

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (prvá komora)
z 15. septembra 2005 *

Vo veci C-495/03,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 234 ES, podaný rozhodnutím Hoge Raad der Nederlanden (Holandsko) z 21. novembra 2003 a doručený Súdnemu dvoru 24. novembra 2003, ktorý súvisí s konaním:

Intermodal Transports BV

proti

Staatssecretaris van Financiën,

SÚDNY DVOR (prvá komora),

v zložení: predseda prvej komory P. Jann, sudcovia K. Lenaerts, K. Schieman
(spravodajca), E. Juhász a M. Ilešič,

* Jazyk konania: holandčina.

generálna advokátka: C. Stix-Hackl,

tajomník: R. Grass,

so zreteľom na písomnú časť konania,

so zreteľom na písomné pripomienky, ktoré predložili:

- Intermodal Transports BV, v zastúpení: R. Tusveld a G. van Slooten, belastingadviseurs,
- holandská vláda, v zastúpení: H. G. Sevenster a C. ten Dam, splnomocnené zástupkyne,
- rakúska vláda, v zastúpení: H. Dossi, splnomocnený zástupca,
- Komisia Európskych spoločenstiev, v zastúpení: J. Schiefferer a D. W. V. Zijlstra, splnomocnení zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálnej advokátky na pojednávaní 12. apríla 2005,

vyhlásil tento

Rozsudok

- 1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 234 ES, ako aj položky 8709 kombinovanej nomenklatúry uvedenej v prílohe I nariadenia Rady (EHS) č. 2658/87 z 23. júla 1987 o colnej a štatistickej nomenklatúre a o Spoločnom colnom sadzobníku (Ú. v. ES L 256, s. 1; Mim. vyd. 02/002, s. 382), zmeneného a doplneného nariadením Komisie (ES) č. 2261/98 z 26. októbra 1998 (Ú. v. ES L 292, s. 1, ďalej len „KN“).
- 2 Tento návrh bol podaný v súvislosti so sporom medzi spoločnosťou Intermodal Transports BV (ďalej len „Intermodal“), so sídlom v Amsterdame (Holandsko) a Staatsecretaris van Financiën (štátny tajomník financií) vo veci zaradenia niektorých vozidiel, ktoré sú označené názvom „Magnum ET120 Terminal Tractor“, v KN. Tieto vozidlá sú vybavené dieselovým motorom s výkonom 132 kW pri 2 500 otáčkach za minútu, ako aj automatickou prevodovkou so štyrmi rýchlostnými stupňami pre jazdu vpred a jedným spätným rýchlostným stupňom a uzavretou kabínou, ako aj zdvíhacím zariadením umožňujúcim výšku zdvihu 60 cm. Majú nosnosť 32 000 kg, veľmi malý polomer otáčania a sú konštruované na premiestňovanie návesov na pozemkoch a v priemyselných budovách.
- 3 Prvá prejudiciálna otázka sa týka významu informácie o nomenklatúrnom zaradení vydané colným orgánom členského štátu pre posúdenie prípadnej existencie povinnosti vnútroštátnych súdov iného členského štátu, ktorým bola predložená otázka nomenklatúrneho zaradenia, podať na Súdny dvor návrh na začatie prejudiciálneho konania. Druhá otázka sa týka správneho zaradenia predmetných vozidiel.

Právny rámec

Kombinovaná nomenklatúra

- 4 KN sa zakladá na celosvetovom harmonizovanom systéme opisu a číselného označovania tovaru (ďalej len „HS“), ktorý bol vypracovaný Radou pre colnú spoluprácu, teraz Svetová colná organizácia, a ustanovený medzinárodným dohovorom uzavretým 14. júna 1983 v Bruseli (ďalej len „dohovor o HS“), ktorý bol schválený, rovnako ako aj protokol o jeho zmene a doplnkoch z 24. júna 1986, menom Spoločenstva rozhodnutím Rady 87/369/EHS zo 7. apríla 1987 (Ú. v. ES L 198, s. 1).

- 5 Položky 8701 a 8709 sú uvedené v kapitole 87 triedy XVII druhej časti KN. Táto kapitola sa týka motorových vozidiel, traktorov, motocyklov a iných pozemných vozidiel, ich častí a príslušenstva. Vysvetlivka 2 tejto kapitoly uvádza, že „na účely tejto kapitoly termín ‚traktory a ťahače‘ znamená vozidlá konštruované tak, aby ťahali alebo postrkovali iné stroje, vozidlá alebo náklady, ak sú vybavené niektorým vedľajším zariadením, ktoré im v spojení s ich hlavným použitím umožňuje dopravovať nástroje, osivo, hnojivo alebo iný tovar...“.

- 6 V čase vzniku predmetného colného dlhu v konaní vo veci samej sa položka 8701 nazývala: „Traktory a ťahače (okrem traktorov položky č. 8709)“. Podpoložka 8701 20 10 obsahovala „cestné návesové ťahače nové“. Pri položke 8709 ide o „vozíky s vlastným pohonom bez zdvíhacieho zariadenia, typy používané v továrňach, skladoch, prístavoch alebo na letiskách na prepravu na krátke vzdialenosti; malé ťahače používané na nástupištiach železničných staníc, ich časti a súčasti“.

- 7 Všeobecné pravidlá pre interpretáciu KN, ktoré sú uvedené v prvej časti oddieli I bode A KN, uvádzajú najmä:

„Zatriedovanie výrobkov do kombinovanej nomenklatúry sa riadi nasledujúcimi pravidlami:

1. Názvy tried, kapitol a podkapitol majú len orientačný charakter; na právne účely sa zatriedenie určuje podľa znenia položiek a príslušných poznámok k triedam a kapitolám, a ak tieto položky alebo poznámky nevyžadujú inak, podľa nasledujúcich ustanovení.

...“

- 8 V zmysle článku 6 ods. 1 dohovoru o HS, bol v rámci Rady pre colnú spoluprácu zriadený Výbor nazvaný „Výbor pre harmonizovaný systém“ zložený zo zástupcov každej zmluvnej strany. V súlade s článkom 7 ods. 1 dohovoru o HS je úlohou tohto výboru najmä predkladať návrhy na zmenu uvedeného dohovoru a vypracúvať vysvetľujúce poznámky, návody na zatriedenie tovaru a ostatné návody z hľadiska výkladu HS.

9 Vysvetlivka k položke 8701 HS uvádza:

„Na účely tejto kapitoly termín ‚traktory a ťahače‘ znamená vozidlá konštruované tak, aby ťahali alebo postrkovali iné stroje, vozidlá alebo náklady.

S výnimkou malých ťahačov používaných na nástupištiach železničných staníc č. 87.09, táto položka obsahuje traktory všetkých typov a na všetky účely (poľnohospodárske traktory, lesné traktory, cestné traktory, traktory pre stavebné práce, ťahače, atď.), poháňané akýmkoľvek zdrojom energie (piestový zážihový alebo vznetový spaľovací motor, elektrický motor, atď.)...

Tieto vozidlá... môžu byť vybavené... zariadením pre prívesy alebo návesy (najmä traktory a podobné stroje)...“ [*neoficiálny preklad*]

10 Podľa vysvetlivky HS k položke 8709:

„Táto položka obsahuje všetky vozíky s vlastným pohonom bez zdvíhacieho zariadenia, typy používané v továrňach, skladoch, prístavoch alebo na letiskách na prepravu rôznych nákladov (výrobkov alebo kontajnerov) na krátke vzdialenosti, alebo na ťahanie malých prívesov na železničných staniciach.

...

Základné charakteristiky spoločné pre vozíky tejto položky, ktoré ich umožňujú odlíšiť od vozidiel č. 87.01, 87.03 alebo 87.04, možno zhrnúť takto:

1. Tieto vozíky nemožno používať na prepravu osôb ani na prepravu výrobkov po cestách alebo iných verejných komunikáciách z dôvodu ich konštrukcie a špeciálnej výbavy, ktorou sú obvykle vybavené.
2. Ich najvyššia rýchlosť s nákladom všeobecne neprekračuje 30 — 35 km/h.
3. Ich polomer otáčania sa obvykle rovná dĺžke samotného vozíka.

Vozíky tejto položky obvykle nemajú uzavretú kabínu pre vodiča, pričom je miesto určené pre vodiča niekedy obmedzené na korbu vozíka kde vodič pri riadení vozidla stojí. Ochranné vybavenie, ako je ochranný rám alebo kovová mreža, je niekedy umiestnené nad sedadlom vodiča.

Táto položka zahŕňa tiež vozíky, ktoré sa riadia po stojacky.

...

Malé ťahače používané na železničných staniciach sú v zásade konštruované na ťahanie alebo tlačenie iných vozidiel, najmä malých prívosov. Samotné tovar neprepravujú. Sú to stroje vo všeobecnosti ľahšie a menej výkonné ako traktory č. 87.01. Vozidlá tohto typu sa môžu tiež používať na nábrežiach prístavov, v skladoch, atď.

...“ [*neoficiálny preklad*]

O colných informáciách

- 11 Článok 4 nariadenia Rady (ES) č. 2913/92 z 12. októbra 1992, ktorým sa ustanovuje Colný kódex spoločenstva (Ú. v. ES L 302, s. 1; Mim. vyd. 02/004, s. 307), zmenený a doplnený nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 82/97 z 19. decembra 1996 (Ú. v. ES L 17, 1997, s. 1; Mim. vyd. 02/008. s. 179, a korigendom Ú. v. ES L 179, s. 11, ďalej len „CKS“), uvádza:

„Na účely tohto kódexu sa rozumie:

...

- 5) ‚rozhodnutím‘ akýkoľvek správny akt vydaný colným orgánom, týkajúci sa colných predpisov, ktorým sa rozhoduje v konkrétnom prípade a ktorý má právne účinky na jednu alebo viacej určitých alebo určiteľných osôb; tento výraz sa okrem iného vzťahuje aj na záväzné informácie v zmysle článku 12;

...“

12 Článok 9 ods. 1 CKS stanovuje:

„Rozhodnutie vydané v prospech dotknutej osoby sa zruší alebo zmení, keď... neboli alebo už nie sú splnené jedna alebo viac podmienok potrebných na jeho vydanie.“

13 Podľa článku 12 CKS:

„...“

2. Závazná informácia o nomenklatúrnom zaradení alebo záväzná informácia o pôvode sú pre colné úrady záväzné len vo vzťahu k držiteľovi týchto informácií, čo sa týka nomenklatúrneho zaradenia alebo určenia pôvodu tovaru.

...

3. Držiteľ takýchto informácií musí byť schopný preukázať, že:

— na účely nomenklatúrneho zaradenia: tovar uvedený v colnom vyhlásení v celom rozsahu zodpovedá tovaru, ktorý je opísaný v záväznej informácii,

...

5. Závazná informácia stráca platnosť:

a) v prípade informácií o nomenklatúrnom zaradení:

- i) ak sa prijme nariadenie a informácia už nie je v súlade s takto ustanoveným právnym predpisom;
- ii) ak už nie je v súlade s výkladom jednej z nomenklatúr uvedených v článku 20 ods. 6:

— na úrovni spoločenstva, z dôvodu zmeny a doplnenia vysvetľujúcich poznámok ku kombinovanej nomenklatúre alebo na základe rozsudku Súdneho dvora Európskych spoločenstiev,

— na medzinárodnej úrovni z dôvodu výkladu zaradenia alebo zmeny a doplnenia vysvetľujúcich poznámok k nomenklatúre [HS];

- iii) ak je zrušená alebo zmenená a doplnená v súlade s článkom 9 za predpokladu, že zrušenie alebo jej zmena a doplnenie sú oznámené osobe, ktorej bola vydaná (držiteľovi).

Deň, kedy záväzná informácia prestáva platiť pre prípady citované v i) a ii) je dňom uverejnenia uvedeného opatrenia alebo v prípade medzinárodných opatrení dňom uverejnenia oznámenia Komisie v sérii C *Úradného vestníka Európskych spoločenstiev*;

...“

- 14 Článok 5 ods. 1 nariadenia Komisie (EHS) č. 2454/93 z 2. júla 1993, zavádzajúceho ustanovenia pre vykonávanie nariadenia č. 2913/92 (Ú. v. ES L 253, s. 1), zmeneného a doplneného nariadením Komisie (ES) č. 12/97 z 18. decembra 1996 (Ú. v. ES L 9, 1997, s. 1, ďalej len „vykonávacie nariadenie CKS“), definuje záväznú informáciu ako „tarifnú informáciu..., ktorá je záväzná pre orgány všetkých členských štátov spoločenstva, keď sú splnené podmienky ustanovené článkoch 6 a 7“.

- 15 Článok 10 vykonávacieho nariadenia CKS uvádza:

„1. Bez toho, aby boli dotknuté články 5 a 64 [CKS], záväznú tarifnú informáciu [záväznú informáciu o nomenklatúrnom zaradení tovaru — *neoficiálny preklad*] môže požadovať len držiteľ.

...

3. Držiteľ záväznej tarifnej informácie [záväznej informácie o nomenklatúrnom zaradení tovaru — *neoficiálny preklad*] ju môže použiť pri určitom tovare len vtedy, ak:

- a) colné záležitosti: sa colné orgány uistia, že príslušný tovar vo všetkých ohľadoch zodpovedá tovaru popísanému v predloženej informácii;

...“

16 Článok 11 vykonávacieho nariadenia CKS uvádza:

„Záväzné tarifné informácie [záväzné informácie o nomenklatúrnom zaradení tovaru — *neoficiálny preklad*] poskytnuté colnými orgánmi členského štátu od 1. januára 1991 sa stanú záväznými pre príslušné orgány všetkých členských štátov za rovnakých podmienok.“

Konanie vo veci samej a prejudiciálne otázky

- 17 Intermodal podal 1. marca 1999 colné vyhlásenie na účel prepustenia motorových vozidiel s názvom „Magnum ET120 Terminal Tractors“ do voľného obehu. Uvedené vyhlásenie zaraďovalo vozidlá pod položku KN 8709.
- 18 Holandské colné orgány sa však po preverení domnievali, že uvedené vozidlá patria pod podpoložku 8701 20 10 KN. V dôsledku toho poslali Intermodal výzvu na zaplatenie dodatočnej čiastky.
- 19 Intermodal predložil na podporu žaloby, ktorú podal proti uvedenej výzve na Gerechtshof te Amsterdam, najmä záväznú informáciu o nomenklatúrnom zaradení tovaru (ďalej len „záväzná informácia“) vydanú 14. mája 1996 fínskymi colnými orgánmi. Tento dokument, ktorý bol platný, uvádzal spoločnosť Sisu Terminal Systems Oy, so sídlom v Tampere (Fínsko), ako držiteľa a zaraďoval vozidlá nazvané ako „Sisu-Terminaltraktori“ pod položku 8709 KN.

- 20 Táto žaloba bola týmto súdom zamietnutá 21. mája 2002. Uvedený súd bol toho názoru, že zo všeobecného kritéria na výklad KN uvedeného v prvej časti oddielu I bode A ods. 1 KN a z ustálenej judikatúry Súdneho dvora vyplýva, že rozhodujúce kritérium na vykonanie colného zaradenia výrobkov treba spravidla hľadať v ich objektívnych charakteristikách a vlastnostiach, ako sú definované znením položky KN a poznámkami k triedam alebo kapitole, a keďže uvedené vozidlá neboli skonštruované na prepravu výrobkov, ani nejde o ťahače používané na nástupištiach železničných staníc, nemôžu byť zaradené pod položku 8709.
- 21 Vzhľadom na to, že Gerechtshof te Amsterdam bol toho názoru, že zaradenie pod podpoložku 8701 20 10 bolo jednoznačne správne, rozhodol, že okolnosť, že fínske orgány vydali odlišnú záväznú informáciu pre podobný tovar tretej osobe nemohla ovplyvniť toto posúdenie, a že nie je potrebné podať na Súdny dvor návrh na začatie prejudiciálneho konania.
- 22 Intermodal podal proti tomuto rozhodnutiu kasačnú sťažnosť na Hoge Raad der Nederlanden.
- 23 Hoge Raad der Nederlanden rozhodol, že z článku 4 bodu 5 a článku 12 ods. 2 a 3 CKS, ako aj článku 10 vykonávacieho nariadenia CKS vyplýva, že Intermodal si nemôže nárokovať žiadne právo zo záväznej informácie, ktorej adresátom nie je a ktorá sa týka iného tovaru, a položil si otázku, či za okolností konania vo veci samej nemá vnútroštátny súd, ktorý sa domnieva, že záväzná informácia podaná tretej osobe obsahuje zjavne nesprávne zaradenie do KN, povinnosť položiť Súdnemu dvoru prejudiciálnu otázku. Podľa vnútroštátneho súdu okolnosť, že podľa článku 12 ods. 5 písm. a) bodu ii) prvej zarážky CKS záväzná informácia stratí platnosť, ak po vynesení rozsudku Súdneho dvora už nie je v súlade s výkladom KN, môže prípadne svedčiť v prospech kladnej odpovede na túto otázku.

- 24 Menovaný súd sa okrem toho pýta, či sa má položka 8709 vykladať striktnie spôsobom, ktorý z nej vylučuje vozidlá, ktorých sa týka konanie vo veci samej z dôvodu, že neprepravujú tovar ani nie sú malými ťahačmi používanými na železničných staniciach alebo podobnými strojmi, alebo či sa má táto položka vykladať širším spôsobom, ako to naznačujú vysvetlivky HS, ktoré rozširujú pojem „malé ťahače“, keď pod neho zahŕňajú ťahače používané na ťahanie alebo tlačenie iných vozidiel nielen na železničných staniciach, ale takisto v prístavoch, skladoch, atď.
- 25 Za týchto podmienok sa Hoge Raad der Nederlanden rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru nasledujúce prejudiciálne otázky:

- „1. Ak sa dlžník dovoláva v rámci sporu, o ktorom rozhoduje vnútroštátny súd a ktorý sa týka zaradenia určitého výrobku v KN, takého posúdenia colného orgánu, ako je uvedené v [záväznej informácii] podanej tretej osobe o podobnom tovare, keď má tento súd názor, že táto [záväzná informácia] nie je v súlade s KN, je tento súd povinný položiť Súdnemu dvoru Európskych spoločenstiev otázky týkajúce sa výkladu KN?
2. Je správne vykladať položku 8709 KN tak, že také vozidlá, ako sú predmetom veci, patria do tejto položky?“

O prejudiciálnych otázkach

O prvej otázke

- 26 Vnútroštátny súd sa touto otázkou pýta, či vnútroštátny súd, ktorý rozhoduje spor týkajúci sa zaradenia tovaru do KN a na ktorom sa účastník konania odvoláva na

záväznú informáciu týkajúcu sa podobného tovaru vydanú colnými orgánmi iného členského štátu tretej osobe vo vzťahu k uvedenému sporu, má povinnosť položiť Súdnemu dvoru otázky týkajúce sa výkladu ak je toho názoru, že uvedená záväzná informácia nie je v súlade s KN, keď zamýšľa určiť iné colné zaradenie, ako je uvedené v záväznej informácii.

- 27 K tomu treba na úvod spresniť, že vnútroštátny súd zobral správne do úvahy, že z článku 12 CKS vyplýva, že záväzná informácia vytvára práva len pre jej adresáta a len v prípade výrobkov, ktoré sú v nej opísané. Ako vyplýva z bodu 23 tohto rozsudku, uvedený súd z toho správne vyvodil, že v rámci konania, ktoré je pred ním vedené, Intermodal nie je osoba oprávnená odvolávať sa na záväznú informáciu vydanú fínskymi orgánmi.
- 28 Pokiaľ ide o prejudiciálnu otázku a čo sa po prvé týka vnútroštátnych súdov, ktorých rozhodnutia možno napadnúť opravnými prostriedkami podľa vnútroštátneho práva, z článku 234 druhého odseku ES vyplýva, ako to pripomenuli holandská vláda a Komisia Európskych spoločenstiev, že tieto súdy majú možnosť a nie povinnosť položiť Súdnemu dvoru prejudiciálnu otázku týkajúcu sa výkladu, ak považujú rozhodnutie o tejto otázke za nevyhnutné pre vyhlásenie svojho rozsudku.
- 29 K tomu treba hlavne pripomenúť, že cieľom povinnosti vnútroštátnych súdov, ktorých rozhodnutie nemožno napadnúť opravnými prostriedkami, položiť Súdnemu dvoru prejudiciálnu otázku, ktorú stanoví článok 234 tretí pododsek ES, je predchádzanie tomu, aby sa v členskom štáte zavádzala vnútroštátna judikatúra, ktorá nie je v súlade s pravidlami práva Spoločenstva (pozri najmä rozsudok z 22. februára 2001, Gomes Valente, C-393/98, Zb. s. I-1327, bod 17 a citovanú judikatúru).

- 30 Tento cieľ sa pritom dosiahne, keď majú túto predkladaciu povinnosť, s výnimkou obmedzení povolených Súdny dvorom (rozsudok zo 6. októbra 1982, Cilfit a i., 283/81, Zb. s. 3415), najvyššie súdy, ako aj všetky vnútroštátne súdy, ktorých rozhodnutia nemožno napadnúť opravnými prostriedkami (pozri rozsudok zo 4. júna 2002, Lyckeskog, C-99/00, Zb. s. I-4839, body 14 a 15, ako aj citovanú judikatúru).
- 31 Naopak vnútroštátne súdy, ktorých rozhodnutia možno napadnúť opravnými prostriedkami podľa vnútroštátneho práva, majú v zmysle Zmluvy ES možnosť posúdiť prípadnú nevyhnutnosť podať na Súdny dvor návrh na začatie prejudiciálneho konania o výklade.
- 32 Okolnosť, že colné orgány členského štátu podali tretej osobe v spore, o ktorom rozhoduje vnútroštátny súd, a na podobný výrobok, ako je predmetný v danom spore, záväznú informáciu uvedenú v ustanovení sekundárneho práva, akým je článok 12 CKS, nemôže ovplyvniť voľnú úvahu, ktorú má tento súd na základe článku 234 ES.
- 33 Po druhé, pokiaľ ide o vnútroštátne súdy, ktorých rozhodnutie nemožno napadnúť opravnými prostriedkami podľa vnútroštátneho práva, treba pripomenúť, že článok 234, tretí pododsek ES, sa má podľa ustálenej judikatúry vykladať v tejto súvislosti tak, že tieto súdy majú, ak v konaní pred nimi vznikne otázka týkajúca sa práva Spoločenstva, povinnosť obrátiť sa na Súdny dvor, pokiaľ nekonštatovali, že nastolená otázka nie je relevantná alebo že k dotýčnemu ustanoveniu práva Spoločenstva už bol podaný výklad Súdneho dvora, alebo že správne uplatnenie práva Spoločenstva je tak jasné, že tu nie je priestor na žiadne rozumné pochybnosti. Existenciu takejto možnosti treba posúdiť v závislosti na charakteristikách vlastných právu Spoločenstva, osobitných ťažkostiach, ktoré predstavuje jeho výklad, a riziku rozdielov v judikatúre v rámci Spoločenstva.

- 34 V tomto zmysle okolnosť, že colné orgány členského štátu podali tretej osobe v spore, o ktorom rozhoduje vnútroštátny súd, na určitý tovar záväznú informáciu, ktorá obsahuje iný výklad položiek KN, ako ten, ktorý uvedený súd mieni prijať pre predmetný podobný výrobok v uvedenom spore, musí istotne tento súd viesť k tomu, aby bol zvlášť pozorný pri svojom posúdení týkajúcom sa prípadnej neexistencie rozumnej pochybnosti o správnom uplatnení KN pri zohľadnení najmä troch kritérií na posúdenie uvedených v predchádzajúcom bode.
- 35 Napriek tomu v rozpore s tým, čo tvrdí Intermodal a Komisia a ako to právom uplatnili holandská a rakúska vláda, existencia takejto záväznej informácie nemôže sama osebe zabrániť tomuto vnútroštátnemu súdu urobiť po posúdení, ktoré zodpovedá požiadavkám pripomenutým v bodoch 33 a 34 tohto rozsudku, záver, že v danom prípade je správne použitie tarifnej položky KN také zřejmé, že najmä vzhľadom na ustálené kritériá výkladu prijaté Súdny dvorom vo veci zaradenia v KN, nie je miesto na žiadne rozumné pochybnosti o odpovedi na nastolenú otázku, ani mu nemôže zabrániť v rovnakom prípade rozhodnúť o tom, že sa zdrží predloženia tejto otázky na Súdny dvor a že ju vyrieši na vlastnú zodpovednosť (rozsudok Cilfit a i., už citovaný, bod 16).
- 36 Treba totiž pripomenúť, po prvé, že prípadné rozdielne použitie úpravy v niektorých členských štátoch nemôže mať vplyv na výklad Spoločného colného sadzobníka založený na názve colných položiek (rozsudok zo 7. mája 1991, Post, C-120/90, Zb. s. I-2391, bod 24).
- 37 Po druhé a bez rozporu s odôvodnením vyplývajúcim z rozsudku z 30. septembra 2003, Köbler (C-224/01, Zb. s. I-10239), ponecháva judikatúra vyplývajúca z rozsudku Cilfit a i., už citovaného, len vnútroštátnemu súdu, aby posúdil, či je

správne uplatnenie práva Spoločenstva také jasné, že niet miesta na žiadne rozumné pochybnosti, a v dôsledku toho aby rozhodol, že sa zdrží predloženia otázky Súdnemu dvoru, týkajúcej sa výkladu práva Spoločenstva, ktorá vznikla pri konaní na tomto súde (rozsudok zo 17. mája 2001, TNT Traco, C-340/99, Zb. s. I-4109, bod 35).

38 Po tretie povinnosť obrátiť sa na Súdny dvor založená článkom 234 tretím pododsekom ES patrí do oblasti spolupráce zavedenej s cieľom správneho uplatnenia a jednotného výkladu práva Spoločenstva vo všetkých členských štátoch, medzi vnútroštátnymi súdmi pri výkone ich právomoci uplatňovania práva Spoločenstva a Súdnym dvorom (pozri najmä rozsudky Cilfit a i., už citovaný, bod 7; zo 4. novembra 1997, Parfums Christian Dior, C-337/95, Zb. s. I-6013, bod 25, a Gomes Valente, už citovaný, bod 17). Ako bolo uvedené v bode 29 tohto rozsudku, cieľom tejto povinnosti je najmä predchádzať tomu, aby sa v ktoromkoľvek členskom štáte zavádzala vnútroštátna judikatúra, ktorá nie je v súlade s pravidlami práva Spoločenstva.

39 V tejto súvislosti Súdny dvor síce rozhodol, že pred tým, ako vnútroštátny súd prišiel k záveru, že správne uplatnenie ustanovenia práva Spoločenstva je tak jasné, že tu nie je priestor na žiadne rozumné pochybnosti o odpovedi na nastolenú otázku, a preto sa zdrží predloženia prejudiciálnej otázky Súdnemu dvoru, si vnútroštátny súd musí najmä byť istý, že by to bolo jasné aj súdom iných členských štátov a Súdnemu dvoru (rozsudok Cilfit, už citovaný, bod 16). Napriek tomu nemožno od týchto súdov vyžadovať, aby sa uistili, že by to bolo jasné aj pre také orgány, ktoré nemajú súdnu povahu, ako sú správne orgány.

40 Po štvrté je potrebné pripomenúť, že cieľom mechanizmu konania o prejudiciálnej otázke zavedeného článkom 234 ES, ako to vyplýva zo samotného znenia tohto ustanovenia, je najmä umožniť vnútroštátnemu súdu, ktorý rozhoduje spor, aby mal k dispozícii vysvetlenie potrebné na jeho rozhodnutie. Vnútroštátny súd však

nemôže mať povinnosť použiť tento mechanizmus len z dôvodu, že výklad, ktorý prijme Súdny dvor o položke sadzobníka, môže na základe takého ustanovenia sekundárneho práva, ako je článok 12 CKS, ukončiť platnosť záväznej informácie vydananej colnými orgánmi iného členského štátu alebo ukončiť prax pripísateľnú uvedeným orgánom, ak ani jedna, ani druhá nie sú predmetom sporu, o ktorom tento súd rozhoduje.

- 41 Pokiaľ ide o okolnosti, že vo dvoch členských štátoch môže prípadne existovať súčasne odlišná správna prax a judikatúra, čo, ako to zdôrazňuje Komisia, sťažuje plnenie požiadavky jednotného používania Spoločného colného sadzobníka a má za následok, ako to zdôrazňuje Intermodal, že podobné výrobky sú zaradené rozdielne podľa toho, či ich dotýčná osoba dovezie do jedného alebo druhého z týchto členských štátov, treba uviesť, ako to zdôraznila aj holandská a rakúska vláda, že existujú rôzne mechanizmy, ktoré musia umožniť, aby sa zabezpečilo, aby tieto rozpory mali len prechodnú povahu.
- 42 Po prvé z článkov 9 a 12 ods. 5 písm. a) bodu iii) CKS vyplýva, že záväzná informácia stráca platnosť, keď jedna alebo viac podmienok stanovené pre jej vydanie neboli alebo už nie sú splnené. Z toho vyplýva, že ak colný orgán považuje výklad, ktorý pôvodne prijal, za chybný z dôvodu nesprávneho posúdenia alebo vývoja koncepcií vo veci colného zaradenia, je oprávnený sa domnievať, že jedna z podmienok predpokladaných pre vydanie záväznej informácie nie je už splnená a zrušiť túto záväznú informáciu s cieľom zmeny colného zaradenia dotýčných výrobkov (pozri v tomto zmysle rozsudok z 22. januára 2004, Timmermans Transport a Hoogenboom Production, C-133/02 a C-134/02, Zb. s. I-1125, body 21 až 25).
- 43 Ďalej treba pripomenúť, že podľa článku 12 ods. 5 písm. a) bodu i) CKS záväzná informácia stráca platnosť najmä vtedy, ak bolo vydané nariadenie o colnom

zaradení výrobkov, a informácia nie je preto už v súlade s takto stanoveným právom. Podľa článku 9 ods. 1 nariadenia č. 2658/87 má Komisia právomoc vydávať nariadenia o colnom zaradení v súlade s procedurálnymi postupmi uvedenými v článku 10 tohto nariadenia.

44 Nakoniec, aj za predpokladu že by pretrvávali uvedené rozdielnosti, existuje možnosť obrátiť sa na Súdny dvor na základe článku 226 ES. V tejto súvislosti treba najmä pripomenúť, že správna prax môže byť predmetom žaloby pre nesplnenie povinnosti, ak predstavuje určitý stupeň stálosti a všeobecnosti (pozri najmä rozsudky z 29. apríla 2004, Komisia/Nemecko, C-387/99, Zb. s. I-3751, bod 42 a z 26. apríla 2005, Komisia/Írsko, C-494/01, Zb. s. 3331, bod 28).

45 Vzhľadom na vyššie uvedené je potrebné na prvú otázku odpovedať v tom zmysle, že článok 234 ES sa má vykladať tak, že ak je v rámci konania týkajúceho sa colného zaradenia tovaru prebiehajúceho na vnútroštátnom súde predložená záväzná informácia týkajúca sa podobného tovaru vydaná colnými orgánmi iného členského štátu tretej osobe a ak je uvedený súd toho názoru, že colné zaradenie uvedené v tejto záväznej informácii je nesprávne, tieto dve okolnosti:

- nemôžu mať za následok, keď ide o súd, ktorého rozhodnutie možno napadnúť opravnými prostriedkami podľa vnútroštátneho práva, povinnosť tohto súdu položiť Súdnemu dvoru otázky týkajúce sa výkladu,
- nemôžu mať sami osebe automaticky za následok, keď ide o súd, ktorého rozhodnutie nemožno napadnúť opravnými prostriedkami podľa vnútroštátneho práva, povinnosť tohto súdu položiť Súdnemu dvoru otázky týkajúce sa výkladu.

Súd, ktorého rozhodnutie nemožno napadnúť opravnými prostriedkami podľa vnútroštátneho práva, však má povinnosť, keď nastane v konaní na tomto súde otázka týkajúca sa práva Spoločenstva, obrátiť sa na Súdny dvor, pokiaľ nekonštatoval, že nastolená otázka nie je relevantná alebo že predmetné ustanovenie práva Spoločenstva už bolo predmetom výkladu zo strany Súdneho dvora, alebo že správne uplatnenie práva Spoločenstva je tak jasné, že tu nie je priestor na žiadne rozumné pochybnosti; existencia takejto možnosti sa musí posúdiť v závislosti na charakteristikách vlastných právu Spoločenstva, osobitných ťažkostiach, ktoré predstavuje jeho výklad, a riziku rozdielov v judikatúre v rámci Spoločenstva; v tejto súvislosti existencia vyššie uvedenej záväznej informácie musí viesť tento súd k tomu, aby bol zvlášť pozorný pri svojom posúdení týkajúcom sa prípadnej neexistencie rozumnej pochybnosti o správnom uplatnení KN, najmä pri zohľadnení troch kritérií na posúdenie uvedených vyššie.

O druhej otázke

⁴⁶ Svojou druhou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má položka 8709 KN vykladať v tom zmysle, že vozidlo, ktoré vykazuje také charakteristiky, ako vozidlo, ktoré je predmetom konania vo veci samej, patrí do tejto položky.

⁴⁷ Podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora je potrebné v záujme právnej istoty a jednoduchej následnej kontroly hľadať rozhodujúce kritérium na colné zaradenie tovaru všeobecne v jeho objektívnych charakteristikách a vlastnostiach, ktoré vyplývajú zo znenia položiek KN a poznámok k triedam alebo kapitole (pozri najmä rozsudok zo 16. septembra 2004, DFDS, C-396/02, Zb. s. I-8439, bod 27 a citovanú judikatúru).

- 48 Vysvetlivky ku KN, ako aj vysvetlivky k HS prispievajú významným spôsobom k výkladu dosahu jednotlivých položiek bez toho, aby boli právne záväzné (pozri najmä rozsudok DFDS, už citovaný, bod 28). Znenie týchto vysvetliviek musí byť teda v súlade s ustanoveniami KN a nemôže meniť ich dosah (pozri najmä rozsudky z 9. februára 1999, ROSE Elektrotechnik, C-280/97, Zb. s. I-689, bod 23, a z 26. septembra 2000, Eru Portuguesa, C-42/99, Zb. s. I-7691, bod 20).
- 49 V danom prípade položka 8709 obsahuje „vozíky s vlastným pohonom bez zdvíhacieho zariadenia, typy používané v továrňach, skladoch, prístavoch alebo na letiskách na prepravu na krátke vzdialenosti“ a „malé ťahače používané na nástupištiach železničných staníc“, ako aj ich časti a súčasti.
- 50 Takéto znenie robí rozdiel medzi dvomi kategóriami vozidiel, z ktorých každá je definovaná v závislosti najmä od ich určitých fyzických charakteristík a/alebo od ich použitia.
- 51 Pokiaľ ide o „vozíky s vlastným pohonom“, toto znenie obsahuje rovnako spresnenie, podľa ktorého musí ísť o vozidlá používané v továrňach, skladoch, prístavoch alebo na letiskách, ktoré nie sú vybavené zdvíhacím alebo manipulačným zariadením, používané na prepravu tovaru. Vysvetlivky k HS okrem toho v tomto smere spresňujú, že tieto vozíky s vlastným pohonom sú vybavené napríklad plošinou alebo korbou, na ktorú sa nakladá tovar.
- 52 Napriek tomu, že sa vozidlá, o ktoré ide v konaní vo veci samej, používajú na staveniskách a v priemyselných skladoch, zjavne nezodpovedajú takto objektívne požadovaným podmienkam, pretože ako to právom zdôraznila holandská vláda,

z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že tieto vozidlá nemôžu samotné zabezpečovať prepravu tovaru, ale slúžia výlučne na ťahanie návesov za pomoci zdvíhacej plošiny.

- 53 Pokiaľ ide o „malé ťahače“, treba najprv pripomenúť, že položka 8701 týkajúca sa „traktorov“, ktoré sú definované vo vysvetlivke 2 kapitoly 87 ako „vozidlá konštruované tak, aby ťahali alebo postrkovali iné stroje, vozidlá alebo náklady“, určuje, že táto položka zahŕňa všetky traktory a ťahače takto definované s výnimkou malých ťahačov uvedených v položke 8709.
- 54 Pokiaľ ide o túto naposledy uvedenú položku, táto sa týka malých ťahačov používaných na železničných staniciach. Určité jazykové verzie, najmä anglická a holandská, odkazujú presnejšie na nástupištia železničných staníc.
- 55 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že podľa judikatúry Súdneho dvora môže účel výrobku, pokiaľ je vlastný tomuto výrobku, predstavovať v oblasti colného zaradenia objektívne kritérium, pričom táto skutočnosť sa posudzuje v závislosti na jeho objektívnych charakteristických znakoch a vlastnostiach (pozri najmä rozsudok zo 17. marca 2005, Ikegami, C-467/03, Zb. s. 2389, bod 23 a citovanú judikatúru).
- 56 Znenie položky 8709 pripisuje rozhodujúci význam skutočnosti, že predmetné vozidlá sa musia používať na ťahanie na železničných staniciach, a najmä, ako to vyplýva z niektorých jazykových verzií, na nástupištiach.

- 57 Toto kritérium odkazuje na objektívne charakteristiky vozíka, ktorými musí byť to, že je prirodzene vhodný na používanie na nástupištiach železničných staníc a že je totožný alebo analogický s vozidlami, ktoré sú skutočne používané na týchto miestach.
- 58 Vysvetlivky k HS potvrdzujú, že vozidlá uvedené v položke 8709 sa používajú na ťahanie malých prívosov na železničných staniciach.
- 59 V danom prípade, ako to konštatoval vnútroštátny súd, sú vozidlá, o ktoré ide v konaní vo veci samej, vybavené dieselovým motorom s výkonom 132 kW pri 2 500 otáčkach za minútu, ako aj automatickou prevodovkou so štyrmi rýchlostnými stupňami pre jazdu vpred a jedným spätným rýchlostným stupňom a uzavretou kabínou, ako aj zdvíhacím zariadením umožňujúcim výšku zdvihu 60 cm. Uvedené vozidlá majú nosnosť 32 000 kg, veľmi malý polomer otáčania a sú konštruované na premiestňovanie návesov.
- 60 Z týchto objektívnych charakteristík vyplýva, že predmetné vozidlá, o ktorých prebieha konanie vo veci samej, sa zjavne ani nepodobajú vozidlám skutočne používaným na ťahanie na železničných staniciach, najmä na nástupištiach, ani nie sú pre svoju povahu spôsobilé na takéto použitie.
- 61 Z toho vyplýva, ako to právom uviedla holandská vláda v rozpore s tvrdením Intermodal a Komisie, že tieto vozidlá nemôžu patriť pod rozsah uplatnenia položky 8709.

- 62 Okrem toho možno poznamenať, že tento záver podporujú ďalšie spresnenia, ktoré sú obsahom vysvetliviek k HS. Z týchto vyplýva, že charakteristiky, ktoré umožňujú odlíšiť vozidlá patriace do položky 8709 od traktorov položky 8701, pozostávajú najmä v ich obmedzenej najvyššej rýchlosti, ktorá vo všeobecnosti neprekračuje 30 — 35 km/h, v ich polomere otáčania, ktorý sa obvykle rovná dĺžke samotného vozíka, v skutočnosti, že z dôvodu ich špeciálnej konštrukcie a výbavy ich nemožno používať na prepravu tovaru po cestách, alebo v okolnosti, že sú vo všeobecnosti ľahšie a majú menší výkon ako traktory položky 8701. Tieto vysvetlivky takisto spresňujú, že vozíky uvedené v položke 8709 obvykle nemajú uzavretú kabínu pre vodiča, pričom je miesto určené pre vodiča niekedy obmedzené na korbu vozíka, kde vodič pri riadení vozidla stojí.
- 63 Je teda nevyhnutné konštatovať, že charakteristiky uvedené vo vysvetlivkách k HS chýbajú pri vozidlách, o ktorých prebieha konanie vo veci samej.
- 64 Vzhľadom na to, čo je uvedené vyššie, treba na druhú otázku odpovedať tak, že položka 8709 KN sa má vykladať tak, že do nej nepatrí vozidlo vybavené dieselovým motorom s výkonom 132 kW pri 2 500 otáčkach za minútu, ako aj automatickou prevodovkou so štyrmi rýchlostnými stupňami pre jazdu vpred a jedným spätným rýchlostným stupňom a uzavretou kabínou, ako aj zdvíhacím zariadením umožňujúcim výšku zdvihu 60 cm, ktoré má nosnosť 32 000 kg, veľmi malý polomer otáčania a je konštruované na premiestňovanie návesov na pozemkoch a v priemyselných budovách. Takéto vozidlo totiž nie je ani vozíkom s vlastným pohonom používaným na prepravu tovaru, ani malým ťahačom používaným na železničných staniciach v zmysle uvedenej položky.

O trovách

- 65 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (prvá komora) rozhodol takto:

1. Článok 234 ES sa má vykladať v tom zmysle, že ak je v rámci konania týkajúceho sa colného zaradenia tovaru prebiehajúceho na vnútroštátnom súde predložená záväzná informácia týkajúca sa podobného tovaru vydaná colnými orgánmi iného členského štátu tretej osobe a ak je uvedený súd toho názoru, že colné zaradenie uvedené v tejto záväznej informácii je nesprávne, tieto dve okolnosti:

— nemôžu mať za následok, keď ide o súd, ktorého rozhodnutie možno napadnúť opravnými prostriedkami podľa vnútroštátneho práva, povinnosť tohto súdu položiť Súdnemu dvoru otázky týkajúce sa výkladu,

- nemôžu mať sami osebe automaticky za následok, keď ide o súd, ktorého rozhodnutie nemožno napadnúť opravnými prostriedkami podľa vnútroštátneho práva, povinnosť tohto súdu položiť Súdnemu dvoru otázky týkajúce sa výkladu.

Súd, ktorého rozhodnutie nemožno napadnúť opravnými prostriedkami podľa vnútroštátneho práva, však má povinnosť, keď nastane v konaní na tomto súde otázka týkajúca sa práva Spoločenstva, obrátiť sa na Súdny dvor, pokiaľ nekonštatoval, že nastolená otázka nie je relevantná alebo že predmetné ustanovenie práva Spoločenstva už bolo predmetom výkladu zo strany Súdneho dvora, alebo že správne uplatnenie práva Spoločenstva je tak jasné, že tu nie je priestor na žiadne rozumné pochybnosti; existencia takejto možnosti sa musí posúdiť v závislosti na charakteristikách vlastných právu Spoločenstva, osobitných ťažkostiach, ktoré predstavuje jeho výklad, a riziku rozdielov v judikatúre v rámci Spoločenstva; v tejto súvislosti existencia vyššie uvedenej záväznej informácie musí najmä viesť tento súd k tomu, aby bol zvlášť pozorný pri svojom posúdení týkajúcom sa prípadnej neexistencie rozumnej pochybnosti o správnom uplatnení kombinovanej nomenklatúry, uvedenej v prílohe I nariadenia Rady (EHS) č. 2658/87 z 23. júla 1987 o colnej a štatistickej nomenklatúre a o Spoločnom colnom sadzobníku, zmeneného a doplneného nariadením Komisie (ES) č. 2261/98 z 26. októbra 1998, najmä pri zohľadnení troch kritérií na posúdenie uvedených vyššie.

2. Položka 8709 kombinovanej nomenklatúry sa má vykladať v tom zmysle, že do nej nepatrí vozidlo vybavené dieselovým motorom s výkonom 132 kW pri 2 500 otáčkach za minútu, ako aj automatickou prevodovkou so štyrmi rýchlostnými stupňami pre jazdu vpred a jedným spätným rýchlostným

stupňom a uzavretou kabínou, ako aj zdvíhacím zariadením umožňujúcim výšku zdvihu 60 cm, ktoré má nosnosť 32 000 kg, veľmi malý polomer otáčania a je konštruované na premiestňovanie návesov na pozemkoch a v priemyselných budovách. Takéto vozidlo totiž nie je ani vozíkom s vlastným pohonom používaným na prepravu tovaru, ani malým ťahačom používaným na železničných staniciach v zmysle uvedenej položky.

Podpisy