

WYROK TRYBUNAŁU (pierwsza izba)
z dnia 15 września 2005 r. *

W sprawie C-495/03

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 234 WE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Hoge Raad der Nederlanden (Niderlandy) postanowieniem z dnia 21 listopada 2003 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 24 listopada 2003 r., w postępowaniu:

Intermodal Transports BV

przeciwko

Staatssecretaris van Financiën,

TRYBUNAŁ (pierwsza izba),

w składzie: P. Jann, prezes izby, K. Lenaerts, K. Schiemann (sprawozdawca),
E. Juhász i M. Ilešič, sędziowie,

* Język postępowania: niderlandzki.

rzecznik generalny: C. Stix-Hackl,
sekretarz: R. Grass,

uwzględniając procedurę pisemną,

rozważywszy uwagi przedstawione:

- w imieniu Intermodal Transports BV przez R. Tusvelda oraz G. van Slooten, belastingadviseurs,
- w imieniu rządu niderlandzkiego przez H.G. Sevenster oraz C. ten Dam, działające w charakterze pełnomocników,
- w imieniu rządu austriackiego przez H. Dossiego, działającego w charakterze pełnomocnika,
- w imieniu Komisji Wspólnot Europejskich przez J. Schieferera oraz D.W. V. Zijlstra, działających w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 12 kwietnia 2005 r.,

wydaje następujący

Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 234 WE oraz pozycji 8709 Nomenklatury Scalonej zawartej w załączniku I do rozporządzenia Rady (EWG) nr 2658/87 z dnia 23 lipca 1987 r. w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej (Dz.U. L 256, str. 1), zmienionej rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2261/98 z dnia 26 października 1998 r. (Dz.U. L 292, str. 1) (zwanej dalej „CN”).
- 2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy spółką Intermodal Transports BV (zwaną dalej „Intermodal”), z siedzibą w Amsterdamie (Niderlandy) a Staatssecretaris van Financiën (sekretarzem stanu do spraw finansów) w przedmiocie klasyfikacji w CN niektórych pojazdów o nazwie „Magnum ET120 Terminal Tractor”. Pojazdy te są wyposażone w silnik Diesla o mocy 132 kW przy 2500 obrotach na minutę oraz w automatyczną skrzynię biegów z czterema biegami do przodu i jednym biegiem wstecznym i posiadają zamkniętą kabinę oraz podnoszoną platformę pozwalającą na podniesienie do wysokości 60 cm. Pojazdy te charakteryzują się maksymalną ładownością wynoszącą 32 000 kg, bardzo małym promieniem skrętu i są przeznaczone do holowania naczep w obszarach i budynkach przemysłowych.
- 3 Pierwsze pytanie prejudycjalne dotyczy znaczenia wiążącej informacji taryfowej wydanej przez organ celny państwa członkowskiego dla oceny, czy zaistniał ewentualny obowiązek sądów krajowych innego państwa członkowskiego do zwrócenia się do Trybunału z pytaniem prejudycjalnym w zawisłej przed tymi sądami sprawie w przedmiocie klasyfikacji taryfowej. Drugie pytanie dotyczy prawidłowej klasyfikacji przedmiotowych pojazdów.

Ramy prawne

Nomenklatura Scalona

- 4 Nomenklatura Scalona opiera się na międzynarodowym Zharmonizowanym Systemie Oznaczania i Kodowania Towarów (zwanym dalej „HS”), opracowanym przez Radę Współpracy Celnej, przekształconą w Światową Organizację Cel, ustanowionym na mocy międzynarodowej konwencji zawartej w Brukseli dnia 14 czerwca 1983 r. (zwanej dalej „konwencją HS”), która wraz z protokołem zmian została zatwierdzona w imieniu Wspólnoty dnia 24 czerwca 1986 r. na mocy decyzji Rady 87/369/EWG z dnia 7 kwietnia 1987 r. (Dz.U. L 198, str. 1).
- 5 Pozycje 8701 i 8709 znajdują się w dziale 87 sekcji XVII w części drugiej CN. Dział ten obejmuje pojazdy nieszynowe oraz ich części i akcesoria. Uwaga 2 do tego działu wskazuje, że „w niniejszym dziale określenie »ciągniki« oznacza pojazdy przeznaczone do ciągnięcia lub pchania innych pojazdów, urządzeń lub ładunków, nawet wyposażone w osprzęt umożliwiający, w połączeniu z podstawowym wykorzystaniem ciągnika, transport narzędzi, nasion, nawozów lub pozostałych towarów [...]”.
- 6 W chwili powstania długu celnego w przedmiotowej sprawie pozycja 8701 miała następujące brzmienie: „Ciągniki (inne niż ciągniki objęte pozycją 8709)”. Podpozycja 8701 20 10 obejmowała „ciągniki drogowe do ciągnięcia naczep — nowe”. Pozycja 8709 zawierała „pojazdy mechaniczne do transportu wewnątrzzakładowego, z własnym napędem, niewyposażone w urządzenia podnośnikowe, w rodzaju stosowanych w zakładach produkcyjnych, magazynach, portach lub lotniskach, do przewozu towarów na niewielkie odległości; ciągniki typu stosowanych na peronach kolejowych; części powyższych pojazdów”.

- 7 Ogólne reguły interpretacji Nomenklatury Scalonej, zawarte w części pierwszej, sekcji I, A stanowią w szczególności:

„Klasyfikacja towarów w Nomenklaturze Scalonej podlega następującym regułom:

1. Tytuły sekcji, działów i poddziałów mają znaczenie wyłącznie orientacyjne; dla celów prawnych klasyfikację towarów należy ustalać zgodnie z brzmieniem pozycji i uwag do sekcji lub działów oraz, o ile nie są one sprzeczne z treścią powyższych pozycji i uwag, zgodnie z następującymi regułami.

[...]”.

- 8 Zgodnie z art. 6 ust. 1 konwencji HS w ramach Rady Współpracy Celnej ustanowiony został komitet, nazwany Komitetem Systemu Zharmonizowanego, składający się z przedstawicieli każdej z umawiających się stron. Zgodnie z art. 7 ust. 1 konwencji HS zadaniem tego komitetu jest w szczególności przedstawianie propozycji zmian do konwencji, przygotowywanie not wyjaśniających, informacji klasyfikacyjnych i innych informacji w celu interpretacji HS.

9 Nota wyjaśniająca HS dotycząca pozycji 8701 wskazuje:

„Jako ciągniki w rozumieniu niniejszej pozycji należy rozumieć pojazdy na kołach lub gąsienicach przeznaczone do ciągnięcia lub pchania innych pojazdów, urządzeń lub ładunków. [...]

Z wyjątkiem ciągników typu stosowanego na peronach kolejowych objętych pozycją 87.09 niniejsza pozycja zawiera ciągniki wszelkiego rodzaju i wszelkiego zastosowania (ciągniki rolnicze, ciągniki leśne, ciągniki drogowe, ciągniki do prac publicznych, ciągniki z wciągarką, i inne), o każdym rodzaju energii napędowej (silnik tłokowy o zapłonie iskrowym lub samoczynnym, elektrycznym itp.) [...].

Pojazdy ujęte w tej pozycji [...] mogą być również wyposażone [...] w przyrząd do holowania przyczep lub naczep (w szczególności w ciągnikach i pojazdach podobnych) [...]”.

10 Zgodnie z notą wyjaśniającą HS dotyczącą pozycji 8709:

„niniejsza pozycja obejmuje wszystkie pojazdy używane w zakładach produkcyjnych, magazynach, portach lub lotniskach, do przewozu na niewielkie odległości różnych ładunków (towarów lub pojemników) lub do ciągnięcia małych przyczep na peronach kolejowych.

[...]

Wspólne, istotne cechy pojazdów z niniejszej pozycji, umożliwiające odróżnienie ich od pojazdów z pozycji 87.01, 87.03 lub 87.04 mogą zostać ujęte w następujący sposób:

- 1) Ze względu na swą strukturę i sprzęt specjalny, w który są zwykle wyposażone, pojazdy te nie mogą być używane do przewozu osób ani do przewozu towarów na drogach publicznych.
- 2) Prędkość maksymalna tych pojazdów przy obciążeniu zasadniczo nie przekracza 30–35 km/h.
- 3) Promień skrętu jest w przybliżeniu równy długości samego pojazdu.

Pojazdy z niniejszej pozycji nie są na ogół wyposażone w zamkniętą kabinę kierowcy. Miejsce dla kierowcy jest czasem nawet ograniczone do platformy, na której stoi on kierując pojazdem. Czasami nad siedzeniem kierowcy jest umieszczone zabezpieczenie takie jak obudowa lub metalowa krata.

Niniejszą pozycją objęte są również pojazdy, które są prowadzone przez kierowcę z zewnątrz pojazdu.

[...]

Ciągniki typu stosowanego na dworcach kolejowych są zasadniczo skonstruowane w celu ciągnięcia lub pchania innych pojazdów, w szczególności małych przyczep. Ciągniki te same nie przewożą towarów. Są to generalnie pojazdy lżejsze i o mniejszej mocy od ciągników objętych pozycją 87.01. Pojazdy tego typu mogą być również używane na nadbrzeżach portów, w magazynach itp.

[...]”.

Informacje taryfowe

- 11 Artykuł 4 rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 z dnia 12 października 1992 r. ustanawiającego Wspólnotowy kodeks celny (Dz.U. L 302, str. 1), zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 82/97 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 grudnia 1996 r. (Dz.U. 1997, L 17, str. 1, sprostowanie w Dz.U. 1997, L 179, str. 11, zwany dalej „WKC”), stanowi:

„Użyte w niniejszym kodeksie określenia oznaczają:

[...]

- 5) »decyzja« oznacza każdą czynność administracyjną dotyczącą prawa celnego, podjętą przez organ celny w indywidualnym przypadku, mającą skutki prawne w odniesieniu do jednej lub kilku osób określonych lub mogących zostać określonymi; określenie to obejmuje między innymi wiążącą informację w rozumieniu art. 12;

[...]”.

12 Artykuł 9 ust. 1 WKC stanowi:

„Decyzja korzystna dla osoby zainteresowanej zostaje cofnięta lub zmieniona, jeżeli [...] jeden lub kilka warunków wymaganych do jej wydania nie zostało spełnionych [lub jeżeli nie są one spełnione obecnie]”.

13 Zgodnie z art. 12 WKC:

„[...]

2. Wiążąca informacja taryfowa lub wiążąca informacja dotycząca pochodzenia zobowiązuje organy celne wobec osoby, na którą wystawiono informację, jedynie w zakresie, odpowiednio, klasyfikacji taryfowej lub określenia pochodzenia towaru.

[...]

3. Osoba, której udzielono informacji, musi być w stanie udowodnić, że:

— w przypadku informacji taryfowej: towar zgłoszony odpowiada pod każdym względem temu, który jest opisany w informacji,

[...].

5. Wiążąca informacja traci ważność, gdy:

a) w przypadku informacji taryfowej:

i) w konsekwencji wydania rozporządzenia, staje się sprzeczna z ustanowionym w ten sposób prawem;

ii) staje się niezgodna z interpretacją jednej z nomenklatur określonych w art. 20 ust. 6:

— na poziomie Wspólnoty, przez zmianę not wyjaśniających do Nomenklatury Scalonej lub na skutek orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich,

— w skali międzynarodowej, przez wydanie opinii dotyczącej klasyfikacji lub przez zmianę not wyjaśniających do nomenklatury [HS];

iii) zostanie cofnięta lub zmieniona zgodnie z art. 9, i pod warunkiem że o cofnięciu lub zmianie zostanie w formie pisemnej powiadomiona osoba, której udzielono informacji.

Data, z którą wiążąca informacja traci ważność, w odniesieniu do przypadków określonych w i) i ii), jest datą publikacji wymienionych decyzji, a w przypadku przepisów międzynarodowych, datą publikacji komunikatu Komisji w serii C *Dziennika Urzędowego Wspólnot Europejskich*;

[...]”.

- 14 Artykuł 5 ust. 1 rozporządzenia Komisji (EWG) nr 2454/93 z dnia 2 lipca 1993 r. ustanawiającego przepisy w celu wykonania rozporządzenia nr 2913/92 (Dz.U. L 253, str. 1), zmienionego rozporządzeniem Komisji (WE) nr 12/97 z dnia 18 grudnia 1996 r. (Dz.U. 1997, L 9, str. 1, zwanego dalej „rozporządzeniem wykonawczym do WKC”) definiuje wiążącą informację jako „informację taryfową [...] wiążącą administracje wszystkich państw członkowskich Wspólnoty, jeżeli warunki ustanowione w art. 6 i 7 są spełnione”.
- 15 Artykuł 10 rozporządzenia wykonawczego do WKC stanowi:

„1. Bez uszczerbku dla art. 5 i 64 [WKC] na wiążącą informację może powoływać się tylko jej posiadacz.

[...]

3. Posiadacz wiążącej informacji taryfowej może korzystać z niej tylko w odniesieniu do określonego towaru, jeżeli wykaże:

- a) w przypadku informacji taryfowej: organom celnym, że istnieje całkowita zgodność między tym towarem a towarem opisanym w przedstawionej informacji;

[...]”.

16 Artykuł 11 rozporządzenia wykonawczego do WKC stanowi:

„Wiążąca informacja taryfowa wydawana przez organy celne jednego z państw członkowskich od 1 stycznia 1991 r. staje się wiążąca w tym samym stopniu dla właściwych organów wszystkich państw członkowskich”.

Postępowanie przed sądem krajowym i pytania prejudycjalne

17 Dnia 1 marca 1999 r. Intermodal dokonała zgłoszenia dwóch pojazdów silnikowych oznaczonych jako „Magnum ET120 Terminal Tractors” w celu ich dopuszczenia do swobodnego obrotu. Wskazane zgłoszenie klasyfikowało te pojazdy w pozycji taryfowej 8709 CN.

18 W wyniku przeprowadzonej weryfikacji niderlandzkie organy celne uznały jednakże, że wskazane pojazdy należą do podpozycji 8701 20 10 CN. W związku z tym organy te skierowały do Intermodal decyzję ustanawiającą obowiązek zapłaty dodatkowej kwoty.

19 Na poparcie swej skargi, wniesionej na tę decyzję do Gerechtshof te Amsterdam, Intermodal przedstawiła w szczególności wiążącą informację taryfową, sporządzoną dnia 14 maja 1996 r. przez fińskie organy celne. Wskazany dokument, który był wówczas ważny, wskazywał spółkę Sisu Terminal Systems Oy, z siedzibą w Tampere (Finlandia) jako osobę, na którą wystawiono tę informację, i klasyfikował pojazd oznaczony jako „Sisu-Terminaltraaktori” w pozycji 8709 CN.

- 20 Dnia 21 maja 2002 r. sąd ten oddalił wskazaną skargę. Sąd wskazał, że z ogólnych reguł interpretacji CN zawartych w pierwszej części, sekcji I, A, ppkt 1) CN i z utrwalonego orzecznictwa Trybunału wynika, że generalnie decydujące kryterium dla dokonania klasyfikacji taryfowej towarów powinno zostać ustalone w oparciu o cechy i obiektywne właściwości, tak jak zostały one zdefiniowane w pozycji CN i uwagach do danych sekcji i działów. W związku z tym sąd ten stwierdził, że ponieważ przedmiotowe pojazdy nie są przeznaczone do przewozu towarów ani nie są przystosowane do ciągnięcia innych pojazdów na peronach, to nie mogą one być sklasyfikowane w pozycji 8709.
- 21 Oceniając, że w sposób jasny nasuwa się klasyfikacja w ramach podpozycji 8701 20 10, i zważywszy, że okoliczność wydania przez władze fińskie odmiennej wiążącej informacji taryfowej dla podobnego towaru na rzecz osoby trzeciej nie może mieć wpływu na tę ocenę, *Gerechthof te Amsterdam* stwierdził, że nie jest stosowne zwracanie się do Trybunału z pytaniem prejudycjalnym.
- 22 Intermodal wniosła kasację od tego wyroku do *Hoge Raad der Nederlanden*.
- 23 *Hoge Raad der Nederlanden* stwierdził, że z art. 4 pkt 5 i z art. 12, ust. 2 i 3 WKC oraz z art. 10 rozporządzenia wykonawczego do WKC wynika, iż Intermodal nie może wywieść jakiegokolwiek prawa z wiążącej informacji taryfowej, która nie została wystawiona na tę spółkę i która dotyczy innego towaru. Sąd ten ma jednakże wątpliwość, czy w okolicznościach takich jak w przedmiotowej sprawie, sąd krajowy, który uzna, że taka wiążąca informacja taryfowa wydana na rzecz osoby trzeciej zawiera oczywiście błędną klasyfikację w ramach CN, jest zobowiązany do zwrócenia się do Trybunału z pytaniem prejudycjalnym. Zdaniem sądu odsyłającego, okoliczność, że zgodnie z art. 12 ust. 5 lit. a), ppkt ii) tiret pierwsze WKC wiążąca informacja taryfowa traci ważność, gdy na skutek orzeczenia Trybunału staje się ona niezgodna z interpretacją CN, może wskazywać na twierdzącą odpowiedź na to pytanie.

24 Sąd ten zmierza również do ustalenia, czy pozycja 8709 powinna być interpretowana zawężająco, w ten sposób, że nie obejmowałaby przedmiotowych pojazdów ze względu na to, że nie służą one do przewozu towarów, ani nie są ciągnikami typu stosowanego na peronach kolejowych lub nie są podobnymi pojazdami czy też pozycja ta powinna być interpretowana w sposób szerszy, jak wskazują noty wyjaśniające do HS, które rozszerzają pojęcie „ciągników typu stosowanych na peronach kolejowych”, włączając w ten zakres pojazdy używane do ciągnięcia lub pchania innych pojazdów, nie tylko na peronach kolejowych, ale również w portach, magazynach itp.

25 W powyższych okolicznościach Hoge Raad der Nederlanden postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Gdy w ramach sporu zawisłego przed sądem krajowym w przedmiocie klasyfikacji określonego towaru w CN dłużnik [celny] powołuje się na ocenę organu celnego wyrażoną w wiążącej informacji taryfowej wydanej na rzecz osoby trzeciej dla podobnego towaru, a sąd ten uzna, że ta wiążąca informacja taryfowa nie jest zgodna z CN, to czy sąd ten ma obowiązek zwrócić się do Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich z pytaniami o wykładnię CN?

2) Czy pozycję 8709 CN należy interpretować w ten sposób, że pojazdy takie jak przedmiotowe w niniejszej sprawie mieszczą się w tej pozycji?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytania pierwszego

26 W niniejszym pytaniu sąd odsyłający zmierza do ustalenia, czy w sporze zawisłym przed sądem krajowym w przedmiocie klasyfikacji towaru w CN, w którym

powołano się na wiążącą informację taryfową dotyczącą towaru podobnego, wydaną przez organy celne innego państwa członkowskiego na rzecz osoby trzeciej względem wskazanego sporu, sąd krajowy ma obowiązek zwrócić się do Trybunału z pytaniem o interpretację, jeżeli sąd ten uzna, że wskazana wiążąca informacja taryfowa jest niezgodna z CN i zamierza dokonać odmiennej klasyfikacji taryfowej od tej, która jest zawarta we wskazanej wiążącej informacji taryfowej.

- 27 W tym zakresie należy wskazać na wstępie, iż sąd odsyłający słusznie stwierdził, że na podstawie art. 12 WKC z wiążącej informacji taryfowej wynikają prawa jedynie dla osoby, do której skierowano tę informację, i jedynie w zakresie towarów, które są w niej wskazane. Jak wynika również z pkt 23 niniejszego wyroku, sąd ten również słusznie wywiódł, że w ramach sporu zawisłego przed tym sądem Intermodal nie miała żadnego prawa przysługującego jej osobiście do powoływania się na wiążącą informację taryfową wydaną przez władze fińskie.
- 28 W zakresie dotyczącym pytania prejudycjalnego, co się tyczy, po pierwsze, sądów krajowych, których orzeczenia podlegają zaskarżeniu według prawa wewnętrznego, z art. 234 akapit drugi WE wynika, jak wskazał rząd niderlandzki i Komisja Wspólnot Europejskich, że sądy takie mogą zwrócić się do Trybunału z pytaniem prejudycjalnym dotyczącym wykładni, jeśli uznają, że decyzja w tej kwestii jest niezbędna do wydania wyroku, ale nie mają one takiego obowiązku.
- 29 W tym zakresie należy w szczególności wskazać, że obowiązek zwrócenia się do Trybunału z pytaniem prejudycjalnym przewidzianym w art. 234 akapit trzeci WE w zakresie dotyczącym sądów krajowych, których orzeczenia nie podlegają zaskarżeniu według prawa wewnętrznego, ma przede wszystkim na celu zapobieżenie rozwinęciu w państwie członkowskim orzecznictwa krajowego niezgodnego z przepisami prawa wspólnotowego (zob. w szczególności wyrok z dnia 22 lutego 2001 r. w sprawie C-393/98 Gomes Valente, Rec. str. I-1327, pkt 17 oraz cytowane orzecznictwo).

- 30 Cel ten jest osiągnięty wówczas, gdy obowiązkowi zwrócenia się z pytaniem prejudycjalnym podlegają, bez uszczerbku dla ograniczeń dopuszczonych przez Trybunał (wyrok z dnia 6 października 1982 r. w sprawie 283/81 Cilfit i in., Rec. str. 3415), sądy najwyższe oraz wszystkie sądy krajowe, których orzeczenia nie podlegają zaskarżeniu na drodze prawnej (zob. wyrok z dnia 4 czerwca 2002 r. w sprawie C-99/00 Lyckeskog, Rec. str. I-4839, pkt 14 i 15 i cytowane orzecznictwo).
- 31 Sądy krajowe, których orzeczenia podlegają zaskarżeniu według prawa wewnętrznego, mogą natomiast, zgodnie z traktatem WE, swobodnie ocenić konieczność ewentualnego zwrócenia się do Trybunału z wnioskiem o dokonanie wykładni w trybie prejudycjalnym.
- 32 Okoliczność, że organy celne innego państwa członkowskiego wydały na rzecz osoby trzeciej względem sporu zawisłego przed takim sądem i dla towaru podobnego do towaru będącego przedmiotem tego sporu wiążącą informację taryfową przewidzianą w przepisie prawa wtórnego, takim jak art. 12 WKC, nie narusza swobody oceny przyznanej temu sądowi zgodnie z art. 234 WE.
- 33 Co się tyczy, po drugie, sądów krajowych, których orzeczenia nie podlegają zaskarżeniu według prawa wewnętrznego, to zgodnie z utrwalonym orzecznictwem art. 234 akapit trzeci WE należy interpretować w ten sposób, że w przypadku zaistnienia przed takim sądem pytania dotyczącego prawa wspólnotowego, ma on obowiązek zwrócić się do Trybunału z pytaniem prejudycjalnym, chyba że stwierdzi, że podniesione pytanie nie jest istotne dla sprawy lub że dany przepis prawa wspólnotowego stanowił już przedmiot wykładni przez Trybunał, lub że prawidłowe stosowanie prawa wspólnotowego jest tak oczywiste, że nie pozostawia ono miejsca na jakiegokolwiek racjonalne wątpliwości; istnienie takiej ewentualności należy oceniać z uwzględnieniem cech charakterystycznych prawa wspólnotowego i szczególnych trudności, jakie sprawia jego wykładnia, oraz niebezpieczeństwa rozbieżności w orzecznictwie wewnątrz Wspólnoty.

- 34 W tym zakresie okoliczność, że organy celne innego państwa członkowskiego wydały na rzecz osoby trzeciej względem sporu zawisłego przed takim sądem wiążącą informację taryfową dla określonego towaru, która, jak się wydaje, zawiera odmienną wykładnię pozycji CN od wykładni, która wedle oceny tego sądu powinna być stosowana dla wyrobu podobnego, będącego przedmiotem wskazanego sporu, powinna niewątpliwie skłonić sąd do zachowania szczególnej ostrożności przy dokonywaniu oceny dotyczącej ewentualnego braku racjonalnych wątpliwości co do prawidłowego stosowania CN, mając na uwadze w szczególności trzy elementy oceny wskazane w poprzednim punkcie.
- 35 Jednakże, wbrew twierdzeniom spółki Intermodal i Komisji i jak słusznie wskazały rządy niderlandzki i austriacki, istnienie takiej wiążącej informacji taryfowej nie może samo w sobie przeszkodzić temu sądowi krajowemu w stwierdzeniu na podstawie oceny odpowiadającej wymogom wskazanym w pkt 33 i 34 niniejszego wyroku, iż prawidłowe zastosowanie pozycji taryfowej CN jest w danym przypadku tak oczywiste, że mając na uwadze w szczególności kryteria interpretacyjne w sposób trwały rozwinięte przez Trybunał w dziedzinie klasyfikacji w CN, nie pozostają jakiegokolwiek racjonalne wątpliwości co do rozwiązania powstałego pytania. Nie może to również w danym przypadku przeszkodzić Sądowi w podjęciu decyzji o powstrzymaniu się od kierowania do Trybunału wniosku w trybie prejudycjalnym i w rozwiązaniu tego pytania w ramach swej właściwości (ww. wyrok w sprawie Cilfit i in., pkt 16).
- 36 Należy bowiem, po pierwsze, wskazać, że ewentualne odmienne stosowanie przepisów w niektórych państwach członkowskich nie wpływa na wykładnię Wspólnej Taryfy Celnej opartą na brzmieniu pozycji taryfowych (wyrok z dnia 7 maja 1991 r. w sprawie C-120/90 Post, Rec. str. I-2391, pkt 24).
- 37 Po drugie, bez uszczerbku dla wskazań wynikających z wyroku z dnia 30 września 2003 r. w sprawie C-224/01 Köbler, Rec. str. I-10239, orzecznictwo rozwinięte w ww. wyroku w sprawie Cilfit i in. pozostawia wyłącznie sądowi krajowemu ocenę, czy

prawidłowe stosowanie prawa wspólnotowego jest na tyle oczywiste, że nie występują jakiekolwiek racjonalne wątpliwości i pozostawia mu w związku z tym również decyzję o powstrzymaniu się od kierowania do Trybunału pytania o interpretację prawa wspólnotowego, które powstało w postępowaniu przed tym sądem (wyrok z dnia 17 maja 2001 r. w sprawie C-340/99 TNT Traco, Rec. str. I-4109, pkt 35).

- 38 Po trzecie, obowiązek skierowania wniosku w trybie prejudycjalnym wynikający z art. 234 akapit trzeci WE mieści się w ramach współpracy pomiędzy sądami krajowymi w ramach ich właściwości stosowania prawa wspólnotowego i Trybunałem, ustanowionej w celu zapewnienia prawidłowego stosowania i jednolitej wykładni prawa wspólnotowego we wszystkich państwach członkowskich (zob. w szczególności ww. wyrok w sprawie Cilfit i in., pkt 7, wyrok z dnia 4 listopada 1997 r. w sprawie C-337/95 Parfums Christian Dior, Rec. str. I-6013, pkt 25 i ww. wyrok w sprawie Gomes Valente, pkt 17). Jak wskazano w pkt 29 niniejszego wyroku, obowiązek ten ma w szczególności na celu zapobieżenie powstania w jakimkolwiek państwie członkowskim orzecznictwa krajowego niezgodnego z przepisami prawa wspólnotowego.
- 39 Mając powyższe na uwadze, Trybunał orzekł, że zanim sąd krajowy stwierdzi, że prawidłowe stosowanie prawa wspólnotowego jest na tyle oczywiste, że nie występują jakiekolwiek racjonalne wątpliwości co do rozwiązania powstałego pytania, i zanim sąd ten powstrzyma się w konsekwencji ze skierowaniem do Trybunału pytania w trybie prejudycjalnym, powinien on być w szczególności przekonany o tym, że kwestia ta jest tak samo oczywista dla sądów innych państw członkowskich i dla Trybunału (ww. wyrok w sprawie Cilfit i in., pkt 16). Nie można jednakże od tego sądu wymagać, aby upewnił się, czy równie oczywiste jest to również dla organów o charakterze niesądowniczym, takich jak organy administracji.
- 40 Po czwarte, należy wskazać, że instytucja odesłania prejudycjalnego ustanowiona w art. 234 WE ma na celu, jak wynika z samego brzmienia tego przepisu, w szczególności umożliwienie uzyskania przez sąd krajowy, przed którym zawisły jest spór, wyjaśnień koniecznych do rozstrzygnięcia tego sporu. Jednakże koniecz-

ność skorzystania z tej instytucji nie wynika dla sądu krajowego z tego tylko powodu, że wykładnia Trybunału dotycząca danej pozycji taryfowej może, zgodnie z przepisem prawa wtórnego, takim jak art. 12 WKC, spowodować utratę ważności wiążącej informacji taryfowej wydanej przez organy celne innego państwa członkowskiego lub zaniechanie praktyki przypisywanej tym organom, gdy ani wiążąca informacja taryfowa, ani te praktyki nie stanowią przedmiotu sporu zawisłego przed tym sądem.

- 41 Co się tyczy okoliczności, że w dwóch państwach członkowskich mogłyby ewentualnie istnieć jednocześnie praktyka administracji i odmienne orzecznictwo, co, jak podkreśla Komisja, byłoby sprzeczne z wymogiem jednolitego stosowania Wspólnej Taryfy Celnej i co powodowałoby, jak podkreśla Intermodal, że wyroby podobne byłyby przedmiotem odmiennych klasyfikacji w zależności od państwa członkowskiego, do którego byłyby przywożone przez dany podmiot gospodarczy, należy wskazać, że, jak podkreśliły rządy niderlandzki i austriacki, istnieją różne instytucje prawne, które powinny zapewnić, aby sprzeczności te miały jedynie charakter przejściowy.
- 42 Z art. 9 i 12 ust. 5 lit. a) ppkt iii) WKC wynika, że wiążąca informacja taryfowa może zostać cofnięta, jeżeli jeden — lub kilka — warunek wymagany do jej wydania nie został spełniony lub jeżeli nie jest (nie są) on(e) spełnione obecnie. Wobec tego, gdy organ celny uzna, iż wykładnia, którą wstępnie przyjął, jest błędna w wyniku nieprawidłowej oceny lub w wyniku rozwoju koncepcji w dziedzinie klasyfikacji taryfowej, ma on prawo uznać, że jeden z warunków wymaganych do wydania wiążącej informacji taryfowej nie jest już obecnie spełniony i może cofnąć tę wiążącą informację taryfową w celu modyfikacji klasyfikacji taryfowej danych towarów (zob. podobnie wyrok z dnia 22 stycznia 2004 r. w sprawach połączonych C-133/02 i C-134/02 *Timmermans Transport i Hoogenboom Production*, Rec. str. I-1125, pkt 21–25).
- 43 Ponadto należy wskazać, że zgodnie z art. 12 ust. 5 lit. a) ppkt i) WKC wiążąca informacja taryfowa traci ważność w szczególności, gdy w konsekwencji wydania

rozporządzenia klasyfikacyjnego staje się sprzeczna z ustanowionym w ten sposób prawem. Na podstawie art. 9 ust. 1 rozporządzenia nr 2658/87 Komisja ma kompetencję do przyjęcia takich rozporządzeń klasyfikacyjnych zgodnie z procedurą określoną w art. 10 tego rozporządzenia.

44 Wreszcie nawet gdyby przyjąć, że zaobserwowane odmienności mimo wszystko utrwały się, możliwe byłoby wszczęcie postępowania przed Trybunałem na podstawie art. 226 WE. W tym zakresie należy w szczególności wskazać, że praktyka organów administracji może stanowić przedmiot skargi o uchybienie zobowiązaniom państwa członkowskiego, jeżeli praktyka ta jest w dostatecznym stopniu stała i ogólna (zob. w szczególności wyroki z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie C-387/99 Komisja przeciwko Niemcom, Rec. str. I-3751, pkt 42 i z dnia 26 kwietnia 2005 r. w sprawie C-494/01 Komisja przeciwko Irlandii, Zb.Orz. str. I-3331, pkt 28).

45 Mając powyższe na uwadze, na pierwsze pytanie należy odpowiedzieć, że art. 234 WE powinien być interpretowany w ten sposób, że gdy w ramach sporu zawisłego przed sądem krajowym w przedmiocie klasyfikacji taryfowej określonego towaru przedłożona zostanie wiążąca informacja taryfowa odnosząca się do towaru podobnego, wydana przez organy celne innego państwa członkowskiego na rzecz osoby trzeciej względem tego sporu i sąd ten uzna, że klasyfikacja taryfowa zawarta w tej informacji jest błędna, to te dwie okoliczności:

- nie mogą skutkować powstaniem po stronie sądu, którego orzeczenia podlegają zaskarżeniu według prawa wewnętrznego, obowiązku zwrócenia się do Trybunału w kwestii wykładni;
- nie mogą, same w sobie, z mocy samego prawa skutkować powstaniem po stronie sądu, którego orzeczenia nie podlegają zaskarżeniu według prawa wewnętrznego, obowiązku skierowania do Trybunału wniosku o dokonanie wykładni.

Jednakże sąd krajowy, którego orzeczenia nie podlegają zaskarżeniu według prawa wewnętrznego, ma obowiązek, w przypadku zaistnienia pytania dotyczącego prawa wspólnotowego, zwrócić się do Trybunału z pytaniem prejudycjalnym, chyba że stwierdzi, że podniesione pytanie nie jest istotne dla sprawy lub że dany przepis prawa wspólnotowego stanowił już przedmiot wykładni przez Trybunał, lub że prawidłowe stosowanie prawa wspólnotowego jest tak oczywiste, że nie pozostawia ono miejsca na jakiekolwiek racjonalne wątpliwości; istnienie takiej ewentualności należy oceniać z uwzględnieniem cech charakterystycznych prawa wspólnotowego i szczególnych trudności, jakie sprawia jego wykładnia, oraz niebezpieczeństwa rozbieżności w orzecznictwie wewnątrz Wspólnoty. W tym zakresie istnienie wskazanej wiążącej informacji taryfowej powinno skłonić sąd do zachowania szczególnej ostrożności przy dokonywaniu oceny dotyczącej ewentualnego braku racjonalnych wątpliwości co do prawidłowego stosowania CN, mając na uwadze w szczególności trzy elementy oceny wskazane powyżej.

W przedmiocie pytania drugiego

- 46 W swym drugim pytaniu sąd odsyłający zmierza w istocie do ustalenia, czy pozycja 8709 CN powinna być interpretowana w ten sposób, że pojazd o cechach takich, jak wskazane w postępowaniu przed sądem odsyłającym mieści się w ramach tej pozycji.
- 47 Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem w interesie pewności prawa i łatwości kontroli leży, aby decydujące kryteria dla klasyfikacji taryfowej towarów ustalać w oparciu o cechy i właściwości obiektywne towarów określone w brzmieniu pozycji CN i w uwagach dotyczących sekcji i działów (zob. w szczególności wyrok z dnia 16 września 2004 r. w sprawie C-396/02 DFDS, Rec. str. I-8439, pkt 27 i cytowane orzecznictwo).

- 48 Noty wyjaśniające do CN oraz noty wyjaśniające do HS przyczyniają się w istotny sposób do wykładni dotyczących zakresu różnych pozycji taryfowych, nie mając jednakże mocy wiążącej prawa (zob. w szczególności ww. wyrok w sprawie DFDS, pkt 28). Noty te powinny być w związku z tym zgodne z przepisami CN i nie mogą modyfikować zakresu tych przepisów (zob. w szczególności wyroki z dnia 9 lutego 1999 r. w sprawie C-280/97 ROSE Elektrotechnik, Rec. str. I-689, pkt 23 i z dnia 26 września 2000 r. w sprawie C-42/99 Eru Portuguesa, Rec. str. I-7691, pkt 20).
- 49 W niniejszej sprawie pozycja 8709 CN obejmuje „pojazdy mechaniczne niewyposażone w urządzenia podnośnikowe, w rodzaju stosowanych w zakładach produkcyjnych, magazynach, portach lub lotniskach, do przewozu towarów na niewielkie odległości” i „ciągniki typu stosowanych na peronach kolejowych” oraz części powyższych pojazdów.
- 50 Tak sformułowany przepis dokonuje rozróżnienia pomiędzy dwoma kategoriami pojazdów, zdefiniowanymi w szczególności według niektórych cech fizycznych lub według możliwego zastosowania.
- 51 W zakresie dotyczącym „pojazdów mechanicznych” wskazane sformułowanie pozycji precyzuje tym samym, że chodzi o pojazdy w rodzaju stosowanych w zakładach produkcyjnych, magazynach, portach lub lotniskach, które nie mogą być wyposażone w urządzenia podnośnikowe i które służą do przewozu towarów. W tym ostatnim względzie noty wyjaśniające do HS uściślają ponadto, że te pojazdy mechaniczne są np. wyposażone w platformę lub skrzynię, gdzie ładowane są towary.
- 52 Nawet jeśli przedmiotowe pojazdy są używane w zakładach i magazynach przemysłowych, to w oczywisty sposób nie odpowiadają one tym warunkom obiektywnym, ponieważ, jak słusznie podkreślił rząd niderlandzki, z postanowienia

sądu odsyłającego wynika, że wskazane pojazdy nie nadają się jako takie do przewozu towarów, lecz służą jedynie do ciągnięcia naczep za pomocą podnoszonej platformy.

- 53 Co się tyczy „ciągników”, należy na wstępie wskazać, że z pozycji 8701 poświęconej „ciągnikom”, które są zdefiniowane w uwadze 2 do działu 87 jako wszystkie „pojazdy przeznaczone do ciągnięcia lub pchania innych pojazdów, urządzeń lub ładunków”, wynika, że pozycja ta obejmuje wszystkie pojazdy zdefiniowane w ten sposób, z wyjątkiem ciągników objętych pozycją 8709.
- 54 W zakresie dotyczącym tej ostatniej pozycji jej brzmienie wskazuje na ciągniki typu stosowanego na dworcach. Niektóre wersje językowe, jak w szczególności wersja angielska i niderlandzka, odnoszą się bardziej szczegółowo do peronów kolejowych.
- 55 W tym względzie należy wskazać, że zgodnie z orzecznictwem Trybunału przeznaczenie produktu może stanowić w zakresie klasyfikacji taryfowej obiektywne kryterium, jeżeli jest ono nierozdzielnie związane z tym produktem, przy czym związek taki powinien być oceniony według cech i właściwości obiektywnych produktu (zob. w szczególności wyrok z dnia 17 marca 2005 r. w sprawie C-467/03 Ikegami, Zb.Orz. str. I-2389, pkt 23 i cytowane orzecznictwo).
- 56 Brzmienie pozycji 8709 przypisuje decydujące znaczenie okoliczności, że pojazdy te powinny być w rodzaju pojazdów używanych do ciągnięcia na dworcach i w szczególności na peronach, jak wynika z niektórych wersji językowych.

- 57 Kryterium to odsyła do obiektywnej cechy pojazdu, która powinna być taka, że pojazd ten w naturalny sposób nadaje się do użycia na dworcach i w szczególności na peronach oraz jest on identyczny lub analogiczny do pojazdów, które są w rzeczywistości używane w tych miejscach.
- 58 Z kolei noty wyjaśniające do HS potwierdzają, że pojazdy w ten sposób określone w pozycji 8709 należą do typu stosowanego na dworcach w celu ciągnięcia małych przyczep.
- 59 W rzeczywistości, jak stwierdził sąd odsyłający, pojazdy przedmiotowe w postępowaniu przed sądem odsyłającym są wyposażone w silnik Diesla o mocy 132 kW przy 2500 obrotach na minutę oraz w automatyczną skrzynię biegów z czterema biegami do przodu i jednym biegiem wstecznym i posiadają zamkniętą kabinę oraz podnoszoną platformę o dopuszczalnej wysokości 60 cm. Pojazdy te charakteryzują się maksymalną ładownością wynoszącą 32 000 kg, bardzo małym promieniem skrętu i są przeznaczone do holowania naczep.
- 60 Z tych obiektywnych cech wynika, że przedmiotowe pojazdy w oczywisty sposób nie są ani podobne do pojazdów rzeczywiście używanych w celu ciągnięcia na dworcach, a w szczególności na peronach, ani nie nadają się, ze względu na swe właściwości, do takiego użycia.
- 61 Wobec tego, jak słusznie podniósł rząd niderlandzki, i wbrew twierdzeniu przedstawionemu przez Intermodal i Komisję, pojazdy takie nie mogą mieścić się w zakresie stosowania pozycji 8709.

- 62 Można ponadto stwierdzić, że taki wniosek potwierdzają pozostałe wskazówki zawarte w notach wyjaśniających do HS. Wskazują one bowiem, że cechami pojazdów mieszczących się w zakresie stosowania pozycji 8709, umożliwiającymi ich odróżnienie od ciągników z pozycji 8701, są w szczególności ich prędkość maksymalna nieprzekraczająca zasadniczo 30–35 km/h, promień skrętu w przybliżeniu równy długości samego pojazdu, brak możliwości użycia do przewozu towarów na drogach publicznych ze względu na sprzęt specjalny i ich strukturę. Pojazdy te są ponadto lżejsze i mają mniejszą moc od pojazdów z pozycji 8701. Wyjaśnienia te uściślają również, że pojazdy objęte pozycją 8709 nie są na ogół wyposażone w zamkniętą kabinę kierowcy, a miejsce dla kierowcy jest czasem nawet ograniczone do platformy, na której stoi on, kierując pojazdem.
- 63 Należy stwierdzić, że wskazane cechy charakterystyczne wyszczególnione w notach wyjaśniających do HS nie występują w pojazdach będących przedmiotem postępowania przed sądem odsyłającym.
- 64 Mając powyższe na uwadze, na drugie pytanie należy odpowiedzieć, że pozycja 8709 CN powinna być interpretowana w ten sposób, że nie obejmuje ona pojazdu wyposażonego w silnik Diesla o mocy 132 kW przy 2 500 obrotach na minutę oraz w automatyczną skrzynię biegów z czterema biegami do przodu i jednym biegiem wstecznym, posiadającego zamkniętą kabinę oraz podnoszoną platformę o dopuszczalnej wysokości 60 cm, charakteryzującego się maksymalną ładownością wynoszącą 32 000 kg, bardzo małym promieniem skrętu i przeznaczonego do holowania naczep w obszarach i budynkach przemysłowych. Taki pojazd nie jest bowiem ani pojazdem mechanicznym używanym do przewozu towarów, ani ciągnikiem typu stosowanego na peronach kolejowych w rozumieniu wskazanej pozycji.

W przedmiocie kosztów

⁶⁵ Dla stron postępowania przed sądem krajowym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed tym sądem do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż poniesione przez strony postępowania przed sądem krajowym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (pierwsza izba) orzeka, co następuje:

- 1) Artykuł 234 WE powinien być interpretowany w ten sposób, że gdy w ramach sporu zawisłego przed sądem krajowym w przedmiocie klasyfikacji taryfowej określonego towaru przedłożona zostanie wiążąca informacja taryfowa odnosząca się do towaru podobnego, wydana przez organy celne innego państwa członkowskiego na rzecz osoby trzeciej względem tego sporu i sąd ten uzna, że klasyfikacja taryfowa zawarta w tej informacji jest błędna, to te dwie okoliczności:

— nie mogą skutkować powstaniem po stronie sądu, którego orzeczenia podlegają zaskarżeniu według prawa wewnętrznego, obowiązku zwrócenia się do Trybunału w kwestii wykładni;

- nie mogą, same w sobie, z mocy samego prawa skutkować powstaniem po stronie sądu, którego orzeczenia nie podlegają zaskarżeniu według prawa wewnętrznego, obowiązku skierowania do Trybunału wniosku o dokonanie wykładni.

Jednakże sąd krajowy, którego orzeczenia nie podlegają zaskarżeniu według prawa wewnętrznego, ma obowiązek, w przypadku zaistnienia pytania dotyczącego prawa wspólnotowego, zwrócić się do Trybunału z pytaniem prejudycjalnym, chyba że stwierdzi, że podniesione pytanie nie jest istotne dla sprawy lub że dany przepis prawa wspólnotowego stanowił już przedmiot wykładni przez Trybunał, lub że prawidłowe stosowanie prawa wspólnotowego jest tak oczywiste, że nie pozostawia ono miejsca na jakiegokolwiek racjonalne wątpliwości; istnienie takiej ewentualności należy oceniać z uwzględnieniem cech charakterystycznych prawa wspólnotowego i szczególnych trudności, jakie sprawia jego wykładnia, oraz niebezpieczeństwa rozbieżności w orzecznictwie wewnątrz Wspólnoty. W tym zakresie istnienie wskazanej wiążącej informacji taryfowej powinno skłonić sąd do zachowania szczególnej ostrożności przy dokonywaniu oceny dotyczącej ewentualnego braku racjonalnych wątpliwości co do prawidłowego stosowania Nomenklatury Scalonej zawartej w załączniku I do rozporządzenia Rady (EWG) nr 2658/87 z dnia 23 lipca 1987 r. w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej, zmienionej rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2261/98 z dnia 26 października 1998 r., mając na uwadze w szczególności trzy elementy oceny wskazane powyżej.

- 2) Pozycja 8709 Nomenklatury Scalonej powinna być interpretowana w ten sposób, że nie obejmuje ona pojazdu wyposażonego w silnik Diesla o mocy 132 kW przy 2500 obrotach na minutę oraz w automatyczną skrzynię biegów z czterema biegami do przodu i jednym biegiem wstecznym,

posiadającego zamkniętą kabinę oraz podnoszoną platformę o dopuszczalnej wysokości 60 cm, charakteryzującego się maksymalną ładownością wynoszącą 32 000 kg, bardzo małym promieniem skrętu i przeznaczonego do holowania naczep w obszarach i budynkach przemysłowych. Taki pojazd nie jest bowiem ani pojazdem mechanicznym używanym do przewozu towarów, ani ciągnikiem typu stosowanego na peronach kolejowych w rozumieniu wskazanej pozycji.

Podpisy