

**Sprawa C-192/19**

**Streszczenie wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym na podstawie art. 98 ust. 1 regulaminu postępowania przed Trybunałem Sprawiedliwości**

**Data wpływu:**

27 lutego 2019 r.

**Oznaczenie sądu odsyłającego:**

Gerechtshof Amsterdam (Niderlandy)

**Data wydania postanowienia o wystąpieniu z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym:**

12 lutego 2019 r.

**Strona wnosząca środek odwoławczy:**

Rensen Shipbuilding BV

**Strona przeciwna:**

Inspecteur van de Belastingdienst/Douane

---

**Przedmiot postępowania głównego**

Postępowanie apelacyjne przed gerechtshof Amsterdam (sądem drugiej instancji w Amsterdamie, Niderlandy) po uchyleniu do ponownego rozpoznania przez Hoge Raad der Nederlanden (sąd najwyższy Niderlandów) sporu w przedmiocie należności celnych przywozowych dotyczących kadłubów statków z Chińskiej Republiki Ludowej. Po przekazaniu sprawy nadal pozostaje spornym wyłącznie to, czy kadłuby statków powinny być zakwalifikowane jako statki pełnomorskie (8901 20 10 lub 8901 90 10 van de CN; zwolnione z należności celnych przywozowych) czy jako pozostałe statki (8901 20 90, 8901 90 91 lub 8901 90 99 CN; stawka celna 1,7 %).

## **Przedmiot i podstawa prawna wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym**

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym na podstawie art. 267 TFUE w sprawie wykładni pojęcia „pełnomorskie” w uwadze dodatkowej nr 1 do działu 89 Nomenklatury scalonej.

## **Pytanie prejudycjalne**

Uwaga dodatkowa nr 1 do rozdziału 89 Nomenklatury scalonej stanowi, że (między innymi) podpozycje 8901 20 10 i 8901 90 10 CN, dotyczące „statków pełnomorskich” odnoszą się jedynie do statków zaprojektowanych jako pełnomorskie. Co należy w tym kontekście rozumieć pod pojęciem „pełnomorskie”?

## **Powołane przepisy prawa Unii**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2658/87 z dnia 23 lipca 1987 r. w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej (nomenklatura scalona): uwaga dodatkowa nr 1 do działu 89, Ogólne reguły interpretacji Nomenklatury Scalonej 1, 2a i 6

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2913/92 z dnia 12 października 1992 r. ustanawiające Wspólnotowy Kodeks Celny (Wspólnotowy Kodeks celny): art. 5 ust. 2

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 652/2007 z dnia 8 czerwca 2007 r. dotyczące klasyfikacji niektórych towarów w Nomenklaturze Scalonej: załącznik, pkt 3

Noty wyjaśniające do nomenklatury scalonej Unii Europejskiej (Dz.U. 2015, C 76, str. 1): Wyjaśnienie do uwagi dodatkowej nr 1 do rozdziału 89

## **Powołane przepisy prawa krajowego**

Koninklijk besluit van 8 maart 2007 betreffende binnenschepen die ook voor niet-internationale zeereizen worden gebruikt (Dekret królewski z dnia 8 marca 2007 r. w sprawie statków żeglugi śródlądowej, które są używane również w żegludze krajowej) (Belgia)

## **Zwięzłe przedstawienie stanu faktycznego i postępowania głównego**

- 1 W maju i wrześniu 2009 r. przedstawiciel celny Cross Ocean C.V., działając jako bezpośredni przedstawiciel w rozumieniu art. 5 ust. 2 wspólnotowego kodeksu celnego w imieniu i na rzecz stoczni Rensen Shipbuilding BV, złożył wnioski o dopuszczenie do swobodnego obrotu 27 kadłubów statków (zwanym dalej:

„kadłubami statków”). Kadłuby statków pochodzą z Chińskiej Republiki Ludowej.

- 2 W każdym zgłoszeniu Cross Ocean wskazano podpozycję 8901 90 10 nomenklatury scalonej (zwanej dalej: „CN”). Jako opis produktu we wnioskach wskazano „kadłub statku”. Pozycja CN 8901 dotyczy statków do przewozu osób lub towarów. Podpozycja 8901 90 10 obejmuje w szczególności pełnomorskie statki do przewozu towarów (innych niż tankowce). Podpozycji tej odpowiada stawka celna 0 %. Kadłuby statków zostały dopuszczone do swobodnego obrotu z zastosowania tej stawki.
- 3 W następstwie kontroli celnej wniosków, o których mowa w pkt 1 przeprowadzonej u Rensen Shipbuilding w marcu 2012 r., Inspecteur (organ celny) stwierdził, że kadłuby statków powinny być uznane za kadłuby przeznaczone do budowy statków żeglugi śródlądowej. W przypadku osiemnastu kadłubów statków towarzystwa klasyfikacyjne Bureau Veritas, względnie Lloyd's Register wydały „Certificate of Conformity” lub też „Certificate of Hull Construction” (zwane dalej: „certyfikatami”). W certyfikatach tych potwierdzono, że kadłuby statków zostały zbudowane zgodnie z normami budowy statków dla żeglugi śródlądowej. Ponadto w przypadku 25 z 27 kadłubów statków złożono w Inspectie voor Verkeer en Waterstaat (inspekcji do spraw transportu i gospodarki wodnej) „wniosek o certyfikat dla statków żeglugi śródlądowej, a w dokumentacji Rensen Shipbuilding dla każdego kadłuba znajduje się umowa zawarta z nabywcą, w której zlecono budowę i dostawę statku przeznaczonego do użytku na europejskich drogach wodnych śródlądowych.
- 4 Inspecteur stwierdził, że osiem kadłubów statków należy uznać za przeznaczone do budowy tankowca żeglugi śródlądowej. Takie kadłuby statków powinny zdaniem Inspecteur być zakwalifikowane do podpozycji 8901 20 90 CN. Zdaniem Inspecteur spośród osiemnastu pozostałych kadłubów statków przeznaczonych do budowy innego statku żeglugi śródlądowej niż tankowiec, trzynaście powinno być zakwalifikowane do podpozycji 8901 90 99 CN jako „pozostałe statki do przewozu towarów z napędem mechanicznym”, a sześć do podpozycji 8901 90 91 CN jako „pozostałe statki do przewozu towarów z napędem niemechanicznym”.
- 5 Stawka celna dla podpozycji określonych w pkt 4 wynosi 1,7 %. W związku z tym dnia 27 kwietnia 2012 r. Inspecteur skierował do Rensen Shipbuilding żądanie zapłaty należności celnych.
- 6 Wyrokiem z dnia 2 lipca 2013 Rechtbank Noord-Holland (sąd pierwszej instancji dla prowincji Noord-Holland, Niderlandy) oddalił środek odwoławczy Rensen Shipbuilding od powyższego żądania zapłaty. Gerechtshof Amsterdam (sąd drugiej instancji w Amsterdamie, Niderlandy) utrzymał w mocy powyższy wyrok. W wyroku z dnia 11 czerwca 2015 r. gerechtshof wyszedł z założenia, że przy zastosowaniu ogólnej reguły interpretacji CN 2a („Wszelkie informacje o wyrobie zawarte w treści pozycji dotyczą wyrobu niekompletnego lub niegotowego, pod warunkiem że posiada on zasadniczy charakter wyrobu kompletnego lub

gotowego”) kadłuby statków powinny być zakwalifikowane jako statki do działu 89 CN. Orzekł on, że z dokumentów handlowych i certyfikatów znajdujących się w dokumentacji Rensen Shipbuilding wynika, iż przedmiotowe (kadłuby) statki żeglugi śródlądowej są zaprojektowane i zbudowane do żeglugi śródlądowej. Zdaniem gerechtshof nie może być mowy o statkach pełnomorskich i kadłuby statków stosownie do swojego typu powinny być zakwalifikowane do podpozycji 8901 20 90, 8901 90 91 lub 8901 90 99 CN.

- 7 Wyrokiem z dnia 30 czerwca 2017 r. Hoge Raad uchyliła wyrok gerechtshof Amsterdam i przekazała sprawę do ponownego rozpoznania gerechtshof, sądowi odsyłającemu w niniejszym postępowaniu.

### **Najważniejsze argumenty stron w postępowaniu głównym**

- 8 Rensen Shipbuilding powołuje się na uwagę dodatkową nr 1 do rozdziału 89 CN w związku z (ostatnim pełnym zdaniem) not wyjaśniających do nomenklatury scalonej Unii Europejskiej do tej uwagi dodatkowej. Nota ta, w zakresie, w jakim ma to znaczenie, brzmi następująco:

„Wyrażenie „statki wodne konstruowane jako statki pełnomorskie”, oznacza jednostki pływające, które ze względu na ich budowę i wyposażenie, są przystosowane do pływania po morzu, nawet w złą pogodę (siła wiatru około 7 w skali Beauforta).

[...]

Wyrażenie „statki pełnomorskie”, oznacza statki [...], które spełniają powyższe warunki, nawet jeżeli w rzeczywistości są wykorzystywane głównie na wodach przybrzeżnych, w ujściach rzek lub na jeziorach itp.”

- 9 Zdaniem Rensen Shipbuilding powyższa uwaga w związku z tą notą powinna być interpretowana w ten sposób, że dla uznania za statek pełnomorski decydującym jest czy kadłub statku nadaje się do żeglugi pełnomorskiej, to znaczy czy jest przeznaczony do żeglugi na morzu, a nie czy ukończony, wybudowany statek jest statkiem pełnomorskim. Gerechtshof Amsterdam powinien w swym wyroku wziąć pod uwagę obiektywne cechy i właściwości kadłubów statków w stanie, w jakim znajdowały się one w trakcie przywozu, a nie również z uwzględnieniem obiektywnych cech i właściwości statków, które ostatecznie zostały przez Rensen Shipbuilding zbudowane z tych kadłubów.
- 10 Rensen Shipbuilding podnosiła, że chodzi o kadłuby mogące służyć również do statków pełnomorskich, ponieważ po wybudowaniu statku mogą one rzeczywiście służyć do żeglugi morskiej. Na poparcie swojego stanowiska przedłożyła oświadczenia ekspertów. W dwóch oświadczeniach wskazano, że statki o wymiarach takich jak statki będące przedmiotem niniejszej sprawy mogą w wyżej wymienionych warunkach pogodowych żeglować w odległości do około 21 mil od wybrzeża.

### Zwięzłe uzasadnienie odesłania prejudycjalnego

- 11 Choć termin kadłub statku nie występuje w stosownych sformułowaniach pozycji rozdziału 89 CN, w ocenie Hoge Raad z not wyjaśniających Światowej Organizacji Celnej do rozdziału 89 CN wynika, że zgodnie ogólnymi regułami interpretacji 1 i 6 kadłub statku należy kwalifikować do podpozycji 8901 20 lub 8901 90 CN.
- 12 Z tego wyroku Hoge Raad wynika, że dla celów klasyfikacji CN kadłub statku należy uważać za „statek”, a nie „statek niewykończony lub niegotowy” w rozumieniu ogólnej reguły interpretacji 2a. W związku z tym dla dalszej klasyfikacji do podpozycji CN 8901 20 lub odpowiednio 8901 90, a mianowicie „pełnomorskie” lub „inne” nie ma znaczenia czy w momencie przywozu istniał zamiar wykorzystania kadłuba do budowy statku żeglugi śródlądowej i czy rzeczywiście taki statek został wybudowany i jest on w taki sposób użytkowany.
- 13 Aby uznać, że kadłuby statków nie są zaprojektowane i zbudowane jako pełnomorskie należy stwierdzić, że w momencie przywozu kadłuby te nie posiadają obiektywnych cech i właściwości pozwalających na ich wykorzystanie jako kadłub statku, który może transportować ładunek na pełnym morzu w złą pogodę w rozumieniu noty wyjaśniającej do CN („siła wiatru około 7 w skali Beauforta”). Z samych certyfikatów nie wynika, że kadłuby statków nie mogą być zakwalifikowane jako pełnomorskie w ramach podpozycji 8901 20 10 lub 8901 90 10. Certyfikaty potwierdzają wprawdzie, że kadłuby są przeznaczone do żeglugi śródlądowej, jednak zdaniem Hoge Raad nie jest zrozumiałym dlaczego miałyby to prowadzić do wniosku, iż kadłuby te nie są zaprojektowane i zbudowane jako pełnomorskie.
- 14 Bezsprzeczne jest, że kadłuby można zakwalifikować do kategorii „pozostałe” (podpozycje 8901 20 90, 8901 90 91 of 8901 90 99 CN), ponieważ są one przeznaczone do żeglugi śródlądowej (a nie pełnomorskiej). Jeżeli okaże się, że kadłuby są również przeznaczone do żeglugi pełnomorskiej (podpozycja 8901 20 10 lub 8901 90 10 CN), należy je kwalifikować jako „pełnomorskie”.
- 15 Nie jest spornym pomiędzy stronami, że przedmiotowe kadłuby nie są przeznaczone do żeglugi po oceanach przy załadunku w wyżej opisanych warunkach pogodowych. Strony nie zgadzają się co do tego, na jakiej odległości w głąb morza może żeglować statek, aby można było mówić o żegludze „pełnomorskiej” w rozumieniu uwagi dodatkowej nr 1 do rozdziału 89 CN.
- 16 Jeden z powołanych przez Rensen Shipbuilding ekspertów wspomina w swoim oświadczeniu o wykorzystaniu statków żeglugi śródlądowej w rejsach morskich pomiędzy (nie położonym na wybrzeżu) portem w Antwerpii z jednej strony, a położonymi na wybrzeżu belgijskimi portami w Zeebrugge, Oostende i Nieuwpoort z drugiej strony przez Westerschelde i Morze Północne. W odniesieniu do takich rejsów obowiązują ograniczenia w zakresie zanurzenia i fal. W art. 3 koninklijk besluit betreffende binnenschepen die ook voor niet-



internationale zeereizen worden gebruikt van 8 maart 2007 ( stanowi, że „statek żeglugi śródlądowej” może żeglować po ograniczonym obszarze żeglugowym pomiędzy Westerschelde, a portami belgijskiego wybrzeża pod warunkiem, że nie płynie on dalej niż 5 mil morskich od wybrzeża. Ekspert założył w swoim oświadczeniu, że trasa wzdłuż niderlandzkiego i belgijskiego wybrzeża pomiędzy ujściem Westerschelde (na zachód od linii Breskens-Vlissingen) a wyżej wymienionymi portami belgijskimi kwalifikuje się jako „pełne morze”.

- 17 Towarzystwo klasyfikacyjne Lloyd's Register początkowo stwierdziło, że z „Certificate of Hull Construction” i dokonanej przez nie klasyfikacji wynika wyraźnie, że kadłuby są przeznaczone do żeglugi śródlądowej. Kadłub takiego statku nie jest wystarczająco mocny, aby wytrzymać obciążenia związane z falami na morzu. Zdaniem Lloyd's Register orzeczenie Sądu Najwyższego jest teoretycznie prawidłowe, ale w praktyce jest wysoce mało prawdopodobne, aby statek zbudowany według wymogów dla żeglugi śródlądowej był wystarczająco mocny, aby przetrwać na morzu przy sile wiatru 7 i związanych z tym falami.
- 18 W drugim oświadczeniu Lloyd's Register wskazuje jednak, że zawarta w przepisach prawnych definicja statków morskich różni się od tego, co rozumie się pod tym pojęciem w branży towarzystw klasyfikacyjnych. Pod pojęciem statek pełnomorski Lloyd's Register rozumie wyłącznie statek, który może bez problemu żeglować po oceanach, jednak z przepisów celnych wynika, że definicja statku pełnomorskiego obejmuje również statek, który może żeglować na wodach przybrzeżnych, w ujściach rzek lub na jeziorach. Wymiary kadłubów przedstawione Inspecteur to wymiary statków, które - zdaniem Lloyd's Register - w rozumieniu potocznym są określane jako statki żeglugi śródlądowej, jednak są również przeznaczone do żeglugi na wodach przybrzeżnych, w ujściach rzek lub na jeziorach.
- 19 Mając na uwadze powyższe, nasuwa się pytanie, co należy rozumieć przez pojęcie „(żeglugi) pełnomorskiej”. Z treści noty wyjaśniającej do uwagi dodatkowej nr 1 do rozdziału 89 CN (zob. pkt 8) można wywnioskować, że „wody przybrzeżne, ujścia rzek i jeziora” nie zaliczają się do pełnego morza. Wobec braku definicji pojęcia „wody przybrzeżne” nadal nie jest jednak jasne, jak daleko w głąb morza musi wypłynąć statek, aby znaleźć się na „pełnym morzu”. Na podstawie not wyjaśniających do CN można by bronić stanowiska, zgodnie z którym nie jest istotna odległość statku od wybrzeża, lecz jedynie możliwość żeglowania po morzu w opisanych tam złych warunkach pogodowych.
- 20 Tariefcommissie (dawny wydział niderlandzkiego sądu najwyższego w odniesieniu do spraw celnych) orzekł w wyroku z dnia 14 grudnia 1994 r., że kadłub statku, któremu udzielono po jego ukończeniu pozwolenia na żeglowanie 21 mil morskich od wybrzeża - a więc 9 mil od prawnomiędzynarodowej granicy 12 mil - i który otrzymał klasyfikację „sea and river waters”, powinien być klasyfikowany jako pełnomorski. Zatem zdaniem Tariefcommissie pełne morze zaczyna się 12 mil od wybrzeża.

- 21 Rozporządzenie Komisji (WE) nr 652/2007 z dnia 8 czerwca 2007 r. dotyczące klasyfikacji niektórych towarów w Nomenklaturze Scalonej Komisja Europejska opiera się na innym rozumieniu pojęcia „pełnomorski”. Z pkt 3 załącznika do tego rozporządzenia (ad 8901 10 90) można wywnioskować, że Komisja stoi na stanowisku, że o „statku pełnomorskim” jest mowa wyłącznie, gdy może on żeglować po *wszystkich częściach* morza bez ograniczenia odległości od wybrzeża.
- 22 W świetle powyższych rozważań *Gerechtshof Amsterdam* ma wątpliwości, po jakiej części morza powinien być w stanie żeglować statek wraz z ładunkiem w wyżej wymienionych trudnych warunkach pogodowych, aby mógł być uznany za „statek pełnomorski” w rozumieniu rozdziału 89 CN. Jeżeli pełne morze zaczyna się dopiero 21 mil od wybrzeża, to między stronami nie jest spornym, że przedmiotowe kadłuby nie posiadają obiektywnych cech i właściwości pozwalających na żeglowanie statku z ładunkiem na pełnym morzu przy sile wiatru 7. W przypadku, gdy pełne morze zaczyna się bliżej niż 21 mil od wybrzeża, to jest to sporne między stronami, a *Inspecteur* powinien przedłożyć dowody na poparcie swojego stanowiska, że przedmiotowe kadłuby nie posiadają obiektywnych cech i właściwości pozwalających na żeglowanie statku z ładunkiem na pełnym morzu przy sile wiatru 7.

DOKUMENT ROZWIĄZANIOWY