

DOMSTOLENS DOM (första avdelningen)

den 15 september 2005^{*} .

I mål C-495/03,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 234 EG, som framställts av Hoge Raad der Nederlanden (Nederländerna), genom beslut av den 21 november 2003, som inkom till domstolen den 24 november 2003 i målet

Intermodal Transports BV

mot

Staatssecretaris van Financiën,

meddelar

DOMSTOLEN (första avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden P. Jann samt domarna K. Lenaerts, K. Schiemann (referent), E. Juhász och M. Ilešič,

^{*} Rättegångsspråk: nederländska.

generaladvokat: C. Stix-Hackl,
justitiesekreterare: R. Grass,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- Intermodal Transports BV, genom R. Tusveld och G. van Slooten, belastingsadviseurs,
- Nederländernas regering, genom H.G. Sevenster och C. ten Dam, båda i egenskap av ombud,
- Österrikes regering, genom H. Dossi, i egenskap av ombud,
- Europeiska gemenskapernas kommission, genom J. Schieferer och D.W. V. Zijlstra, båda i egenskap av ombud,

och efter att den 12 april 2005 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

- 1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 234 EG och tulltaxenummer 8709 i Kombinerade nomenklaturen i bilaga I till rådets förordning (EEG) nr 2658/87 av den 23 juli 1987 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan (EGT L 256, s. 1; svensk specialutgåva, område 11, volym 13, s. 22), i dess lydelse enligt kommissionens förordning (EG) nr 2261/98 av den 26 oktober 1998 (EGT L 292, s. 1) (nedan kallad KN).
- 2 Begäran har framställts i en tvist mellan bolaget Intermodal Transports BV (nedan kallat Intermodal), Amsterdam (Nederländerna), och Staatssecretaris van Financiën (statssekreterare i finansministeriet) angående klassificeringen enligt KN av vissa fordon av typen Magnum ET120 Terminal Tractor. Nämnade fordon är utrustade med en dieselmotor på 132 kW vid 2 500 varv per minut och en helautomatisk växellåda med fyra växlar framåt och en bakåt. De har en täckt hytt och är försedda med en hävanordning med en hävhöjd på 60 cm. De har en maximal bärkraft på 32 000 kg, mycket kort svängradie och är framtagna för att effektivt kunna förflytta släpvagnar inom ett företags område och byggnader.
- 3 Den första tolkningsfrågan rör betydelsen av ett bindande klassificeringsbesked som har utfärdats av en tullmyndighet i en medlemsstat vid bedömningen av huruvida nationella domstolar i en annan medlemsstat, vid vilka ett mål om tullklassificering har anhängiggjorts, är skyldiga att begära att domstolen meddelar ett förhandsavgörande. Den andra frågan rör den korrekta klassificeringen av fordonen i fråga.

Tillämpliga bestämmelser

Kombinerade nomenklaturen

- 4 KN bygger på det internationella systemet för harmoniserad varubeskrivning och kodifiering (nedan kallat HS). Systemet utarbetades av Tullsamarbetsrådet, numera Världstullorganisationen. Systemet inrättades genom den internationella konvention som ingicks i Bryssel den 14 juni 1983 (nedan kallad HS-konventionen). Konventionen godkändes på gemenskapens vägnar tillsammans med ändringsprotokollet till densamma av den 24 juni 1986, genom rådets beslut 87/369/EEG av den 7 april 1987 (EGT L 198, s. 1; svensk specialutgåva, område 11, volym 12, s. 3).
- 5 Tulltaxenumren 8701 och 8709 återfinns i kapitel 87 avdelning XVII del 2 i KN. Kapitlet omfattar fordon, andra än rullande järnvägs- eller spårvägsmateriel, samt delar och tillbehör till fordon. Enligt anmärkning 2 till det kapitlet förstås med traktorer i detta kapitel "fordon som är konstruerade huvudsakligen för dragande eller skjutande av något annat fordon eller av maskiner, redskap eller last, även om de har smärre utrymmen som gör det möjligt att i samband med deras huvudsakliga användning medföra verktyg, utsäde, gödselmedel eller andra varor ...".
- 6 När den i målet vid den nationella domstolen aktuella tullskulden uppstod hade tulltaxenummer 8701 följande lydelse: "Traktorer (andra än dragtruckar enligt nr 8709)." Undernummer 8701 20 10 omfattade "nya dragfordon för påhängsvagnar". Tulltaxenummer 8709 avsåg å sin sida "[t]rucker, inte försedda med lyft- eller hanteringsutrustning, av sådana slag som används i fabriker, magasin, hamnområden eller på flygplatser för korta transporter av gods; dragtruckar av sådana slag som används på järnvägsplattformar; delar till fordon enligt detta nummer".

- 7 I de allmänna bestämmelser för tolkning av KN, som återfinns i avsnitt I A i den första delen av nomenklaturen, föreskrivs bland annat följande:

”Vid klassificering av varor enligt Kombinerade nomenklaturen skall följande gälla:

1. Benämningarna på avdelningar, kapitel och underavdelningar av kapitel är endast vägledande. Klassificeringen skall bestämmas med ledning av lydelsen av HS-numren (med fyrställig sifferkod), av anmärkningarna till avdelningarna eller kapitlen och, om inte annat föreskrivs i HS-numren eller i anmärkningarna, med ledning av följande bestämmelser.

...”

- 8 Enligt artikel 6.1 i HS-konventionen har en kommitté benämnd kommittén för Harmoniserade systemet med representanter från var och en av de fördragsslutande parterna upprättats vid Tullsamarbetsrådet. Enligt artikel 7.1 i HS-konventionen skall kommittén bland annat ha till uppgift att föreslå ändringar i nämnda konvention och utarbeta kommentarer, uttalanden i klassificeringsfrågor och andra anvisningar till ledning vid tolkningen av HS.

- 9 Den förklarande anmärkningen till HS med avseende på tulltaxenummer 8701 har följande lydelse:

"Med traktorer förstås i detta nummer med hjul eller band försedda fordon som är konstruerade huvudsakligen för dragande eller skjutande av något annat fordon eller av maskiner, redskap eller last. ...

Numret omfattar traktorer (andra än dragtruckar av sådana slag som används på järnvägsplattformar, enligt nr 8709) av olika typer (lantbrukstraktorer, skogstraktorer, vägtraktorer, tunga traktorer för anläggningsarbeten, traktorer med vinsch, etc.), oavsett drivanordningens beskaffenhet (förbränningsmotor, elektrisk motor etc.) ...

Traktorer enligt detta nummer ... kan vara utrustade ... med kopplingsanordning för släpfordon eller påhängsvagnar (t.ex. på 'mechanical horses' — trehjuliga traktorer där framhjulet kan vridas hur som helst — och liknande traktorer) ..."

- 10 Den förklarande anmärkningen till HS med avseende på tulltaxenummer 8709 har följande lydelse:

"Detta nummer omfattar en grupp självgående fordon av sådana slag som används i fabriker, magasin, hamnområden eller på flygplatser för korta transporter av olika laster (varor eller contrainrar) eller på järnvägsplattformar för att dra små släpvagnar.

...

De viktigaste kännetecknen som är gemensamma för fordon enligt detta nummer och som i allmänhet skiljer dem från fordon enligt nr 8701, 8703 och 8704 kan sammanfattas på följande sätt:

- 1) Deras uppbyggnad och i regel också speciella konstruktionsdetaljer gör dem olämpliga för person- eller godsbefordran på gator och landsvägar.
- 2) Deras maximihastighet med last är i allmänhet högs. 30–35 km/timme.
- 3) Deras svängningsradie är i allmänhet lika med fordonets egen längd.

Fordon enligt detta nummer har vanligen ingen sluten förarhytt utan förarens plats är ofta endast en plattform på vilken han står när han styr fordonet. Vissa typer kan vara utrustade med en skyddsräm, en metallskärm etc. över förarsätet.

Fordon enligt detta nummer kan också manövreras av en gående förare.

...

Dragtruckar av sådana slag som används på järnvägsplattformar är i första hand avsedda att dra eller skjuta andra fordon, t.ex. små släpvagnar. De forslar inte själva gods och är i allmänhet lättare och mindre kraftiga än traktorer enligt nr 8701. Dragtruckar av detta slag kan också användas på skeppsvarv, i magasin etc.

...”

Bindande klassificeringsbesked

- 11 I artikel 4 i rådets förordning (EEG) nr 2913/92 av den 12 oktober 1992 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen (EGT L 302, s. 1; svensk specialutgåva, område 2, volym 16, s. 4), i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 82/97 av den 19 december 1996 (EGT L 17, 1997, s. 1, och rättelse EGT L 179, 1997, s. 11) (nedan kallad tullkodexen) föreskrivs följande:

”I denna kodex används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

...

- 5) beslut: varje förvaltningsåtgärd av tullmyndigheterna i fråga om tullagstiftningen för att ta ställning i ett visst fall, då denna åtgärd får rättslig verkan för en eller flera särskilda eller identifierbara personer. Denna term täcker bl.a. bindande besked enligt artikel 12.

...”

12 Artikel 9.1 i tullkodexen har följande lydelse:

”Ett beslut som är till förmån för den berörda personen skall återkallas eller ändras ... om ett eller flera av de villkor som fastställts för dess utfärdande inte uppfylldes eller inte längre uppfylls.”

13 Artikel 12 i tullkodexen har följande lydelse:

”...

2. Bindande klassificeringsbesked eller bindande ursprungsbesked skall endast vara bindande för tullmyndigheterna gentemot mottagaren beträffande en varas klassificering enligt tulltaxan eller bestämningen av en varas ursprung.

...

3. Den som erhållit dessa besked skall kunna styrka att det på alla punkter föreligger överensstämmelse

— i klassificeringshänseende: mellan de deklarerade varorna och de som beskrivs i beskeden,

...

5. Bindande besked skall upphöra att gälla i följande fall:

a) Klassificeringsbesked skall upphöra att gälla

i) när en förordning har antagits och beskeden inte längre överensstämmer med den rätt som därmed fastställs,

ii) när de inte längre är förenliga med tolkningen av en av de nomenklaturer som avses i artikel 20.6

— antingen på gemenskapsnivå, på grund av ändringar i de förklarande anmärkningarna till Kombinerade nomenklaturen eller på grund av en dom från Europeiska gemenskapernas domstol,

— eller på internationell nivå, på grund av ett klassificeringsuttalande eller en ändring i de förklarande anmärkningarna till nomenklaturen till [HS],

iii) eller när de återkallas eller ändras enligt artikel 9, under förutsättning att denna återkallelse eller ändring delges innehavaren.

I de fall som avses i enlighet med i och ii skall den dag då de bindande beskeden upphör att gälla vara den dag när ovannämnda åtgärder offentliggörs eller, i fråga om internationella åtgärder, den dag då kommissionen offentliggör ett meddelande i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*, serie C.

...”

- 14 Enligt artikel 5.1 i kommissionens förordning (EEG) nr 2454/93 av den 2 juli 1993 om tillämpningsföreskrifter för förordning nr 2913/92 (EGT L 253, s. 1; svensk specialutgåva, område 2, volym 10, s. 1), i dess lydelse enligt kommissionens förordning (EG) nr 12/97 av den 18 december 1996 (EGT L 9, 1997, s. 1) (nedan kallad tillämpningsföreskrifterna), skall bindande besked förstås som "klassificeringsbesked ... som är bindande för förvaltningarna i alla gemenskapens medlemsstater, när de i artiklarna 6 och 7 fastställda villkoren är uppfyllda".

- 15 Artikel 10 i tillämpningsföreskrifterna har följande lydelse:

"1. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 5 och 64 i [tullkodexen] får bindande besked endast åberopas av innehavaren.

...

3. Innehavaren av ett bindande besked får endast använda detta för en viss vara

- a) vad gäller bindande klassificeringsbesked: när det är nöjaktigt fastställt för tullmyndigheterna att varorna i fråga helt överensstämmer med de varor som beskrivs i det besked som har uppvisats,

..."

16 I artikel 11 i tillämpningsföreskrifterna föreskrivs följande:

”Bindande klassificeringsbesked som utfärdats av tullmyndigheterna i en medlemsstat från och med den 1 januari 1991, skall vara bindande för de behöriga myndigheterna i alla medlemsstater på samma villkor.”

Tvisten i målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

17 Den 1 mars 1999 lämnade Intermodal in en deklARATION om övergång till fri omsättning av motorfordon av typen Magnum ET120 Terminal Tractors. I deklARATIONEN klassificerades dessa fordon enligt tulltaxenummer 8709 KN.

18 Efter kontroll kom de nederländska myndigheterna emellertid fram till att fordonen skulle hänföras till undernummer 8701 20 10 KN. Myndigheterna underrättade följaktligen Intermodal om att det hade ålagts att betala en tilläggsavgift.

19 Intermodal har till stöd för sin talan mot nämnda underrättelse vid Gerechthshof te Amsterdam bland annat ingett ett bindande klassificeringsbesked utfärdat den 14 maj 1996 av de finska tullmyndigheterna. Enligt beskedet, som fortfarande var giltigt och hade utfärdats åt bolaget Sisu Terminal Systems Oy, Tammerfors (Finland), klassificerades fordon med benämningen Sisu-Terminaaltraktori enligt tulltaxenummer 8709 KN.

- 20 Gerechtshof te Amsterdam ogillade talan genom beslut av den 21 maj 2002. Med hänvisning till att det framgick av de allmänna bestämmelserna för tolkning av KN i avsnitt I A i den första delen av nomenklaturen och av domstolens fasta rättspraxis att det avgörande kriteriet för varornas klassificering i KN i allmänhet skall vara deras objektiva kännetecken och egenskaper, såsom de definieras enligt lydelsen i numren och i anmärkningarna till de aktuella avdelningarna eller kapitlen fann nämnda domstol att fordonen, som varken var avsedda att frakta varor eller lämpade för att dra lastvagnar, inte kunde klassificeras enligt tulltaxenummer 8709.
- 21 Gerechtshof te Amsterdam, som ansåg att det var uppenbart att varorna skulle klassificeras enligt undernummer 8701 20 10 och att det förhållandet att de finska myndigheterna hade gjort en annan bedömning i ett bindande klassificeringsbesked för liknande varor inte påverkade denna bedömning, fann ingen anledning att hänskjuta frågan till domstolen för ett förhandsavgörande.
- 22 Intermodal överklagade beslutet till Hoge Raad der Nederlanden.
- 23 Hoge Raad der Nederlanden är av den uppfattningen att det framgår av såväl artiklarna 4.5, 12.2 och 12.3 i tullkodexen som artikel 10 i tillämpningsföreskrifterna att Intermodal inte kan göra gällande rättigheter med stöd av ett bindande klassificeringsbesked till vilket den inte är mottagare och som avser en annan vara. Hoge Raad der Nederlanden vill emellertid få klarhet i huruvida en nationell domstol som anser att klassificeringen enligt ett klassificeringsbesked som utfärdats till tredjeman uppenbart strider mot KN är skyldig att, under sådana förhållanden som föreligger i målet vid den nationella domstolen, hänskjuta frågan till domstolen för ett förhandsavgörande. Det förhållandet att ett klassificeringsbesked enligt artikel 12.5 a ii första strecksatsen i tullkodexen upphör att gälla när det på grund av en dom från domstolen inte längre är förenligt med tolkningen av KN, kan enligt den hänskjutande domstolen tala för ett jakande svar på den frågan.

- 24 Dessutom är det oklart för Hoge Raad huruvida det är riktigt att göra en strikt tolkning av tulltaxenummer 8709, så att de omtvistade fordonen inte kan hänföras dit på grund av att de inte utgör fordon som själva transporterar gods och inte heller sådana dragtruckar som används på järnvägsplattformer eller liknande fordon, eller om det skall ges en vidare tolkning enligt de förklarande anmärkningarna till HS, vari anges att begreppet dragtruckar omfattar fordon som används för att dra eller skjuta andra fordon och som förutom på järnvägsplattformer även används i hamnområden, magasin et cetera.
- 25 Hoge Raad der Nederlanden har under dessa omständigheter beslutat att vilandeförklara målet och ställa följande tolkningsfrågor till domstolen:

- "1) Är en nationell domstol skyldig att vända sig till Europeiska gemenskapernas domstol med frågor om tolkningen av KN, när en part i en tvist vid den nationella domstolen rörande klassificeringen enligt KN av en viss vara åberopar en bedömning som en tullmyndighet har gjort och som kommit till uttryck i ett bindande klassificeringsbesked som har utfärdats till tredjeman beträffande en liknande vara, när den nationella domstolen anser att detta bindande klassificeringsbesked inte är förenligt med KN?
- 2) Skall tulltaxenummer 8709 i KN tolkas så att sådana fordon som de i målet aktuella skall klassificeras enligt detta nummer?"

Prövning av tolkningsfrågorna

Den första frågan

- 26 Den hänskjutande domstolen har ställt denna fråga för att få klarhet i huruvida en nationell domstol, vid vilken en tvist angående klassificering av en vara enligt KN har

anhängiggjorts och vid vilken ett bindande klassificeringsbesked som har utfärdats av en tullmyndighet i en annan medlemsstat till tredjeman beträffande en liknande vara åberopas, är skyldig att hänskjuta frågan till domstolen för ett förhandsavgörande om den anser att beskedet i fråga strider mot KN och avser att göra en annan tullklassificering än den som framgår av nämnda besked.

- 27 Domstolen påpekar inledningsvis att den hänskjutande domstolen med rätta har funnit att det framgår av artikel 12 i tullkodexen att rättigheter till följd av ett bindande klassificeringsbesked endast kan göras gällande av mottagaren av beskedet och enbart med avseende på de varor som beskrivs däri. Det framgår av punkt 23 ovan att nämnda domstol, i det mål som anhängiggjorts vid den, härav med rätta har slutit sig till att Intermodal inte hade rätt att i eget namn göra gällande det klassificeringsbesked som de finska myndigheterna hade utfärdat.

- 28 Vad tolkningsfrågan och, för det första, vad nationella domstolar mot vars avgöranden det finns rättsmedel enligt nationell lagstiftning beträffar, framgår det av artikel 234 andra stycket EG, vilket den nederländska regeringen och Europeiska gemenskapernas kommission har erinrat om, att dessa domstolar har en möjlighet men inte en skyldighet att, om de anser att ett beslut i frågan är nödvändigt för att döma i saken, begära att domstolen meddelar ett förhandsavgörande.

- 29 Det skall påpekas att skyldigheten enligt 234 tredje stycket EG för nationella domstolar mot vars avgöranden det inte finns något rättsmedel att föra en fråga vidare till domstolen bland annat syftar till att förhindra att det i någon medlemsstat uppstår en inhemsk rättspraxis som inte står i överensstämmelse med de gemenskapsrättsliga bestämmelserna (se, bland annat, dom av den 22 februari 2001 i mål C-393/98, Gomes Valente, REG 2001, s. I-1327, punkt 17 och där angiven rättspraxis).

- 30 Detta syfte uppnås när de högsta domstolsinstanserna samt varje nationell domstol, mot vars avgöranden det inte finns något rättsmedel (se dom av den 4 juni 2002 i mål C-99/00, Lyckeskog, REG 2002, s. I-4839, punkterna 14 och 15 och där angiven rättspraxis), är bundna av denna skyldighet att begära förhandsavgörande, med förbehåll för de begränsningar som har godtagits av domstolen (dom av den 6 oktober 1982 i mål 283/81, Cilfit m.fl., REG 1982, s. 3415; svensk specialutgåva, volym 6, s. 513).
- 31 De nationella domstolar mot vars avgöranden det finns rättsmedel enligt nationell lagstiftning får enligt EG-fördraget däremot själva avgöra huruvida det är nödvändigt att begära att domstolen meddelar ett förhandsavgörande.
- 32 Det förhållandet att tullmyndigheterna i en annan medlemsstat har utfärdat ett enligt en sekundärrättslig bestämmelse, såsom artikel 12 i tullkodexen, bindande klassificeringsbesked till någon som inte är part i det mål som är anhängiggjort vid en sådan domstol och som avser en vara som liknar den i målet aktuella, påverkar inte nämnda domstols utrymme för skönsmässig bedömning enligt artikel 234 EG.
- 33 Vad för det andra gäller de nationella domstolar mot vars avgöranden det inte finns något rättsmedel enligt nationell lagstiftning skall det påpekas att det framgår av fast rättspraxis att artikel 234 tredje stycket EG skall tolkas så, att sådana domstolar är skyldiga att begära förhandsavgörande angående en gemenskapsrättslig fråga såvida de inte har funnit att frågan saknar relevans, att den ifrågavarande gemenskapsrättsliga bestämmelsen redan har tolkats av EG-domstolen eller att den korrekta tolkningen av gemenskapsrätten är så uppenbar att det inte finns utrymme för något rimligt tvivel. Huruvida så är fallet skall bedömas med beaktande av gemenskapsrättens särdrag, de särskilda svårigheter som dess tolkning medför samt risken för skillnader i rättspraxis inom gemenskapen.

- 34 Om tullmyndigheterna i en annan medlemsstat har utfärdat ett bindande klassificeringsbesked avseende en viss vara till en person som inte är part i det mål som är anhängiggjort vid en sådan domstol, och beskedet förefaller strida mot den aktuella domstolens tolkning av tulltaxenumren i KN avseende en liknande vara, måste nämnda domstol naturligtvis vara särskilt noggrann vid sin bedömning av huruvida det inte finns utrymme för något rimligt tvivel i fråga om den korrekta tillämpningen av KN, bland annat med beaktande av de tre bedömningskriterierna i föregående punkt.
- 35 Däremot kan ett sådant besked, i motsats till vad Intermodal och kommissionen har hävdat och såsom den nederländska och den österrikiska regeringen med rätta har anfört, inte i sig hindra en sådan nationell domstol från att, efter att ha gjort en bedömning i enlighet med de krav som det erinrats om i punkterna 33 och 34 i denna dom, fastställa att den korrekta tillämpningen av ett tulltaxenummer i KN i ett visst fall är så uppenbar att det, i synnerhet mot bakgrund av de tolkningskriterier som domstolen har fastställt i fråga om klassificeringen i KN, inte finns utrymme för något rimligt tvivel om hur frågan skall avgöras, eller hindra denna från att i sådana fall underlåta att föra frågan vidare till domstolen och i stället avgöra den på eget ansvar (domen i det ovannämnda målet Cilfit m.fl., punkt 16).
- 36 Det skall påpekas att en eventuell avvikande tillämpning av lagstiftningen i vissa medlemsstater inte påverkar den tolkning av gemensamma tulltaxan som grundar sig på tulltaxenumrens ordalydelse (dom av den 7 maj 1991 i mål C-120/90, Post , REG 1991, s. I-2391, punkt 24).
- 37 Enligt den rättspraxis som följer av domen i det ovannämnda målet Cilfit m.fl., med förbehåll för de rättsverkningar som följer av dom av den 30 september 2003 i mål C-224/01, Köbler (REG 2003, s. I-10239), ankommer det endast på den nationella

domstolen att bedöma huruvida den korrekta tillämpningen av gemenskapsrätten är så uppenbar att det saknas utrymme för rimligt tvivel och följaktligen för att besluta att avstå från att till EG-domstolen hänskjuta en fråga om tolkning av gemenskapsrätten som har uppkommit vid denna domstol (dom av den 17 maj 2001 i mål C-340/99, TNT Traco, REG 2001, s. I-4109, punkt 35).

38 Skyldigheten att föra en fråga vidare till domstolen enligt artikel 234 tredje stycket EG är vidare ett led i samarbetet mellan de nationella domstolarna, som skall tillämpa gemenskapsrätten, och EG-domstolen för att säkerställa att gemenskapsrätten tillämpas korrekt och tolkas enhetligt i alla medlemsstater (se, bland annat, domen i det ovannämnda målet Cilfit m.fl., punkt 7, och dom av den 4 november 1997 i mål C-337/95, Parfums Christian Dior, REG 1997, s. I-6013, punkt 25, samt domen i det ovannämnda målet Gomes Valente, punkt 17). Såsom det påpekas ovan i punkt 29 syftar nämnda skyldighet bland annat till att förhindra att det i någon medlemsstat uppstår en inhemsk rättspraxis som inte står i överensstämmelse med de gemenskapsrättsliga bestämmelserna.

39 Domstolen har visserligen fastställt att innan den nationella domstolen drar den slutsatsen att den korrekta tillämpningen av gemenskapsrätten är så uppenbar att det inte finns utrymme för något rimligt tvivel om hur frågan skall avgöras, måste den vara övertygad om att saken är lika uppenbar för domstolarna i de övriga medlemsstaterna och för EG-domstolen (domen i det ovannämnda målet Cilfit m.fl., punkt 16). Däremot kan det inte krävas av en sådan domstol att den skall vara övertygad om att saken är uppenbar även för icke rättskipande organ såsom administrativa myndigheter.

40 Det skall påpekas att det framgår av lydelsen i artikel 234 EG att systemet med förhandsavgöranden som införts genom denna artikel bland annat syftar till att ge en nationell domstol, vid vilken ett mål har anhängiggjorts, de klargöranden som är nödvändiga för att döma i saken. En nationell domstol kan däremot inte anses vara

skyldig att begära förhandsavgörande av det enda skälet att domstolens tolkning av ett visst tulltaxenummer enligt en sådan sekundärrättslig bestämmelse som artikel 12 i tillämpningsföreskrifterna kan medföra att ett bindande klassificeringsbesked som utfärdats av tullmyndigheterna i en annan medlemsstat blir ogiltigt eller att den praxis som nämnda myndigheter tillämpar måste upphöra, då varken det bindande klassificeringsbeskedet eller nämnda praxis är föremål för den talan som anhängiggjorts vid nämnda domstol.

41 Beträffande det förhållandet att två medlemsstater kan tillämpa en administrativ och rättslig praxis som skiljer sig åt, vilket såsom kommissionen har understrukt inverkar menligt på kravet på enhetlig tillämpning av den gemensamma tulltaxan och vilket, såsom Intermodal har betonat, leder till att liknande varor klassificeras olika beroende på om den ifrågavarande aktören importerar dem till den ena eller den andra medlemsstaten, skall det påpekas, såsom den nederländska och den österrikiska regeringen har betonat, att det finns olika mekanismer som skall säkerställa att sådana motstridigheter endast blir tillfälliga.

42 Det framgår av artiklarna 9 och 12.5 a iii i tullkodexen att ett bindande klassificeringsbesked kan återkallas om ett eller flera av de villkor som fastställts för dess utfärdande inte uppfylldes eller inte längre uppfylls. Härav följer att en tullmyndighet, som anser att dess tidigare tolkning var felaktig till följd av en oriktig bedömning eller ett ändrat synsätt i fråga om tullklassificering, har rätt att anse att ett av de villkor som fastställts för utfärdande av ett bindande klassificeringsbesked inte längre är uppfyllt och återkalla sagda besked för att ändra tullklassificeringen av varorna i fråga (se, för ett liknande resonemang, dom av den 22 januari 2004 i de förenade målen C-133/02 och C-134/02, Timmermans Transport och Hoogenboom Production, REG 2004, s. I-1125, punkterna 21–25).

43 Vidare påpekas att det framgår av artikel 12.5 a i i tullkodexen att ett bindande klassificeringsbesked skall upphöra att gälla när en klassificeringsförordning har

antagits och beskedet inte längre överensstämmer med den rätt som därmed fastställs. Enligt artikel 9.1 i förordning nr 2658/87 har kommissionen rätt att anta sådana klassificeringsförordningar i enlighet med det förfarande som definieras i artikel 10 i nämnda förordning.

44 Slutligen påpekas att om de skillnader som uppstått trots allt kvarstår finns det möjlighet att väcka talan vid EG-domstolen med stöd av artikel 226 EG. Förvaltningspraxis kan nämligen utgöra föremål för talan om fördragsbrott när den är tillräckligt varaktig och allmängiltig (se, bland annat, dom av den 29 april 2004 i mål C-387/99, kommissionen mot Tyskland, REG 2004, s. I-3751, punkt 42, och av den 26 april 2005 i mål C-494/01, kommissionen mot Irland, REG 2005, s. I-3331, punkt 28).

45 Med hänsyn till det ovan anförda skall den första tolkningsfrågan besvaras enligt följande. Artikel 234 EG skall tolkas så, att om en part i en tvist vid en nationell domstol avseende tullklassificering av en viss vara åberopar ett bindande klassificeringsbesked som en tullmyndighet i en annan medlemsstat har utfärdat till tredjeman för en liknande vara, och den nationella domstolen anser att klassificeringen däri är felaktig, kan dessa två omständigheter

— inte medföra en skyldighet för en nationell domstol mot vars avgöranden det finns rättsmedel enligt nationell lagstiftning att ställa en tolkningsfråga till domstolen, och

— inte i sig automatiskt medföra en skyldighet för en nationell domstol mot vars avgöranden det inte finns något rättsmedel enligt nationell lagstiftning att ställa en tolkningsfråga till domstolen.

En domstol mot vars avgöranden det inte finns något rättsmedel enligt nationell lagstiftning är emellertid skyldig att, när en fråga om tolkning av gemenskapsrätten har uppkommit vid den, beakta sin skyldighet att begära förhandsavgörande, såvida den inte har funnit att frågan saknar relevans, att den ifrågavarande gemenskapsrättsliga bestämmelsen redan har tolkats av EG-domstolen eller att den korrekta tolkningen av gemenskapsrätten är så uppenbar att det inte finns utrymme för något rimligt tvivel. Huruvida så är fallet skall bedömas med beaktande av gemenskapsrättens särdrag, de särskilda svårigheter som dess tolkning medför samt risken för skillnader i rättspraxis inom gemenskapen. Domstolen i fråga måste, när det finns ett sådant bindande klassificeringsbesked, vara särskilt noggrann vid sin bedömning av huruvida det inte finns utrymme för något rimligt tvivel i fråga om den korrekta tillämpningen av KN, bland annat med beaktande av de tre bedömningskriterier som nämns ovan.

Den andra frågan

⁴⁶ Den hänskjutande domstolen vill med sin andra fråga få klarhet i huruvida tulltaxenummer 8709 i KN skall tolkas så, att ett fordon med sådana egenskaper som fordonet i målet vid den nationella domstolen har omfattas av detta nummer.

⁴⁷ Det framgår av fast rättspraxis att, av hänsyn till rättssäkerheten och i syfte att underlätta kontroll, det avgörande kriteriet för klassificering av varor i allmänhet skall vara deras objektiva kännetecken och egenskaper, såsom de definieras i rubriken till numret i KN och i anmärkningarna till avdelningarna eller kapitlen (se, bland annat, dom av den 16 september 2004 i mål C-396/02, DFDS, REG 2004, s. I-8439, punkt 27 och där angiven rättspraxis).

- 48 De förklarande anmärkningarna till såväl KN som HS utgör viktiga tolkningsdata vid bedömningen av vad som inbegrips under olika tullnummer, likväl utan att vara rättsligt bindande (se, bland annat, domen i det ovannämnda målet DFDS, punkt 28). Deras lydelse skall därför överensstämma med bestämmelserna i KN och inte ändra deras räckvidd (se, bland annat, dom av den 9 februari 1999 i mål C-280/97, ROSE Elektrotechnik, REG 1999, s. I-689, punkt 23, och av den 26 september 2000 i mål C-42/99, Eru Portuguesa, REG 2000, s. I-7691, punkt 20).
- 49 Tulltaxenummer 8709 KN omfattar "[t]ruckar, inte försedda med lyft- eller hanteringsutrustning, av sådana slag som används i fabriker, magasin, hamnområden eller på flygplatser för korta transporter av gods" och "dragtruckar av sådana slag som används på järnvägsplattformar" samt delar till dessa.
- 50 Det framgår av numrets ordalydelse att det görs en åtskillnad mellan två fordonstyper, som båda definieras efter bland annat vissa av deras fysiska egenskaper och/eller eventuella användningsområden.
- 51 Vad truckarna beträffar anges således att det skall röra sig om fordon av sådant slag som används i fabriker, magasin, hamnområden eller på flygplatser, som inte får vara försedda med lyft- eller hanteringsutrustning, och som används för att transportera gods. I de förklarande anmärkningarna till HS anges dessutom att truckarna kan vara försedda med en plattform eller en låda där godset lastas.
- 52 Även om de används i fabriker och magasin är det således uppenbart att de fordon som är i fråga inte uppfyller dessa objektiva kriterier. Av beslutet om hänskjutande framgår nämligen, såsom den nederländska regeringen med rätta har påpekat, att

fordonen i fråga inte i sig kan användas för att transportera gods, utan att de endast kan användas för att dra släpvagnar med hjälp av en hävanordning.

- 53 Vad dragtruckarna beträffar skall inledningsvis påpekas att tulltaxenummer 8701 som avser traktorer, vilka allihop i sin tur enligt anmärkning 2 till kapitel 87 skall förstås som "fordon som är konstruerade huvudsakligen för dragande eller skjutande av något annat fordon eller av maskiner, redskap eller last", ger vid handen att numret i fråga omfattar alla traktorer som stämmer med denna beskrivning, med undantag för de dragtruckar som avses i tulltaxenummer 8709.
- 54 Vad det sistnämnda numret beträffar avser detta dragtruckar av sådant slag som används på järnvägsstationer. I vissa språkversioner såsom bland andra den engelska och den nederländska hänvisas närmare bestämt till järnvägsperronger.
- 55 Det påpekas att inom området för tullklassificering kan enligt domstolens rättspraxis det ändamål för vilket produkten är avsedd i sig utgöra ett objektiva kriterium, i den mån ändamålet framgår naturligt av produkten, vilket skall kunna konstateras med ledning av dess objektiva kännetecken och egenskaper (se, bland annat, dom av en 17 mars 2005 i mål C-467/03, Ikegami, REG 2005, s. I-2389, punkt 23 och där angiven rättspraxis).
- 56 I tulltaxenummer 8709 fästs avgörande vikt vid att de berörda fordonen är den typen som används för dragande på järnvägsstationer och i synnerhet, såsom framgår av vissa språkversioner, på järnvägsperronger.

- 57 Ett sådant kriterium återknyter till de objektiva kriterier för trucken enligt vilka det naturligt skall framgå att den kan användas på järnvägsstationer, och i synnerhet på järnvägsperronger, och att den är identisk eller likvärdig med de fordon som faktiskt används på sådana platser.
- 58 I de förklarande anmärkningarna till HS bekräftas att de fordon som omfattas av tulltaxenummer 8709 är av den typen som används på järnvägsperronger för att dra små släpvagnar.
- 59 Den hänskjutande domstolen har i förevarande fall konstaterat att de fordon som är aktuella vid den nationella domstolen är utrustade med en dieselmotor på 132 kW vid 2 500 varv per minut och en helautomatisk växellåda med fyra växlar framåt och en bakåt. Vidare har de en täckt hytt och är försedda med en hävanordning med en höjdhöjd på 60 cm. De har en maximal bärkraft på 32 000 kg, mycket kort svängradie och är framtagna för att effektivt kunna förflytta släpvagnar.
- 60 Det framgår av dessa objektiva kriterier att de aktuella fordonen uppenbarligen varken är likvärdiga sådana fordon som faktiskt används för dragande på järnvägsstationer, och i synnerhet på järnvägsperronger, eller till sin natur lämpade för en sådan användning.
- 61 Såsom den nederländska regeringen med rätta har hävdad följer härav att sådana fordon, i motsats till vad Intermodal och kommissionen har hävdad, inte omfattas av tulltaxenummer 8709.

- 62 Det kan dessutom påpekas att denna slutsats stöds av andra förtydliganden i de förklarande anmärkningarna till HS. Bland annat anges i dessa att de kännetecken som gör det möjligt att särskilja de fordon som omfattas av tulltaxenummer 8709 från de traktorer som avses i tulltaxenummer 8701 bland annat är att deras maximihastighet med last i allmänhet är högst 30–35 km/timme, att deras svängradie i allmänhet är lika med fordonets egen längd, att deras speciella konstruktionsdetaljer och uppbyggnad gör dem olämpliga för godsbefordran på vägar och att de i allmänhet är lättare och mindre kraftiga än den andra fordonstypen. I anmärkningarna anges även att fordon enligt nummer 8709 vanligen inte har någon sluten förarhytt, utan förarens plats är ofta endast en plattform på vilken han står när han styr fordonet.
- 63 Det skall dock konstateras att de kännetecken som räknas upp i de förklarande anmärkningarna till HS inte stämmer in på de fordon som avses i målet vid den nationella domstolen.
- 64 Av det ovan anförda följer att den andra tolkningsfrågan skall besvaras enligt följande. Tulltaxenummer 8709 KN skall tolkas så, att det inte omfattar fordon utrustade med en dieselmotor på 132 kW vid 2 500 varv per minut, en helautomatisk växellåda med fyra växlar framåt och en bakåt, täckt hytt och en hävanordning med en hävhöjd på 60 cm, som har en maximal bärkraft på 32 000 kg, mycket kort svängradie och som är framtagna för att effektivt kunna förflytta släpvagnar inom ett företags område och byggnader. Sådana fordon utgör nämligen varken truckar som används för att transportera gods eller dragtruckar av sådant slag som används på järnvägs Perronger i den mening som avses i detta nummer.

Rättegångskostnader

- 65 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i målet vid den nationella domstolen utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den nationella domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttranden till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

På dessa grunder beslutar domstolen (första avdelningen) följande dom:

- 1) Artikel 234 EG skall tolkas så, att om en part i en tvist vid en nationell domstol avseende tullklassificering av en viss vara åberopar ett bindande klassificeringsbesked som en tullmyndighet i en annan medlemsstat har utfärdat till tredjeman för en liknande vara, och den nationella domstolen anser att klassificeringen däri är felaktig, kan dessa två omständigheter

- inte medföra en skyldighet för en nationell domstol mot vars avgöranden det finns rättsmedel enligt nationell lagstiftning att ställa en tolkningsfråga till domstolen, och

- inte i sig automatiskt medföra en skyldighet för en nationell domstol mot vars avgöranden det inte finns något rättsmedel enligt nationell lagstiftning att ställa en tolkningsfråga till domstolen.

En domstol mot vars avgöranden det inte finns något rättsmedel enligt nationell lagstiftning är emellertid skyldig att, när en fråga om tolkning av gemenskapsrätten har uppkommit vid den, beakta sin skyldighet att begära förhandsavgörande, såvida den inte har funnit att frågan saknar relevans, att den ifrågavarande gemenskapsrättsliga bestämmelsen redan har tolkats av EG-domstolen eller att den korrekta tolkningen av gemenskapsrätten är så uppenbar att det inte finns utrymme för något rimligt tvivel. Huruvida så är fallet skall bedömas med beaktande av gemenskapsrättens särdrag, de särskilda svårigheter som dess tolkning medför samt risken för skillnader i rättspraxis inom gemenskapen. Domstolen i fråga måste, när det finns ett sådant bindande klassificeringsbesked, vara särskilt noggrann vid sin bedömning av huruvida det inte finns utrymme för något rimligt tvivel i fråga om den korrekta tillämpningen av Kombinerade nomenklaturen i bilaga I till rådets förordning (EEG) nr 2658/87 av den 23 juli 1987 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan, i dess lydelse enligt kommissionens förordning (EG) nr 2261/98 av den 26 oktober 1998, bland annat med beaktande av de tre bedömningskriterier som nämns ovan.

- 2) Tulltaxenummer 8709 i Kombinerade nomenklaturen skall tolkas så, att det inte omfattar fordon utrustade med en dieselmotor på 132 kW vid 2 500 varv per minut, en helautomatisk växellåda med fyra växlar framåt och en bakåt, täckt hytt och en hävanordning med en höjd på 60 cm,

som har en maximal bärkraft på 32 000 kg, mycket kort svängradie och som är framtagna för att effektivt kunna förflytta släpvagnar inom ett företags område och byggnader. Sådana fordon utgör nämligen varken truckar som används för att transportera gods eller dragtruckar av sådant slag som används på järnvägsplattformar i den mening som avses i detta nummer.

Underskrifter