

URTEIL DES GERICHTSHOFES (Fünfte Kammer)

27. April 2006 *

In der Rechtssache C-15/05

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Artikel 234 EG, eingereicht vom Gerichtshof Amsterdam (Niederlande) mit Entscheidung vom 28. Dezember 2004, beim Gerichtshof eingegangen am 19. Januar 2005, in dem Verfahren

Kawasaki Motors Europe NV

gegen

Inspecteur van de Belastingdienst/Douane district Rotterdam

erlässt

DER GERICHTSHOF (Fünfte Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten J. Makarczyk sowie der Richterin R. Silva de Lapuerta und des Richters P. Kūris (Berichterstatter),

* Verfahrenssprache: Niederländisch.

Generalanwalt: P. Léger,
Kanzler: R. Grass,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

- der Kawasaki Motors Europe NV, vertreten durch J. A. H. Hollebeek, adviseur, und K. Winters, advocaat,
- der niederländischen Regierung, vertreten durch H. Sevenster und C. Wissels als Bevollmächtigte,
- der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch J. Hottiaux und F. Tuytschaever als Bevollmächtigte,

aufgrund des nach Anhörung des Generalanwalts ergangenen Beschlusses, ohne Schlussanträge über die Rechtssache zu entscheiden,

folgendes

Urteil

- 1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Gültigkeit von Nummer 5 der Tabelle im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2518/98 der Kommission vom 23. November 1998 zur Einreihung von bestimmten Waren in die Kombinierte Nomenklatur (ABl.

L 315, S. 3) und die Auslegung von Unterpositionen des Gemeinsamen Zolltarifs (im Folgenden: GZT), die im Fall der Ungültigkeit dieser Nummer 5 im Hinblick auf die von ihr erfassten Waren zu berücksichtigen wären.

- 2 Dieses Ersuchen ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen der Kawasaki Motors Europe NV (im Folgenden: Kawasaki) und dem Inspecteur van de Belastingdienst/Douane district Rotterdam (im Folgenden: Inspecteur) wegen der zolltariflichen Einreihung neuer Geländefahrzeuge (Kawasaki All Terrain Vehicles, im Folgenden: ATV).

Rechtlicher Rahmen

Internationales Recht

- 3 Mit dem Beschluss 87/369/EWG des Rates vom 7. April 1987 über den Abschluss des Internationalen Übereinkommens über das Harmonisierte System zur Bezeichnung und Codierung der Waren sowie des dazugehörigen Änderungsprotokolls (ABl. L 198, S. 1) wurde dieses am 14. Juni 1983 in Brüssel geschlossene Übereinkommen in seiner durch das dazugehörige Änderungsprotokoll vom 24. Juni 1986 geänderten Fassung (im Folgenden: HS-Übereinkommen) im Namen der Gemeinschaft genehmigt.
- 4 Nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a dieses Übereinkommens verpflichtet sich jede Vertragspartei, ihre Zolltarifnomenklatur und ihre Statistiknomenklaturen mit dem genannten Harmonisierten System (im Folgenden: HS) in Übereinstimmung zu

bringen und zu diesem Zweck alle Positionen und Unterpositionen des HS sowie die dazugehörigen Codes zu verwenden, ohne etwas hinzuzufügen oder zu ändern, und die Nummernfolge des HS einzuhalten. Nach derselben Bestimmung müssen die Vertragsparteien die Allgemeinen Vorschriften für die Auslegung des HS sowie alle Anmerkungen zu seinen Abschnitten, Kapiteln und Unterpositionen anwenden, deren Tragweite sie nicht verändern dürfen.

- 5 Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe b des HS-Übereinkommens bestimmt im Wesentlichen, dass der Ausschuss für das Harmonisierte System (im Folgenden: Ausschuss) unter Berücksichtigung des Artikels 8 dieses Übereinkommens u. a. mit dem Erlass von Entscheidungen betraut ist, die die Erläuterungen, die Einreichungsvise und die sonstigen Stellungnahmen zur Auslegung des HS umfassen.
- 6 In Artikel 8 Absatz 2 des HS-Übereinkommens heißt es im Wesentlichen, dass diese Erläuterungen, Einreichungsvise und sonstigen Stellungnahmen zur Auslegung des HS sowie die Empfehlungen zur Gewährleistung einer einheitlichen Auslegung und Anwendung des HS, die im Verlauf einer Tagung des Ausschusses ausgearbeitet worden sind, als vom Rat für die Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Zollwesens — errichtet mit am 15. Dezember 1950 in Brüssel geschlossenem völkerrechtlichem Abkommen, nunmehr Weltzollorganisation (WZO) — genehmigt gelten, sofern nicht vor Ende des zweiten Monats, der auf den Monat folgt, in dem die betreffende Tagung beendet wurde, eine Vertragspartei dem Generalsekretär der WZO einen Antrag auf Vorlage dieser Frage an diese Organisation notifiziert hat.
- 7 Die WZO genehmigt die vom Ausschuss erlassenen Entscheidungen unter den in Artikel 8 Absatz 3 des HS-Übereinkommens festgelegten Bedingungen.
- 8 Die Nomenklatur im Anhang des HS-Übereinkommens enthält einen Abschnitt XVII, „Beförderungsmittel“, der ein Kapitel 87, „Zugmaschinen, Kraftwagen,

Krafträder, Fahrräder und andere nicht schienengebundene Landfahrzeuge, Teile davon und Zubehör“, umfasst. Dieses Kapitel enthält u. a. die Positionen 8701, „Zugmaschinen (ausgenommen Zugkraftkarren der Position 8709)“, und 8703, „Personenkraftwagen und andere hauptsächlich zur Personenbeförderung gebaute Kraftfahrzeuge (ausgenommen solche der Position 8702), einschließlich Kombinationskraftwagen und Rennwagen“.

- 9 Anmerkung 2 zu diesem Kapitel 87, die die Position 8701 betrifft, lautet wie folgt:

„Im Sinne des Kapitels 87 sind Zugmaschinen Kraftfahrzeuge, die im Wesentlichen zum Ziehen oder Schieben anderer Fahrzeuge, Geräte oder Lasten gebaut sind. Sie können auch Zusatzvorrichtungen haben, die es möglich machen, im Zusammenhang mit der Hauptverwendung der Zugmaschinen Werkzeuge, Geräte, Saatgut, Düngemittel usw. zu befördern.

Maschinen und Arbeitsgeräte, die ihrer Beschaffenheit nach auswechselbare Vorrichtungen zum Anbringen an Zugmaschinen der Position 8701 sind, werden in die für sie zutreffende Position eingereiht, selbst wenn sie mit der Zugmaschine, auch an ihr montiert, gestellt werden.“

- 10 In den WZO-Erläuterungen zu Position 8703 heißt es:

„Zu dieser Position gehören ihrer Beschaffenheit nach zur Personenbeförderung bestimmte Kraftfahrzeuge verschiedener Art (einschließlich Amphibienfahrzeuge); nicht zu dieser Position gehören dagegen Kraftfahrzeuge der Pos. 8702. Die Fahrzeuge dieser Position können mit beliebigem Antriebsmotor (Verbrennungsmotor, Elektromotor, Gasturbine usw.) ausgestattet sein.

...

Zu dieser Position gehören insbesondere:

...

- 6) Vierradkraftfahrzeuge mit Röhrenchassis, mit Kraftwagenlenkvorrichtung (z. B. einem Lenksystem nach dem Ackermann-Prinzip).

...“

- 11 Der von der WZO herausgegebene Recueil des avis de classement du système harmonisé (Sammlung der Einreichungsavise des Harmonisierten Systems, im Folgenden: Sammlung HS) enthält die nach den Positionen und Unterpositionen des HS geordnete numerische Liste der von dieser Organisation erlassenen Einreichungsavise. In dieser Sammlung findet sich folgender Einreichungsavis gemäß einer Entscheidung, die der Ausschuss auf seiner 23. Tagung im Mai 1999 getroffen hat:

- „8703 21 2. Vierradangetriebenes Geländefahrzeug („A.T.V.“) mit Röhrenfahrge-
stell, mit einem motorradähnlichen Sitz, Lenkstange und ‚off-road‘-
Ballonreifen. Die Lenkung wird durch Drehen der zwei Fronträder
bewirkt und beruht auf einem Kraftwagenlenksystem (Ackermann-
Prinzip). Das Fahrzeug ist mit einem Fünfgang-Verteilerschaltgetriebe

mit einem Rückwärtsgang, Duplextrommelvorder- und Simplextrommelhinterradbremse ausgestattet. Es wird durch einen Viertakt-Einzylinder-Motor mit einem Hubraum von 386 cm³ angetrieben, die Kraft wird über Wellen auf die Hinter- und Vorderräder übertragen. Es ist mit Warengepäckträgern (Gesamtnutzlast ohne Fahrer 120 kg) und einem Anhängerhaken ausgestattet und hat eine Anhängelast von 410 kg. Das Fahrzeug selbst wiegt 273 kg.“

Gemeinschaftsrecht

- 12 Mit der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates vom 23. Juli 1987 über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolllarif (ABl. L 256, S. 1) wurde für die Zwecke sowohl des Gemeinsamen Zolllarifs (GZT) als auch der Statistik des Außenhandels der Europäischen Gemeinschaft eine Waren-nomenklatur eingeführt, die auf dem HS aufbaut und „Kombinierte Nomenklatur“ (im Folgenden: KN) genannt wird. Jeder Unterposition der KN ist eine Code-nummer zugeordnet, deren erste sechs Stellen den Codes der Positionen und Unterpositionen des HS entsprechen, denen zwei Stellen hinzugefügt sind, die eigene Unterteilungen der KN bilden.
- 13 Die zur Zeit der Ereignisse des Ausgangsverfahrens anwendbare Fassung der KN findet sich in Anhang I der genannten Verordnung in seiner durch die Verordnung (EG) Nr. 2388/2000 der Kommission vom 13. Oktober 2000 (ABl. L 264, S. 1, berichtet in ABl. 2000, L 276, S. 92) geänderten Fassung. Teil II dieses Anhangs enthält in Abschnitt XVII, „Beförderungsmittel“, das Kapitel 87, „Zugmaschinen, Kraftwagen, Krafträder, Fahrräder und andere nicht schienengebundene Landfahrzeuge, Teile davon und Zubehör“.

14 Dieses Kapitel enthält folgende Positionen und Unterpositionen:

„8701 Zugmaschinen (ausgenommen Zugkraftkarren der Position 8709)

...

8701 90 — andere:

— — Ackerschlepper und Forstschlepper (ausgenommen Einachs-
schlepper), auf Rädern:

— — neu, mit einer Motorleistung von:

8701 90 11 — — — — 18 kW oder weniger

8701 90 20 — — — — mehr als 18 kW bis 37 kW

...

8703 Personenkraftwagen und andere hauptsächlich zur Personenbeförderung
gebaute Kraftfahrzeuge (ausgenommen solche der Position 8702), ein-
schließlich Kombinationskraftwagen und Rennwagen:

...

I - 3666

8703 21 — — mit einem Hubraum von 1 000 cm³ oder weniger

8703 21 10 — — — neu

...“

- 15 Die Verordnung Nr. 2658/87 ermächtigt die Kommission der Europäischen Gemeinschaften, den Inhalt einer Tarifposition zu klären. Artikel 9 Absatz 1 dieser Verordnung bestimmt:

„Nach dem in Artikel 10 festgelegten Verfahren werden alle Maßnahmen erlassen, die nachstehende Fragen betreffen:

- a) Anwendung der Kombinierten Nomenklatur und des [Integrierten Tarifs der Europäischen Gemeinschaften], insbesondere in Bezug auf:

— die Einreihung von Waren in die in Artikel 8 genannten Nomenklaturen;

— die Erläuterungen;

- b) Änderungen der Kombinierten Nomenklatur, um Veränderungen der statistischen und handelspolitischen Anforderungen Rechnung zu tragen;

...

- d) Änderungen der Kombinierten Nomenklatur und Anpassungen der Zollsätze aufgrund von Beschlüssen des Rates oder der Kommission;

- e) Änderungen der Kombinierten Nomenklatur mit dem Ziel, sie der Entwicklung der Technik oder des Handels anzupassen oder mit dem Ziel einer Angleichung oder Klärung der sprachlichen Fassungen;

...“

- ¹⁶ Auf den oben genannten Artikel 9 wurde die Verordnung Nr. 2518/98 gestützt. Gemäß Nummer 5 der Tabelle im Anhang dieser Verordnung sind in den KN-Code 8703 21 10 Waren einzureihen, die folgender Beschreibung entsprechen:

„Neue vierradgetriebene Geländefahrzeuge mit 395 cm³-Viertakt-Einzylinder-Benzinmotor mit einem Getriebe mit 5 Vorwärtsgängen und einem Rückwärtsgang und doppelten hydraulischen Frontbremsen. Die Fahrzeuge haben einen Sitz nur für einen Fahrer sowie an der Lenkstange montierte Kontrolleinrichtungen. Die Lenkvorrichtung beruht auf dem Ackerman-Prinzip.

Sie sind mit Gepäckträgern und einer Anhängervorrichtung ausgestattet und haben eine Anhängelast von 880 kg (gebremst).

Sie sind außerdem mit einem Betriebsstundenzähler, einem Ölkühler und einem Sperrdifferential ausgestattet.

Abmessungen (Länge, Breite, Höhe): 1944 mm, 1156 mm, 1080 mm, Eigengewicht: 249 kg“

17 Die Begründung dieser Nummer 5 lautet wie folgt:

„Einreihung gemäß den allgemeinen Vorschriften 1 und 6 für die Auslegung der Kombinierten Nomenklatur [ausgeführt in Teil I, Titel I des Anhangs I der Verordnung Nr. 2658/87] sowie dem Wortlaut der KN-Codes 8703, 8703 21 und 8703 21 10

Die Fahrzeuge, die sowohl zur Personenbeförderung in schwierigem Gelände (z. B. bei der Freizeitgestaltung) als auch zum Ziehen oder Schieben anderer Fahrzeuge, Geräte oder Lasten geeignet sind, erfüllen nicht die Voraussetzungen der Anmerkung 2 zu Kapitel 87, weil sie nicht im Wesentlichen zum Ziehen oder Schieben anderer Fahrzeuge, Geräte oder Lasten gebaut sind“

Ausgangsverfahren und Vorlagefragen

- 18 Im Jahr 1992 ging Kawasaki gegen eine Entscheidung vor, mit der der niederländische Zoll die für die ATV der Typen KLF 300-B5, KLF 300-C3 und KLF 400-B1 angegebene Tarifposition in die Position 8703 21 10 berichtigt hatte, in die für die Personenbeförderung gebaute Kraftfahrzeuge eingereiht sind.
- 19 Mit Entscheidung Nr. 13 013 (UTC 1995/39) vom 10. März 1995 entschied die zuständige Tariefcommissie, dass die fraglichen Fahrzeuge in die Tarifposition 8701 90 11 für „andere Zugmaschinen“ mit einer Motorleistung von 18 kW oder weniger einzureihen seien.
- 20 Am 28. April 1995 erteilte der niederländische Zoll verbindliche Zolltarifauskünfte (im Folgenden: VZA) gemäß dieser Entscheidung für die betreffenden ATV.
- 21 Am 21. Mai 2001 teilte der Inspecteur Kawasaki mit, dass diese sechs Jahre lang gültigen VZA am 28. April 2001 abgelaufen seien.
- 22 Am 20. Juni 2001 reichte Kawasaki beim Inspecteur acht VZA-Antragsformulare für acht ATV-Typen ein, mit denen eine Einreihung in die Tarifpositionen 8701 90 11 oder 8701 90 20 angestrebt wurde je nachdem, ob die betreffenden Fahrzeuge eine Motorleistung von bis zu 18 kW oder von mehr als 18 kW hatten.

- 23 Am 21. August 2001 erteilte der Inspecteur acht VZA, mit denen sämtliche ATV in die KN-Unterposition 8703 21 10 für neue Personenkraftwagen und andere hauptsächlich zur Personenbeförderung gebaute neue Kraftfahrzeuge mit einem Hubraum von 1000 cm³ oder weniger eingereiht wurden.
- 24 Am 14. März 2002 reichte Kawasaki beim Gerichtshof Amsterdam Klage gegen die Entscheidung des Inspecteur ein, mit der dieser einen zuvor gegen die VZA eingelegten Einspruch zurückgewiesen hatte.
- 25 In dem damit eingeleiteten Verfahren berief sich der Inspecteur u. a. zur Rechtfertigung der Einreihung, wie sie in den im Ausgangsverfahren streitigen VZA vorgenommen worden war, auf Nummer 5 des Anhangs der Verordnung Nr. 2518/98.
- 26 Insoweit geht aus der Vorlageentscheidung hervor, dass die ATV mit einer Kardanwelle angetrieben werden. Manche verfügen über einen Vierradantrieb (im Folgenden 4×4). Die ATV der Typen KLF 220 und KLF 300 sind mit Fünfgang-automatikgetriebe und Rückwärtsgang ausgestattet. Die Fahrzeuge des Typs KLF 300 4×4 verfügen außerdem über eine Hoch-/Niedriguntersetzung.
- 27 Die Fahrzeuge der Typen KVF 400, KVF 400 4×4 und KVF 650 4×4 haben eine so genannte kontinuierlich verstellbare Hoch-/Niedriguntersetzung. Sie verfügen alle auch über ein Automatikgetriebe und einen Rückwärtsgang.

- 28 Sämtliche Fahrzeuge haben ein Bremssystem an den Vorderrädern und an den Hinterrädern. Die Fahrzeuge des Typs KLF 220 sind an allen vier Rädern mit Trommelbremsen ausgerüstet. Die Fahrzeuge der Typen KLF 300, KLF 300 4×4, KVF 300, KVF 300 4×4, KVF 400 und KVF 400 4×4 haben Scheibenbremsen an den Vorderrädern und Trommelbremsen an den Hinterrädern. Die Fahrzeuge des Typs KVF 650 4×4 haben Scheibenbremsen an den Vorderrädern und eine so genannte „Ölbad-Mehrscheibenbremse“ an den Hinterrädern.
- 29 Das Steuern der Fahrzeuge erfolgt über einen Lenker mit zwei Handgriffen, an denen die Bedienelemente angebracht sind. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 70 km/h.
- 30 Der Motor der Fahrzeuge ist speziell für die Benutzung in schwer zugänglichem Gelände entwickelt und liefert bei niedriger Drehzahl eine ausreichende Zugkraft für angehängte Gerätschaften. Die Zugkraft der ATV beträgt 740 kg beim Typ KLF 220, 916 kg beim Typ KLF 300 und über 1 000 kg bei den anderen Typen.
- 31 Die Reifen sämtlicher Fahrzeuge haben ein tiefes Profil, das für unbefestigtes Gelände geeignet ist. Alle Fahrzeuge sind vorn und hinten mit Stoßdämpfern ausgestattet. Sie haben nur einen Sitzplatz, der für den Fahrzeuglenker bestimmt ist und aus einem mit einem Motorradsattel vergleichbaren Sattel besteht. Sie sind außerdem serienmäßig mit einer Zugöse auf der Hinterachse und Gepäckträgern ausgestattet. Die Höchstlast reicht von 20 kg bis 40 kg für die vorn auf dem Fahrzeug angebrachten und von 30 kg bis 70 kg für die hinten angebrachten Gepäckträger.
- 32 Nach Ansicht der Klägerin unterscheiden die technischen Merkmale und die Verwendung zusammen mit anderen Geräten wie Anhängern oder Mähgeräten die ATV von den zu einem anderen Industriezweig gehörenden Sport Utility Vehicles (Sport Quads). Die ATV seien in Wirklichkeit eine gute und preisgünstige Alternative zu gängigen Zugmaschinen.

33 Unter diesen Umständen hat der Gerichtshof Amsterdam beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

1. Ist die Verordnung Nr. 2518/98 gültig, soweit die unter Nummer 5 des Anhangs beschriebenen neuen, vierrädrigen Geländefahrzeuge als Fahrzeuge eingereicht werden, die im Sinne der Position 8703 21 des GZT zur Personenbeförderung gebaut sind?
2. Kann der GZT, falls diese Verordnung ungültig ist, so ausgelegt werden, dass die streitigen Waren in eine der Unterpositionen der Position 8701 90 des GZT eingereicht werden können?

Zu den Vorlagefragen

Zur ersten Frage

34 Mit seiner ersten Frage möchte das vorlegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob die Verordnung Nr. 2518/98 die Tragweite der Tarifposition 8703 nicht unzulässigerweise dadurch ausgedehnt hat, dass das in ihr beschriebene Geländefahrzeug, das den im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Fahrzeugen entspricht, in diese Position eingereicht wurde.

35 Zunächst ist daran zu erinnern, dass der Rat der Kommission, die mit den Zollsachverständigen der Mitgliedstaaten zusammenarbeitet, ein weites Ermessen bei der näheren Angabe des Inhalts der Tarifpositionen eingeräumt hat, die für die

Einreihung einer bestimmten Ware in Frage kommen. Die Kommission hat jedoch nicht aufgrund ihrer Befugnis zum Erlass von Maßnahmen gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstaben a, b, d und e der Verordnung Nr. 2658/87 das Recht, den Inhalt der Tarifpositionen zu ändern, die auf der Grundlage des durch das Übereinkommen eingeführten HS geschaffen worden sind, denn die Gemeinschaft hat sich gemäß Artikel 3 dieses Übereinkommens verpflichtet, die Tragweite dieser Tarifpositionen nicht zu verändern (vgl. Urteile vom 14. Dezember 1995 in der Rechtssache C-267/94, Frankreich/Kommission, Slg. 1995, I-4845, Randnrn. 19 und 20, vom 28. März 2000 in der Rechtssache C-309/98, Holz Geenen, Slg. 2000, I-1975, Randnr. 13, und vom 7. Juli 2005 in den Rechtssachen C-304/04 und C-305/04, Jacob Meijer und Eagle International Freight, Slg. 2005, I-6251, Randnr. 22).

- 36 Im Übrigen stellen die Avise der WZO, mit denen eine Ware in das HS eingereicht wird, obwohl sie rechtlich nicht verbindlich sind, im Rahmen der Einreihung dieses Erzeugnisses in die KN Hinweise dar, die erheblich zur Auslegung der einzelnen Positionen der KN beitragen (vgl. in diesem Sinne Beschluss vom 19. Januar 2005 in der Rechtssache C-206/03, SmithKline Beecham, Slg. 2005, I-415, Randnr. 26).
- 37 Ebenso tragen die Erläuterungen zur KN sowie die Erläuterungen zum HS erheblich zur Auslegung der einzelnen Tarifpositionen bei, ohne aber rechtlich verbindlich zu sein (vgl. u. a. Urteil vom 16. September 2004 in der Rechtssache C-396/02, DFDS, Slg. 2004, I-8439, Randnr. 28). Der Inhalt dieser Erläuterungen muss daher mit den Bestimmungen der KN in Einklang stehen und darf deren Bedeutung nicht verändern (vgl. u. a. Urteile vom 9. Februar 1999 in der Rechtssache C-280/97, ROSE Elektrotechnik, Slg. 1999, I-689, Randnr. 23, vom 26. September 2000 in der Rechtssache C-42/99, Eru Portuguesa, Slg. 2000, I-7691, Randnr. 20, und vom 15. September 2005 in der Rechtssache C-495/03, Intermodal Transports, Slg. 2005, I-8151, Randnr. 48).
- 38 Schließlich ist nach ständiger Rechtsprechung im Interesse der Rechtssicherheit und der leichten Nachprüfbarkeit das entscheidende Kriterium für die tarifliche Einreihung von Waren allgemein in deren objektiven Merkmalen und Eigenschaften zu suchen, wie sie im Wortlaut der Positionen der KN und der Anmerkungen zu den Abschnitten oder Kapiteln festgelegt sind (vgl. u. a. Urteile DFDS, Randnr. 27, und Intermodal Transports, Randnr. 47).

- 39 Im vorliegenden Fall ist der Wortlaut der Positionen und Unterpositionen sowohl hinsichtlich der Zugmaschinen der Position 8701 als auch der Fahrzeuge der Position 8703 im HS und in der KN gleich.
- 40 Nach alledem hängt die Einreihung eines Fahrzeugs in die Position 8701 oder in die Position 8703 von seiner Konzeption ab, wie sie sich aus seinen objektiven Merkmalen und Eigenschaften ergibt.
- 41 Zur Bestimmung dieser Konzeption sind die oben genannten Tarifpositionen unter Berücksichtigung der dazugehörigen Erläuterungen auszulegen.
- 42 Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass die Anmerkung zu Kapitel 87, die die KN-Position 8701 betrifft und die mit der Anmerkung 2 zum gleichen HS-Kapitel identisch ist, eine Zugmaschine als Kraftfahrzeug definiert, das im Wesentlichen zum Ziehen oder Schieben anderer Fahrzeuge, Geräte oder Lasten gebaut ist.
- 43 In Bezug auf Position 8703 heißt es in den Erläuterungen zum HS im Wesentlichen, dass zu dieser Position zur Personenbeförderung bestimmte Kraftfahrzeuge verschiedener Art — einschließlich Amphibienfahrzeuge — mit beliebigem Antriebsmotor gehören, die bestimmte technische Merkmale wie eine Kraftwagenlenkvorrichtung nach dem Ackerman-Prinzip aufweisen.
- 44 Was die Bestimmung der Konzeption der in Nummer 5 des Anhangs der Verordnung Nr. 2518/98 beschriebenen Fahrzeuge zum Zweck ihrer Einreihung in eine der oben genannten Positionen angeht, so ist darauf hinzuweisen, dass der Ausschuss auf seiner 22. Tagung im August 1998 aufgefordert worden war, einen

Avis zur Einreihung eines vierrädrigen Geländefahrzeugs, das ähnliche Merkmale wie die Geländefahrzeuge vom Typ der im Ausgangsverfahren betroffenen Fahrzeuge aufwies, aber weniger leistungsstark war, abzugeben, weil die Vertragsparteien des HS-Übereinkommens unterschiedliche Auslegungen im Hinblick auf die Einreihung des betreffenden Fahrzeugs in die Position 8701 oder die Position 8703 vertraten.

45 Im Einreichungsavis des Ausschusses, der 1999 in der Sammlung HS veröffentlicht wurde, wird die Unterposition 8703 21 mit der Begründung gewählt, dass die technischen Merkmale so geartet seien, dass das betreffende Fahrzeug nicht mindestens sein zweifaches Eigengewicht ziehen oder schieben könne.

46 Dem lässt sich entnehmen, dass eine solche Zugkraft eines Fahrzeugs die objektive Eigenschaft darstellt, anhand deren festgestellt werden kann, ob es im Wesentlichen zum Ziehen oder Schieben anderer Fahrzeuge, Geräte oder Lasten oder vielmehr zur Personenbeförderung konzipiert ist.

47 Im vorliegenden Fall ist festzustellen, dass die technischen Merkmale der ATV denjenigen des Fahrzeugs entsprechen, das in dem oben genannten Einreichungsavis beschrieben ist. So haben die betreffenden ATV ein vierrädriges Röhrenfahrgerüst, einen Fahrersitz, einen Lenker zum Einschlagen der das Fahrzeug lenkenden Räder nach dem Ackermann-Prinzip, ein Getriebe mit fünf Vorwärtsgängen und Gepäckträger.

48 Zum einen ist aber darauf hinzuweisen, dass Nummer 5 des Anhangs der Verordnung Nr. 2518/98 Fahrzeuge beschreibt, deren technische Merkmale den in der vorstehenden Randnummer genannten Merkmalen entsprechen.

- 49 Zum anderen wird in dieser Nummer 5 eine (gebremste) Anhängelast von 880 kg für Fahrzeuge mit einem Eigengewicht von 249 kg genannt, was erkennen lässt, dass diese zum Ziehen oder Schieben von dreieinhalb mal so schweren Geräten, Fahrzeugen oder Lasten konzipiert sind.
- 50 Mit der Einreihung eines Fahrzeugs in die Position 8703, das Lasten ziehen oder schieben kann, die mindestens seinem zweifachen Eigengewicht entsprechen, hat die Kommission also die Tragweite der Position 8701 eingeengt und damit die Grenzen ihres Ermessens überschritten. Deshalb ist Nummer 5 der Tabelle im Anhang der Verordnung Nr. 2518/98 für ungültig zu erklären.
- 51 Auf die erste Frage ist somit zu antworten, dass Nummer 5 der Tabelle im Anhang der Verordnung Nr. 2518/98 ungültig ist, weil darin für die in Unterposition 8703 21 10 der KN beschriebenen Fahrzeuge anders als im Einreichungsavis des Ausschusses von 1999 eine Anhängelast von mindestens dem dreifachen Eigengewicht zugrunde gelegt und damit die Tragweite der Position in Bezug auf hauptsächlich zur Personenbeförderung gebaute Kraftfahrzeuge ausgedehnt wird.

Zur zweiten Frage

- 52 Mit seiner zweiten Frage möchte das vorliegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob im Fall der Ungültigkeit der Verordnung Nr. 2518/98, soweit sie sich auf die Einreihung der in Nummer 5 ihres Anhangs beschriebenen Fahrzeuge bezieht, die ATV in eine der Unterpositionen der die Zugmaschinen betreffenden Position 8701 eingereiht werden können.
- 53 Aus der Allgemeinen Vorschrift 1 für die Auslegung der KN ergibt sich, dass der Wortlaut der Positionen und der Anmerkungen zu den Abschnitten oder Kapiteln und, soweit in diesen Positionen und Anmerkungen nichts anderes bestimmt ist, die

sonstigen Allgemeinen Auslegungsvorschriften für die Einreihung von Waren maßgebend sind. Was die Einreihung von Waren in die Unterpositionen einer Position angeht, so stellt die Allgemeine Vorschrift 6 klar, dass nur die Unterpositionen der gleichen Gliederungsstufe miteinander vergleichbar sind und dass, soweit nichts anderes bestimmt ist, auch die Anmerkungen zu den Abschnitten und Kapiteln gelten.

- 54 Nach ständiger Rechtsprechung kann der Verwendungszweck der Ware ein objektives Tarifierungskriterium sein, sofern er der Ware innewohnt, was sich anhand ihrer objektiven Merkmale und Eigenschaften beurteilen lassen muss (vgl. u. a. Urteil vom 17. März 2005 in der Rechtssache C-467/03, Ikegami, Slg. 2005, I-2389, Randnr. 23).
- 55 Was die ATV betrifft, so entsprechen die objektiven Merkmale und Eigenschaften dieser Fahrzeuge der Beschreibung in Anmerkung 2 des KN-Kapitels 87, da sie im Wesentlichen zum Ziehen oder Schieben anderer Fahrzeuge, Geräte oder Lasten gebaut sind. Die Anwendung der Allgemeinen Vorschrift 1 für die Auslegung der KN führt somit zu einer Einreihung der ATV in die Position 8701.
- 56 Gemäß der Allgemeinen Vorschrift 6 für die Auslegung der KN sind die verschiedenen Typen der betreffenden Fahrzeuge anhand ihrer technischen Merkmale in die Unterpositionen der Position 8701 einzureihen.
- 57 Insoweit umfasst die Unterposition 8701 90 der KN mit der Bezeichnung „andere“ auch die Unterposition 8701 90 11 für Fahrzeuge mit einer Motorleistung von 18 kW oder weniger und die Unterposition 8701 90 20 für Fahrzeuge mit einer Motorleistung von mehr als 18 kW bis 37 kW.

- 58 Unter Berücksichtigung der technischen Merkmale der verschiedenen ATV-Typen, um die es im Ausgangsverfahren geht, ist es Sache des vorlegenden Gerichts, die ATV in die Unterposition 8701 90 der KN einzureihen, und zwar konkret je nach der Leistungsfähigkeit ihrer Motoren in die Unterposition 8701 90 11 oder 8701 90 20.
- 59 Auf die zweite Frage des vorlegenden Gerichts ist zu antworten, dass neue, vierrädrige Geländefahrzeuge mit nur einem Sitz, einem mit einem Lenker gesteuerten Lenksystem nach dem Ackermann-Prinzip und einer Anhängenvorrichtung, deren technische Merkmale es ihnen erlauben, mindestens ihr zweifaches Eigengewicht zu schieben, in die Unterposition 8701 90 der KN einzureihen sind. Es ist Sache des vorlegenden Gerichts, die betreffenden Fahrzeuge in die der Leistungsfähigkeit ihres Motors entsprechenden Unterpositionen einzureihen.

Kosten

- 60 Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem bei dem vorlegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts. Die Auslagen anderer Beteiligter für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Fünfte Kammer) für Recht erkannt:

- 1. Nummer 5 der Tabelle im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2518/98 der Kommission vom 23. November 1998 zur Einreihung von bestimmten**

Waren in die Kombinierte Nomenklatur ist ungültig, weil darin für die in Unterposition 8703 21 10 der Kombinierten Nomenklatur beschriebenen Fahrzeuge anders als im Einreichungsavis des Ausschusses für das Harmonisierte System von 1999 eine Anhängelast von mindestens dem dreifachen Eigengewicht zugrunde gelegt und damit die Tragweite der Position in Bezug auf hauptsächlich zur Personenbeförderung gebaute Kraftfahrzeuge ausgedehnt wird.

2. Neue, vierrädrige Geländefahrzeuge mit nur einem Sitz, einem mit einem Lenker gesteuerten Lenksystem nach dem Ackermann-Prinzip und einer Anhängervorrichtung, deren technische Merkmale es ihnen erlauben, mindestens ihr zweifaches Eigengewicht zu schieben, sind in die Unterposition 8701 90 der Kombinierten Nomenklatur einzureihen. Es ist Sache des Gerichtshof Amsterdam, die betreffenden Fahrzeuge in die der Leistungsfähigkeit ihres Motors entsprechenden Unterpositionen einzureihen.

Unterschriften.