

Rechtssache C-192/19**Zusammenfassung des Vorabentscheidungsersuchens gemäß Art. 98 Abs. 1 der Verfahrensordnung des Gerichtshofs****Eingangsdatum:**

27. Februar 2019

Vorlegendes Gericht:

Gerechtshof Amsterdam (Niederlande)

Datum der Vorlageentscheidung:

12. Februar 2019

Rechtsmittelführerin:

Rensen Shipbuilding BV

Rechtsmittelgegner:

Inspecteur van de Belastingdienst/Douane

Gegenstand des Ausgangsrechtsstreits

Rechtsmittel beim Gerechtshof Amsterdam (Niederlande) nach Zurückverweisung eines Rechtsstreits über die Einfuhrzölle von Schiffskaskos aus der Volksrepublik China durch den Hoge Raad der Niederlande. Nach Zurückverweisung steht nur noch im Streit, ob die Schiffskaskos als Wasserfahrzeuge für die Seeschifffahrt (8901 20 10 oder 8901 90 10 KN; frei von Einfuhrzöllen) oder andere Wasserfahrzeuge (8901 20 90, 8901 90 91 oder 8901 90 99 KN; Satz von 1,7 %) einzureihen sind.

Gegenstand und Rechtsgrundlage des Vorabentscheidungsersuchens

Vorabentscheidungsersuchen gemäß Art. 267 AEUV über die Auslegung des Begriffs „seetüchtig“ in der Zusätzlichen Anmerkung 1 zu Kapitel 89 der Kombinierten Nomenklatur.

Vorlagefrage

Die Zusätzliche Anmerkung 1 zu Kapitel 89 der Kombinierten Nomenklatur bestimmt, dass sich (u. a.) die KN-Unterpositionen 8901 20 10 und 8901 90 10 („Wasserfahrzeuge für die Seeschifffahrt“) allein auf Wasserfahrzeuge beziehen, die ihrer Beschaffenheit nach seetüchtig sind. Was ist in diesem Zusammenhang unter „seetüchtig“ zu verstehen?

Angeführte Bestimmungen des Unionsrechts

Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates vom 23. Juli 1987 über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif (im Folgenden: Kombinierte Nomenklatur): Zusätzliche Anmerkung 1 zu Kapitel 89, Allgemeine Einreihungsvorschriften 1, 2a und 6

Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates vom 12. Oktober 1992 zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften (im Folgenden: Zollkodex der Gemeinschaften): Art. 5 Abs. 2

Verordnung (EG) Nr. 652/2007 der Kommission vom 8. Juni 2007 zur Einreihung von bestimmten Waren in die Kombinierte Nomenklatur: Anhang Nr. 3

Erläuterungen zur Kombinierten Nomenklatur der Europäischen Union (ABl. 2015, C 76, S. 1): Erläuterung zur Zusätzlichen Anmerkung 1 zu Kapitel 89

Angeführte Bestimmungen des nationalen Rechts

Königlicher Erlass vom 8. März 2007 über Binnenschiffe, die auch für die nationale Seeschifffahrt eingesetzt werden (Belgien)

Kurze Darstellung des Sachverhalts und des Ausgangsverfahrens

- 1 Im Mai und September 2009 meldete der Zollspediteur Cross Ocean CV als direkter Vertreter im Sinne von Art. 5 Abs. 2 des Zollkodex der Gemeinschaften im Namen und für Rechnung der Rensen Shipbuilding BV, eines Schiffsbauers, 27 Schiffskaskos (im Folgenden: Schiffskaskos) zur Überführung in den zollrechtlich freien Verkehr an. Die Schiffskaskos stammen aus der Volksrepublik China.
- 2 Auf jedem Anmeldeformular gab Cross Ocean Unterposition 8901 90 10 der Kombinierten Nomenklatur (im Folgenden: KN) an. Als Warenbeschreibung enthalten die Anmeldungen die Angabe „Schiffskasko“. Position 8901 KN bezieht sich auf Wasserfahrzeuge zum Befördern von Personen und/oder Gütern. Unterposition 8901 90 10 bezieht sich insbesondere auf Wasserfahrzeuge für die Seeschifffahrt zum Befördern von Gütern (ausgenommen Tankschiffe). Der zu dieser Unterposition gehörende Zollsatz beträgt 0 %. Die Schiffskaskos wurden unter Anwendung dieses Satzes in den zollrechtlich freien Verkehr übergeführt.

- 3 Anlässlich einer im März 2012 bei Rensen Shipbuilding durchgeführten Zollkontrolle der in Rn. 1 genannten Anmeldungen vertrat der Inspecteur (Zollinspektor, im Folgenden: Inspecteur) die Auffassung, die Schiffskaskos seien als zum Bau von Wasserfahrzeugen für die Binnenschifffahrt bestimmte Kaskos anzusehen. Für 18 Schiffskaskos erteilten die Klassifikationsgesellschaften Bureau Veritas bzw. Lloyd's Register ein „Certificate of Conformity“ bzw. ein „Certificate of Hull Construction“ (im Folgenden: Bescheinigungen). Ausweislich der Bescheinigungen wurden die Schiffskaskos nach Schiffsbaustandards für die Binnenschifffahrt gebaut. Darüber hinaus wurde für 25 der 27 Schiffskaskos bei der Inspectie voor Verkeer en Waterstaat (Inspektion für Verkehr und Wasserwirtschaft) ein „Zertifizierungsantrag für Binnenschiffe“ gestellt und in der Verwaltung von Rensen Shipbuilding für jeden Kasko ein Vertrag von Rensen Shipbuilding mit einem Abnehmer aufgefunden, in dem ein Auftrag für den Bau und die Lieferung eines für den Einsatz auf europäischen Binnenwasserstraßen bestimmten Schiffs erteilt wird.
- 4 Der Inspecteur vertrat die Auffassung, acht Schiffskaskos seien als zum Bau eines Tankschiffs für die Binnenschifffahrt bestimmte Kaskos anzusehen. Derartige Schiffskaskos sind nach Ansicht des Inspecteur in Unterposition 8901 20 90 KN einzureihen. Von den übrigen 19 zum Bau eines anderen Typs Frachtschiff für die Binnenschifffahrt als einem Tankschiff bestimmten Schiffskaskos sind nach Auffassung des Inspecteur 13 in Unterposition 8901 90 99 KN als „andere Wasserfahrzeuge zum Befördern von Gütern, mit maschinellem Antrieb“ und sechs in Unterposition 8901 90 91 KN als „andere Wasserfahrzeuge zum Befördern von Gütern, ohne maschinellen Antrieb“ einzureihen.
- 5 Der Zollsatz für die in Rn. 4 genannten Unterpositionen beträgt 1,7 %. Der Inspecteur erhob bei Rensen Shipbuilding mit Zahlungsaufforderung vom 27. April 2012 entsprechende Zölle.
- 6 Die Rechtbank Noord-Holland (Niederlande) wies die Klage von Rensen Shipbuilding gegen die Zahlungsaufforderungen mit Urteil vom 2. Juli 2013 als unbegründet ab. Der Gerichtshof Amsterdam (Niederlande) bestätigte dieses Urteil. In seinem Urteil vom 11. Juni 2015 ging der Gerichtshof davon aus, dass die Schiffskaskos unter Anwendung der allgemeinen Einreihungsvorschrift 2a der KN („Jede Anführung einer Ware in einer Position gilt auch für die unvollständige oder unfertige Ware, wenn sie im vorliegenden Zustand die wesentlichen Beschaffenheitsmerkmale der vollständigen oder fertigen Ware hat.“) als Wasserfahrzeuge in Kapitel 89 der KN einzureihen seien. Aus den in der Verwaltung von Rensen Shipbuilding aufgefundenen Handelspapieren und Zertifizierungen ergebe sich, dass die betreffenden (Kaskos für) Binnenschiffe für den Einsatz auf Binnengewässern konzipiert und gebaut worden seien. Es handle sich nicht um Wasserfahrzeuge für die Seeschifffahrt, so dass die Schiffskaskos aufgrund ihrer Beschaffenheit in Unterposition 8901 20 90, 8901 90 91 oder 8901 90 99 KN einzureihen seien.
- 7 Der Hoge Raad hob das Urteil des Gerichtshof Amsterdam in seinem Urteil vom 30. Juni 2017 auf und verwies den Rechtsstreit zurück an diesen Gerichtshof, das vorliegende Gericht in dieser Rechtssache.

Wesentliche Argumente der Parteien des Ausgangsrechtsstreits

- 8 Rensen Shipbuilding beruft sich auf die Zusätzliche Anmerkung 1 zu Kapitel 89 der KN in Verbindung mit (dem letzten Satz) der Erläuterung der Europäischen Union zu dieser Zusätzlichen Anmerkung. In der Erläuterung heißt es, soweit hier relevant:

„Als ‚Wasserfahrzeuge, die ihrer Beschaffenheit nach seetüchtig sind‘, gelten Wasserfahrzeuge, die aufgrund ihrer Bauart und ihrer Ausrüstung auch bei schwerem Wetter (etwa Windstärke 7 nach der Beaufort-Skala) auf See bleiben können.

...

Als ‚Wasserfahrzeuge für die Seeschifffahrt‘ gelten die den vorstehenden Voraussetzungen entsprechenden [Wasserfahrzeuge], auch wenn sie hauptsächlich z. B. in Küstengewässern, in Flussmündungen oder auf Seen verwendet werden.“

- 9 Die Anmerkung sei, so Rensen Shipbuilding, in Verbindung mit ihrer Erläuterung dahin auszulegen, dass es für die Einstufung als Wasserfahrzeug für die Seeschifffahrt entscheidend darauf ankomme, ob der Schiffskasko seetüchtig, d. h. für den Einsatz auf See geeignet, sei, und nicht, ob das vollständig fertiggestellte Wasserfahrzeug seegehend sei. Der Gerichtshof Amsterdam hätte bei seiner Beurteilung allein den objektiven Merkmalen und Eigenschaften der Schiffskaskos in dem Zustand, in dem sie sich zum Zeitpunkt der Einfuhr befunden hätten, Rechnung tragen dürfen und nicht auch den objektiven Eigenschaften und Merkmalen der Wasserfahrzeuge, die von ihr auf der Grundlage dieser Schiffskaskos letztlich geliefert worden seien.
- 10 Es handle sich um Kaskos, die geeignet seien, als Rumpf von Seeschiffen zu dienen, da die Kaskos nach Fertigstellung als Schiff durchaus auf See eingesetzt werden könnten. Rensen Shipbuilding hat zur Stützung ihres Vorbringens Sachverständigengutachten vorgelegt. In zwei Gutachten wird ausgeführt, dass sich Schiffe mit Dimensionen wie den im vorliegenden Fall in Rede stehenden bei den genannten Witterungsbedingungen bis ca. 21 Seemeilen vom Ufer entfernen können müssten.

Kurze Darstellung der Begründung der Vorlage

- 11 Obwohl der Begriff Schiffskasko (oder Schiffsrumpf) im Wortlaut der betreffenden Positionen von Kapitel 89 der KN nicht vorkommt, ergibt sich nach Auffassung des Hoge Raad aus der HS-Erläuterung der Weltzollorganisation zu Kapitel 89, dass ein Schiffskasko unter Anwendung der allgemeinen Einreihungsvorschriften 1 und 6 in eine Unterposition von 8901 20 oder 8901 90 KN einzureihen ist.
- 12 Aus dieser Auffassung des Hoge Raad folgt, dass ein Schiffskasko für die Zwecke der KN als „Wasserfahrzeug“ und nicht als „unvollständiges oder unfertiges Wasserfahrzeug“ im Sinne der Allgemeinen Einreihungsvorschrift 2a anzusehen ist. Dementsprechend kommt es für die Bestimmung der genauen KN-Unterposition in 8901 20 bzw. 8901 90, nämlich „Wasserfahrzeuge für die Seeschifffahrt“ oder „andere“, nicht darauf an, ob die Kaskos zum Zeitpunkt der Einfuhr als Binnenschiffe

fertiggestellt werden sollten und auch tatsächlich als Binnenschiffe fertiggestellt und eingesetzt worden sind.

- 13 Für die Feststellung, dass die Schiffskaskos ihrer Beschaffenheit nach nicht seetüchtig sind, muss feststehen, dass sie zum Zeitpunkt der Einfuhr nicht über die objektiven Merkmale und Eigenschaften verfügten, um als Rumpf eines Schiffs zu dienen, das bei dem in der KN-Erläuterung genannten schweren Wetter („etwa Windstärke 7 nach der Beaufort-Skala“) Ladung über die hohe See befördern kann. Aus den Bescheinigungen ergibt sich für sich genommen nicht, dass die Schiffskaskos nicht als Wasserfahrzeuge für die Seeschifffahrt in die Unterposition 8901 20 10 oder 8901 90 10 eingereiht werden können. Die Bescheinigungen bestätigen zwar, dass die Kaskos für die Binnenschifffahrt geeignet sind, nach Ansicht des Hoge Raad ist aber nicht einzusehen, weshalb dies die Schlussfolgerung rechtfertigt, dass die Schiffskaskos ihrer Beschaffenheit nach nicht als Rumpf eines Seeschiffs dienen können.
- 14 Feststeht, dass die Kaskos für eine Einreihung in die Kategorie „andere“ (KN-Unterpositionen 8901 20 90, 8901 90 91 oder 8901 90 99) in Betracht kommen, da sie geeignet sind, als Rumpf eines Binnenschiffs (Wasserfahrzeug für die Binnenschifffahrt) zu dienen. Sofern sich herausstellt, dass die Kaskos zudem geeignet sind, als Rumpf eines Seeschiffs zu dienen (KN-Unterpositionen 8901 20 10 oder 8901 90 10), sind sie als „Wasserfahrzeug für die Seeschifffahrt“ einzureihen.
- 15 Zwischen den Parteien ist unstrittig, dass die betreffenden Kaskos nicht geeignet sind, als Rumpf eines Schiffs zu dienen, mit dem – in beladenem Zustand bei den genannten Witterungsbedingungen – die Weltmeere überquert werden können. Die Parteien streiten über die Frage, wie weit vor die Küste mit einem Schiff auf See gefahren werden können muss, damit von „Seetüchtigkeit“ im Sinne der Zusätzlichen Anmerkung 1 zu Kapitel 89 der KN gesprochen werden kann.
- 16 Einer der von Rensen Shipbuilding beauftragten Sachverständigen geht in seinem Gutachten auf den Einsatz von Binnenschiffen für Seereisen über die Westerschelde und die Nordsee zwischen dem (nicht an der Küste gelegenen) Hafen von Antwerpen einerseits und den belgischen Küstenhäfen Zeebrugge, Oostende und Nieuwpoort andererseits ein. Hierfür gelten Beschränkungen hinsichtlich des Tief- und Seegangs. In Art. 3 des Königlichen Erlasses vom 8. März 2007 über Binnenschiffe, die auch für die nationale Seeschifffahrt eingesetzt werden, heißt es, dass ein „Binnenschiff“ in dieses begrenzte Fahrgebiet zwischen der Westerschelde und den belgischen Küstenhäfen fahren darf, sofern es sich nicht weiter als fünf Seemeilen vom Ufer entfernt. Der Sachverständige geht in seinem Gutachten davon aus, dass die Strecke entlang der niederländischen und belgischen Küste zwischen der Mündung der Westerschelde (westlich der Linie Breskens-Vlissingen) und den genannten belgischen Küstenhäfen als „hohe See“ gilt.
- 17 Die Klassifikationsgesellschaft Lloyd’s Register hatte ursprünglich erklärt, aus dem „Certificate of Hull Construction“ und der von ihr vorgenommenen Klassifizierung gehe eindeutig hervor, dass es sich um Kaskos eines Binnenschiffs handle. Der Kasko eines solchen Schiffs sei nicht stark genug, um den Belastungen des Wellengangs auf See zu widerstehen. Theoretisch träfen die Feststellungen des Hoge Raad zwar zu, in

der Praxis sei es jedoch höchst unwahrscheinlich, dass ein gemäß den Anforderungen der Binnenschifffahrt gebautes Schiff stark genug sei, um auf See bei Windstärke 7 und dem dazugehörigen Wellengang zu bestehen.

- 18 In einer zweiten Erklärung hat Lloyd's Register jedoch darauf hingewiesen, dass sich die Definition seegehender Schiffe in den gesetzlichen Bestimmungen von dem unterscheidet, was in der Branche von Klassifikationsgesellschaften unter seegehenden Schiffen verstanden werde. Unter einem Seeschiff versteht Lloyd's Register ausschließlich ein Schiff, das die Weltmeere problemlos überqueren kann, aus den Zollvorschriften ergibt sich aber, dass die Definition eines Seeschiffs auch ein Schiff umfassen soll, das in Küstengewässern, in Flussmündungen und auf Seen fahren kann. Die Kaskoabmessungen, die der Inspecteur vorgelegt hat, sind die Abmessungen von Schiffen, die – Lloyd's Register zufolge – im täglichen Sprachgebrauch als Binnenschiffe bezeichnet werden, aber auch für den Einsatz in Flussmündungen, auf großen Seen und in Küstengewässern geeignet sind.
- 19 In Anbetracht des Vorstehenden erhebt sich die Frage, was unter dem Begriff „(Fahrt auf) hohe(r) See“ zu verstehen ist. Aus dem Wortlaut der Erläuterung zur Zusätzlichen Anmerkung zu Kapitel 89 der KN (vgl. Rn. 8) lässt sich ableiten, dass „Küstengewässer, Flussmündungen und Seen“ nicht zur hohen See gehören. Mangels einer Definition des Begriffs „Küstengewässer“ ist damit gleichwohl noch nicht klar, wie weit sich ein Schiff auf See begeben muss, um sich auf „hoher See“ zu befinden. Aufgrund dieser KN-Erläuterung ließe sich die Auffassung vertreten, dass es nicht auf die Entfernung zwischen Schiff und Ufer ankomme, sondern lediglich auf die Möglichkeit, mit dem Schiff unter den darin genannten schweren Witterungsbedingungen auf See zu bleiben.
- 20 Die Tariefcommissie (das frühere höchste niederländische Gericht in Zollsachen) hat in ihrem Urteil vom 14. Dezember 1994 festgestellt, dass ein Schiffskasko, das sich nach Fertigstellung bis zu 21 Seemeilen vom Ufer entfernen dürfe – also neun Seemeilen über die völkerrechtliche 12-Meilen-Grenze hinaus – und die Klassifizierung „sea and river waters“ erhalte, als Wasserfahrzeug für die Seeschifffahrt einzureihen sei. Nach Auffassung der Tariefcommissie beginnt die hohe See somit bei einer Entfernung von 12 Seemeilen vom Ufer.
- 21 In der Verordnung (EG) Nr. 652/2007 der Kommission vom 8. Juni 2007 zur Einreihung von bestimmten Waren in die Kombinierte Nomenklatur geht die Europäische Kommission von einer anderen Definition des Begriffs „auf hoher See“ aus. Nr. 3 des Anhangs dieser Verordnung (zu 8901 10 90) lässt sich entnehmen, dass die Kommission die Auffassung vertritt, es handle sich nur dann um ein Wasserfahrzeug „für die Seefahrt bestimmt“, wenn *alle Teile* der See – ohne Beschränkung hinsichtlich der maximalen Entfernung vom Ufer – befahren werden können.
- 22 In Anbetracht des Vorstehenden hegt der Gerichtshof Amsterdam Zweifel hinsichtlich der Frage, auf welchem Teil der See ein Schiff bei den genannten schweren Witterungsbedingungen Ladung befördern können muss, um als „Wasserfahrzeug für die Seeschifffahrt“ im Sinne von Kapitel 89 der KN angesehen werden zu können. Sofern die hohe See erst bei mehr als 21 Seemeilen Entfernung

vom Ufer beginnt, ist zwischen den Parteien unstrittig, dass die betreffenden Kaskos nicht über die objektiven Merkmale und Eigenschaften verfügen, um als Rumpf eines Schiffs zu dienen, das bei Windstärke 7 Ladung auf hoher See befördern kann. Sofern die hohe See bei weniger als 21 Seemeilen Entfernung vom Ufer beginnt, steht dies zwischen den Parteien sehr wohl im Streit, so dass der Inspecteur seine Behauptung, dass die betreffenden Kaskos nicht über die objektiven Merkmale und Eigenschaften verfügten, um als Rumpf eines Schiffs zu dienen, das bei Windstärke 7 Ladung über den betreffenden Teil der See befördern könne, zu beweisen hat.

ARBEITSDOKUMENT