

Cauza C-192/19**Rezumatul cererii de decizie preliminară întocmit în temeiul articolului 98 alineatul (1) din Regulamentul de procedură al Curții de Justiție****Data depunerii:**

27 februarie 2019

Instanța de trimitere:

Gerechtshof Amsterdam (Țările de Jos)

Data deciziei de trimitere:

12 februarie 2019

Apelantă:

Rensen Shipbuilding BV

Intimat:

Inspecteur van de Belastingdienst/Douane

Obiectul procedurii principale

Apel introdus la Gerechtshof Amsterdam [Curtea de Apel din Amsterdam (Țările de Jos)] în urma trimiterii spre rejudecare de către Hoge Raad der Nederlanden [Curtea Supremă, Țările de Jos] a unei cauze privind taxele la import pentru carcase de nave provenite din Republica Populară Chineză. În urma trimiterii spre rejudecare, litigiul vizează numai aspectul dacă carcasele de nave trebuie considerate vase pentru navigația maritimă (subpoziția 8901 20 10 sau 8901 90 10 din NC; exonerate de taxe la import) sau alte vase (subpoziția 8901 20 90, 8901 90 91 sau 8901 90 99 din NC; taxă de 1,7 %).

Obiectul și temeiul juridic al trimiterii preliminare

Cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE privind interpretarea noțiunii „pentru largul mării” din nota complementară 1 de la capitolul 89 din Nomenclatura combinată.

Întrebarea preliminară

Nota complementară 1 de la capitolul 89 din Nomenclatura combinată prevede (printre altele) că subpozițiile 8901 20 10 și 8901 90 10 din NC („nave pentru navigație maritimă”) se referă exclusiv la nave proiectate pentru largul mării. Cum trebuie înțeleasă noțiunea „pentru largul mării” în acest context?

Dispozițiile de drept al Uniunii invocate

Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 al Consiliului din 23 iulie 1987 privind Nomenclatura tarifară și statistică și Tariful Vamal Comun (denumit în continuare „Nomenclatura combinată”): nota complementară 1 de la capitolul 89 – Reguli generale de clasificare 1, 2.a) și 6

Regulamentul (CEE) nr. 2913/92 al Consiliului din 12 octombrie 1992 de instituire a Codului Vamal Comunitar (denumit în continuare „Codul vamal comunitar”): articolul 5 alineatul (2)

Regulamentul (CE) nr. 652/2007 al Comisiei din 8 iunie 2007 privind clasificarea anumitor mărfuri în Nomenclatura Combinată: anexa nr. 3

Note explicative ale Nomenclurii Combinate a Uniunii Europene (JO 2015, C 76, p.1): nota explicativă referitoare la nota complementară 1 de la capitolul 89

Dispozițiile naționale invocate

Koninklijk besluit van 8 maart 2007 betreffende binnenschepen die ook voor niet-internationale zeereizen worden gebruikt (Decretul regal din 8 martie 2007 privind navele de navigație interioară utilizate inclusiv pentru navigația maritimă națională, Belgia)

Prezentare succintă a situației de fapt și a procedurii principale

1. În lunile mai și septembrie 2009, comisionarul în vamă Cross Ocean CV, în calitate de reprezentat direct în sensul articolului 5 alineatul (2) din Codul vamal comunitar, a declarat în numele și pe seama constructorului de nave Rensen Shipbuilding BV 27 de carcase de nave (denumite în continuare „carcase de nave”) în vederea punerii în liberă circulație. Carcasele de nave proveneau din Republica Populară Chineză.
2. În fiecare formular, Cross Ocean a indicat subpoziția 8901 90 10 din Nomenclatura combinată (denumită în continuare „NC”). În ceea ce privește descrierea mărfurilor, declarațiile conțineau indicația „carcasă de navă”. Poziția 8901 din NC se referă la navele pentru transportul persoanelor și/sau al mărfurilor. Subpoziția 8901 90 10 se referă în special la nave pentru navigația maritimă pentru transportul mărfurilor (cu excepția navelor-cisternă). Taxa vamală aferentă

acestei subpoziții este de 0 %. Carcasele de nave au fost puse în liberă circulație cu aplicarea acestei taxe.

- 3 Cu ocazia unui control vamal desfășurat în luna martie a anului 2012 la Rensen Shipbuilding cu privire la declarațiile menționate la punctul 1, Inspecteur (inspectorul vamal, denumit în continuare „Inspecteur”) a considerat că respectivele carcase trebuie considerate ca fiind destinate construirii de nave pentru navigația interioară. Pentru 18 carcase de nave, societățile de clasificare Bureau Veritas și Lloyd’s Register au acordat un „Certificate of Conformity”, respectiv un „Certificate of Hull Construction” (denumite în continuare „certIFICATELE”). În conformitate cu certificatele, carcasele de nave au fost construite pentru navigația interioară potrivit standardelor de construcție a navelor. În plus, la Inspectie voor Verkeer en Waterstaat (Inspectoratul Transporturilor și Gospodăririi Apelor) a fost depusă o „cerere de certificare pentru nave de navigație interioară” pentru 25 dintre cele 27 de carcase de nave, iar la administrația Rensen Shipbuilding pentru fiecare carcasă a fost găsit câte un contract încheiat între Rensen Shipbuilding și un beneficiar prin care era atribuită o comandă pentru construirea și livrarea unei nave destinate utilizării pe căile navigabile europene interioare.
- 4 Inspecteur a considerat că opt carcase de nave trebuie considerate carcase destinate construirii unei nave-cisternă pentru navigația interioară. În opinia Inspecteur, astfel de carcase de nave trebuie clasificate la subpoziția 8901 20 90 din NC. Inspecteur apreciază că dintre celelalte 19 carcase de nave destinate construirii altui tip de navă de transport pentru navigația interioară decât o navă-cisternă, 13 carcase trebuie clasificate la subpoziția 8901 90 99 din NC drept „alte nave pentru transportul mărfurilor, cu propulsie cu motor” și șase carcase la subpoziția 8901 90 91 din NC drept „alte nave pentru transportul mărfurilor, fără propulsie cu motor”.
- 5 Taxa vamală pentru subpozițiile menționate la punctul 4 este de 1,7 %. Inspecteur a perceput taxele vamale corespunzătoare de la Rensen Shipbuilding prin avizul de plată din 27 aprilie 2012.
- 6 Prin hotărârea din 2 iulie 2013, Rechtbank Noord-Holland (Tribunalul Noord-Holland, Țările de Jos) a respins ca nefondată acțiunea introdusă de Rensen Shipbuilding împotriva avizelor de plată. Gerechtshof Amsterdam (Curtea de Apel din Amsterdam, Țările de Jos) a confirmat această hotărâre. Prin hotărârea pronunțată de Gerechtshof la 11 iunie 2015, aceasta a considerat că carcasele de nave trebuie clasificate cu ajutorul regulii generale de clasificare 2.a) din NC („Orice referire la un articol de la o poziție determinată acoperă acest articol, chiar incomplet sau nefinit, cu condiția ca acesta să prezinte, ca atare, caracteristicile esențiale ale articolului complet sau finit”) drept nave clasificate la capitolul 89 din NC. Din documentele comerciale și certificatele descoperite la administrația Rensen Shipbuilding rezultă că respectivele (carcase pentru) nave de navigație internă erau concepute și destinate utilizării pe căile navigabile interioare. Acestea nu erau nave pentru navigația maritimă, astfel încât, prin concepția lor, carcasele

de nave trebuie clasificate la subpoziția 8901 20 90, 8901 90 91 sau 8901 90 99 din NC.

- 7 Prin hotărârea din 30 iunie 2017, Hoge Raad a respins hotărârea Gerechtshof Amsterdam și a retrimis cauza spre rejudecare la Gerechtshof, instanța de trimitere din prezenta cauză.

Principalele argumente ale părților

- 8 Rensen Shipbuilding invocă nota complementară 1 de la capitolul 89 din NC coroborată cu (ultima teză din) nota explicativă a Uniunii Europene referitoare la nota complementară respectivă. În măsura în care acest aspect este relevant în speță, nota explicativă prevede:

„Sunt considerate «nave pentru largul mării» navele care, datorită construcției și echipamentului, sunt apte de manevre pe mare, în condiții meteo nefavorabile (mare de gradul 7 pe scara Beaufort).

[...]

Expresia «nave pentru navigație maritimă» se referă la nave [...] ce îndeplinesc condițiile de mai sus, chiar dacă sunt utilizate în principal în lungul coastelor, în estuare, în lacuri etc.”

- 9 Potrivit Rensen Shipbuilding, nota de capitol trebuie interpretată prin coroborare cu nota explicativă aferentă în sensul că pentru clasificarea drept navă pentru navigația maritimă este determinant aspectul dacă carcasa de navă este concepută pentru largul mării, adică este adecvată pentru utilizarea pe mare, iar nu dacă nava complet finalizată este o navă maritimă. În scopul aprecierii sale, Gerechtshof Amsterdam ar fi trebuit să țină seama numai de caracteristicile și proprietățile obiective ale carcaselor de nave în starea în care acestea se aflau la momentul importului, iar nu de proprietățile și caracteristicile obiective ale navelor livrate în final de Rensen Shipbuilding pe baza acestor carcase de nave.
- 10 Este vorba despre carcase adecvate să servească drept cocă a unei nave maritime, întrucât după finalizare, carcasa ar putea fi utilizată în mod cert pe mare, ca nave. În susținerea argumentației sale, Rensen Shipbuilding a prezentat rapoarte de expertiză. În două dintre rapoarte se menționează că navele având dimensiuni precum cea în discuție, în condițiile meteorologice menționate, trebuie să se poată depărta până la aproximativ 21 de mile marine față de țărm.

Prezentare succintă a motivării trimiterii preliminare

- 11 Chiar dacă noțiunea de carcasă de navă (sau cocă de navă) nu apare în textul pozițiilor respective din capitolul 89 din NC, în opinia Hoge Raad, din nota explicativă a Sistemului armonizat al Organizației Mondiale a Vămirilor aferentă

capitolului 89 reiese că o carcasă de navă trebuie clasificată cu ajutorul regulilor generale de clasificare 1 și 6 la una dintre subpozițiile 8901 20 sau 8901 90 din NC.

- 12 Din această apreciere a Hoge Raad reiese că o carcasă de navă pentru scopurile menționate în NC trebuie considerată „navă”, iar nu „navă incompletă sau nefinită” în sensul regulii generale de clasificare 2.a). În consecință, pentru determinarea subpoziției exacte din NC, 8901 20, respectiv 8901 90 – și anume „nave pentru navigația maritimă” sau „alte” – nu este relevant dacă la momentul importului se intenționa finalizarea carcaselor ca nave de navigație interioară și că acestea au fost finalizate și utilizate efectiv ca nave de navigație interioară.
- 13 Pentru a stabili că carcassele de nave nu sunt concepute pentru largul mării trebuie să se constate că la momentul importului acestea nu prezentau caracteristicile și proprietățile obiective pentru a servi drept cocă a unei nave, care poate transporta încărcătură în largul mării, în condițiile meteo nefavorabile („mare de gradul 7 pe scara Beaufort”) menționate în nota explicativă NC. Din certificatele în sine nu reiese că carcassele de nave nu pot fi clasificate drept nave pentru navigația maritimă la subpoziția 8901 20 10 sau 8901 90 10. Chiar dacă certificatele confirmă faptul că carcassele sunt adecvate pentru navigația interioară, Hoge Raad consideră că acest lucru nu justifică concluzia potrivit căreia, prin concepția lor, carcassele de nave nu pot servi drept cocă a unei nave.
- 14 Este cert faptul că carcassele pot fi clasificate în categoria „alte” (subpozițiile 8901 20 90, 8901 90 91 sau 8901 90 99 din NC), întrucât acestea sunt adecvate să servească drept cocă a unei nave de navigație interioară (navă pentru navigația interioară). Dacă rezultă că, în plus, carcassele sunt adecvate pentru a servi drept cocă a unei nave maritime (subpoziția 8901 20 10 sau 8901 90 10 din NC), acestea trebuie clasificate drept „navă pentru navigația maritimă”.
- 15 Părțile nu contestă că respectivele carcasse nu sunt adecvate pentru a servi drept cocă a unei nave cu care – în stare încărcată, în condițiile meteo menționate – pot fi traversate mările. Părțile nu sunt de acord cu privire la distanța față de coastă pe care trebuie să o poată parcurge o navă pe mare pentru a putea fi vorba despre „capacitatea de a naviga în largul mării” în sensul notei complementare 1 de la capitolul 89 din NC.
- 16 În raportul său, unul dintre experții angajați de Rensen Shipbuilding descrie utilizarea navelor de navigație interioară pentru călătorii pe mare prin estuarul Westerschelde și Marea Nordului, între portul (neafat pe coastă) Anvers, pe de o parte, și porturile de coastă belgiene, Zeebrugge, Oostende și Nieuwpoort, pe de altă parte. În acest sens sunt aplicabile restricții cu privire la pescaj și starea mării. Articolul 3 din Decretul regal din 8 martie 2007 privind navele de navigație interioară utilizate inclusiv pentru navigația maritimă națională prevede că o „navă de navigație interioară” se poate deplasa în această zonă limitată situată între Westerschelde și porturile de coastă belgiene în măsura în care aceasta nu se depărtează mai mult de cinci mile marine față de țărm. În raportul său, expertul

consideră că distanța de-a lungul coastei neerlandeze și belgiene între estuarul Westerschelde (la vest de linia Breskens-Vlissingen) și porturile belgiene de coastă reprezintă „largul mării”.

- 17 Inițial, societatea de clasificare Lloyd's Register a declarat că din „Certificate of Hull Construction” și din clasificarea efectuată de aceasta reiese că este vorba despre carcasa unei nave de navigație interioară. Carcasa unei astfel de nave nu este suficient de puternică pentru a rezista la presiunea valurilor mării. Chiar dacă, teoretic, constatările Hoge Raad sunt valabile, în practică este foarte puțin probabil ca o navă construită în conformitate cu cerințele privind navele de navigație interioară să fie suficient de puternică pentru a rezista mării de gradul 7 și valurilor corespunzătoare.
- 18 Cu toate acestea, într-o a doua declarație, Lloyd's Register a precizat că definiția navelor maritime din dispozițiile legale diferă de ceea ce se înțelege prin nave maritime în domeniul societăților de clasificare. Prin navă maritimă, Lloyd's Register înțelege exclusiv o navă care poate traversa fără probleme mările, însă din dispozițiile vamale reiese că definiția unei nave maritime trebuie să includă și o navă care se poate deplasa în lungul coastelor, în estuare și lacuri. Dimensiunile carcasei pe care le-a prezentat Inspecteur sunt dimensiunile navelor care – potrivit Lloyd's Register –, în limbajul cotidian desemnează nave de navigație interioară care sunt însă adecvate și pentru utilizarea în estuare, pe lacuri de mari dimensiuni și în lungul coastelor.
- 19 Având în vedere considerațiile de mai sus, se ridică întrebarea privind înțelesul noțiunii „(navigare în) largul mării”. Din textul notei explicative referitoare la nota complementară de la capitolul 89 din NC (a se vedea punctul 8) reiese că „coastele, estuarele și lacurile” nu fac parte din largul mării. Cu toate acestea, în lipsa unei definiții a noțiunii „în lungul coastelor” nu este clar cât de mult trebuie să se depărteze o navă pe mare pentru a se afla în „largul mării”. Pe baza acestei note explicative la Nomenclatura combinată s-ar putea susține că nu este vorba despre distanța dintre navă și țărm, ci numai despre posibilitatea ca o navă să fie aptă de manevre pe mare în condițiile meteo nefavorabile menționate în cadrul acestei note.
- 20 În hotărârea din 14 decembrie 1994, Tariefcommissie (fosta instanță supremă neerlandeză în materie vamală) a stabilit că o carcasă de navă care după finalizare se poate depărta la o distanță de până la 21 de mile marine față de țărm – așadar cu nouă mile marine mai mult decât limita de 12 mile prevăzută de dreptul internațional – și care obține clasificarea „sea and river waters” trebuie clasificată drept navă pentru navigația maritimă. Astfel, potrivit Tariefcommissie, largul mării începe la o distanță de 12 mile marine față de țărm.
- 21 În Regulamentul (CE) nr. 652/2007 al Comisiei din 8 iunie 2007 privind clasificarea anumitor mărfuri în Nomenclatura combinată, Comisia Europeană pleacă de la o altă definiție a noțiunii „în largul mării”. Punctul 3 din anexa la acest regulament (privind 8901 10 90 din NC) indică faptul că Comisia consideră

că produsul poate fi considerat navă „de navigat în plină mare” numai dacă pot fi parcurse *toate zonele* maritime, fără limită în ceea ce privește distanța maximă față de țărm.

- 22 Având în vedere considerațiile de mai sus, Gerechtshof Amsterdam are îndoieli în legătură cu aspectul privind zona maritimă în care o navă trebuie să poată transporta încărcătura în condițiile meteo nefavorabile menționate pentru a putea fi considerată „navă pentru navigație maritimă” în sensul capitolului 89 din NC. Dacă largul mării începe la o distanță de peste 21 de mile marine față de țărm, pentru părți este de necontestat faptul că respectivele carcase nu prezintă caracteristicile și proprietățile obiective pentru a servi drept cocă a unei nave care poate transporta încărcătură pe o mare de gradul 7. Dacă largul mării începe la o distanță de mai puțin de 21 de mile marine față de țărm, acest lucru este pe deplin contestat de părți, astfel încât Inspecteur trebuie să prezinte dovezi în sprijinul afirmației sale potrivit căreia respectivele carcase nu prezintă caracteristicile și proprietățile obiective pentru a servi drept cocă a unei nave care să poată transporta încărcătură în zona maritimă respectivă, în condițiile unei mări de gradul 7.