterium voor de indeling te zijn.

- 37 Daarentegen is de omstandigheid dat zich achter de zitplaats of -bank van de bestuurder zetels met driepuntsgordels bevinden, een typisch kenmerk van voertuigen die hoofdzakelijk zijn ontworpen voor personenvervoer. Dit wordt bevestigd door de toelichtingen op de GN 1994 en voorts door de GS-toelichtingen. Die toelichtingen op post 8703 verwijzen uitdrukkelijk naar dergelijke zetels als ontwerpkenmeristieken die algemeen van toepassing zijn op voertuigen die behoren tot deze post.
- 38 Bovendien is de interieurafwerking van de in het hoofdgeding aan de orde zijnde voertuigen een factor ten gunste van indeling ervan onder GN-post 8703. Zowel de ten tijde van de feiten van het hoofdgeding bestaande GN-toelichtingen als de GS-toelichtingen vermelden een interieurafwerking die vergelijkbaar is met die waarmee de ruimte bestemd voor bestuurder en passagiers in personenwagens is uitgerust, uitdrukkelijk als een voor de indeling onder die post gebruikt ontwerpkenmerk van de voertuigen. Dat geldt te meer voor de in het hoofdgeding aan de orde zijnde voertuigen, die volgens de beschrijving daarvan in de prejudiciële vraag een „zeer luxueus [...] interieur” hebben.
- 39 Evenzo blijkt uit de omstandigheid dat er geen voorzieningen zijn voor het vasthechten van een te vervoeren lading, dat voertuigen zoals die welke in het hoofdgeding aan de orde zijn, niet hoofdzakelijk zijn ontworpen voor goederenvervoer, maar veeleer bestemd zijn voor personenvervoer. Dezelfde conclusie kan worden getrokken uit het bestaan van een automatische benzinemotor, een ABS-remsysteem en vierwielaandrijving. Dergelijke kenmerken zijn typerend voor personenwagens, en niet voor voertuigen ontworpen voor goederenvervoer.
- 40 Tot slot is de aanwezigheid van luxueuze „sport”-velgen een vanzelfsprekend kenmerk waaruit blijkt dat de in het hoofdgeding aan de orde zijnde voertuigen hoofdzakelijk zijn ontworpen voor personenvervoer. Personen en goederen kunnen uiteraard evengoed met luxueuze „sport”-velgen als met gewone velgen worden vervoerd. Luxueuze „sport”-velgen hebben evenwel geen functioneel belang, zodat voertuigen die zijn ontworpen voor goederenvervoer slechts zelden daarmee zijn

uitgerust, terwijl het gebruik van dergelijke velgen typerend is voor personenwagens. De uitrusting met dergelijke velgen wijst er dus op dat voertuigen zoals die welke in het hoofdgeding aan de orde zijn, moeten worden ingedeeld onder GN-post 8703. In dit verband zijn kenmerken die, zoals in casu de aanwezigheid van luxueuze „sport”-velgen, bijna uitsluitend te vinden zijn bij hetzij voertuigen ontworpen voor goederenvervoer, hetzij personenwagens, van bijzonder belang om de betrokken voertuigen in de GN in te delen.

- 41 Het is juist dat de GS-toelichtingen en de indelingsadviezen bij dit systeem nog niet waren vastgesteld op het tijdstip waarop de in het hoofdgeding aan de orde zijnde voertuigen werden ingevoerd. In casu hoeft evenwel geen uitspraak te worden gedaan over de vraag of, gelet op deze omstandigheid, die documenten niet in aanmerking mogen worden genomen bij de indeling. Deze vraag is niet beslissend voor de uitkomst van het hoofdgeding. Zelfs onder verwijzing naar die documenten, waarop de Belgische regering en de Commissie zich beroepen om een indeling van de bedoelde voertuigen onder post 8704 te motiveren, is uit de voorafgaande analyse gebleken dat de in het hoofdgeding aan de orde zijnde voertuigen onder post 8703 moeten worden ingedeeld.

- 42 Uit het onderzoek van de door de verwijzende rechter beschreven kenmerken van de voertuigen volgt dus dat de in het hoofdgeding aan de orde zijnde voertuigen gelet op het algemene aanzien en alle kenmerken ervan, als hoofdbestemming het vervoer van personen hebben, zodat deze voertuigen moeten worden ingedeeld onder GN-post 8703. Anders dan de Commissie meent, is indeling van die voertuigen onder GN-post 8704 niet denkbaar, zodat toepassing van algemene regel 3 c, die in het eerste deel van de GN, titel I, A, is vermeld, juist wegens de bewoordingen ervan uitgesloten is.

- 43 Bijgevolg moet op de gestelde vraag worden geantwoord dat pick-ups zoals die welke in het hoofdgeding aan de orde zijn, die bestaan uit enerzijds een gesloten cabine die dienstdoet als passagierruimte waarbij zich achter de zitplaats of -bank van de bestuurder opklapbare of uitneembare zetels met driepuntsgordels bevinden en anderzijds uit een van de cabine afgescheiden laadbak die niet hoger is dan 50 centimeter, die enkel aan de achterzijde kan worden opengemaakt en die geen voorzieningen heeft voor het vasthechten van een lading, die zijn voorzien van een zeer luxueus interieur met vele opties (met name elektrisch verstelbare lederen zetels, elektrisch bedienbare spiegels en ramen en een stereo-installatie met CD-speler), een ABS-remsysteem, een automatische benzinemotor met een cilinderinhoud van 4 tot 8 liter met een zeer hoog brandstofverbruik, vierwielaandrijving en luxueuze „sport”-velgen, volgens het algemene aanzien en de algemene kenmerken ervan moeten worden ingedeeld onder GN-post 8703.

Kosten

- 44 Ten aanzien van de 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 (Achtste kamer) verklaart voor recht:

Pick-ups zoals die welke in het hoofdgeding aan de orde zijn, die bestaan uit enerzijds een gesloten cabine die dienstdoet als passagierruimte waarbij zich achter de zitplaats of -bank van de bestuurder opklapbare of uitneembare zetels met driepuntsgordels bevinden en anderzijds uit een van de cabine afgescheiden laadbak die niet hoger is dan 50 centimeter, die enkel aan de achterzijde kan worden opengemaakt en die geen voorzieningen heeft voor het vasthechten van een lading, die zijn voorzien van een zeer luxueus interieur met vele opties (met name elektrisch verstelbare lederen zetels, elektrisch bedienbare spiegels en ramen en een stereo-installatie met CD-speler), een ABS-remsysteem, een automatische benzinemotor met een cilinderinhoud van 4 tot 8 liter met een zeer hoog brandstofverbruik, vierwielaandrijving en luxueuze „sport”-velgen, volgens het algemene aanzien en de algemene kenmerken ervan moeten worden ingedeeld onder post 8703 van de gecombineerde nomenclatuur, die is opgenomen 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 de bijlagen bij de verordeningen (EG) nr. 3115/94 van de Commissie van 20 december 1994, (EG) nr. 3009/95 van de Commissie van 22 december 1995 en (EG) nr. 1734/96 van de Commissie van 9 september 1996.

ondertekeningen