

Predmet C-192/19**Sažetak zahtjeva za prethodnu odluku sastavljen na temelju članka 98.
stavka 1. Poslovnika Suda****Datum podnošenja:**

27. veljače 2019.

Sud koji je uputio zahtjev:

Gerechtshof te Amsterdam (Nizozemska)

Datum odluke kojom se upućuje zahtjev:

12. veljače 2019.

Žalitelj:

Rensen Shipbuilding BV

Druga stranka u postupku:

Inspecteur van de Belastingdienst/Douane

Predmet glavnog postupka

Žalbeni postupak pred Gerechtshofom Amsterdam (Žalbeni sud u Amsterdamu, Nizozemska) nakon što je Hoge Raad der Nederlanden (Vrhovni sud Nizozemske) vratio predmet na ponovno odlučivanje u sporu o carinama na brodske trupove podrijetlom iz Narodne Republike Kine. Nakon vraćanja predmeta još je jedino sporno treba li brodske trupove razvrstati kao plovila za plovidbu morem (8901 20 10 ili 8901 90 10 KN-a; oslobođena od uvoznih carina) ili druga plovila (8901 20 90, 8901 90 91 ili 8901 90 99 KN-a; ocarinjena po stopi od 1,7 %).

Predmet i pravna osnova zahtjeva za prethodnu odluku

Zahtjev za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a radi tumačenja pojma „za plovidbu morem” u dodatnoj napomeni 1. uz poglavlje 89. Kombinirane nomenklature.

Prethodno pitanje

Dodatna napomena 1. uz poglavlje 89. Kombinirane nomenklature navodi da se „plovila za plovidbu morem” iz (među ostalim) tarifnih podbrojeva 8901 20 10 i 8901 90 10 odnose samo na plovila zasnovana za plovidbu morem. S tim u vezi, što bi trebalo značiti „za plovidbu morem”?

Navedeni propisi prava Unije

Uredba Vijeća (EEZ) br. 2658/87 od 23. srpnja 1987. o tarifnoj i statističkoj nomenklaturi i o Zajedničkoj carinskoj tarifi (Kombinirana nomenklatura, u daljnjem tekstu: KN): dodatna napomena 1. uz poglavlje 89., opća pravila za tumačenje KN-a 1., 2 (a) i 6

Uredba Vijeća (EEZ) br. 2913/92 od 12. listopada 1992. o Carinskom zakoniku Zajednice (u daljnjem tekstu: Carinski zakonik Zajednice): članak 5. stavak 2.

Uredba Komisije (EZ) br. 652/2007 od 8. lipnja 2007. o razvrstavanju određene robe u kombiniranu nomenklaturu: Prilog, točka 3.

Napomene s objašnjenjem Kombinirane nomenklature Europske unije (SL 2015., C 76, str. 1.): objašnjenje za dodatnu napomenu 1. uz poglavlje 89.

Navedeni nacionalni propisi

Koninklijk besluit van 8 maart 2007 betreffende binnenschepen die ook voor niet-internationale zeereizen worden gebruikt (Kraljevski dekret od 8. ožujka 2007. o plovilima unutarnje plovidbe koji se upotrebljavaju i za nemeđunarodnu pomorsku plovidbu, Belgija)

Kratak prikaz činjeničnog stanja i postupka

- 1 U svibnju i rujnu 2009., carinski zastupnik društva Cross Ocean C.V. kao izravni zastupnik u smislu članka 5. stavka 2. Carinskog zakonika Zajednice u ime i za račun društva Rensen Shipbuilding BV, brodograditelj, podnio je deklaraciju za puštanje u slobodan promet 27 brodskih trupova (u daljnjem tekstu: brodski trupovi). Brodski trupovi podrijetlom su iz Narodne Republike Kine.
- 2 Društvo Cross Ocean na svakom je obrascu deklaracije navelo tarifni podbroj 8901 90 10 KN-a. Kao opis robe u deklaracijama se navodio „brodski trup”. Tarifni broj 8901 KN-a odnosi se na plovila za prijevoz putnika i/ili robe. Podbroj 8901 90 10 odnosi se posebno na plovila za plovidbu morem radi prijevoza robe (osim tankera). Pripadajuća carinska stopa za taj podbroj iznosi 0 %. Brodski trupovi pušteni su u slobodan promet po toj carinskoj stopi.

- 3 Nakon carinskog nadzora deklaracija navedenih u točki 1. u prostorijama društva Rensen Shipbuilding u ožujku 2012., Inspecteur van de Belastingdienst/Douane (Porezno-carinski inspektor, Nizozemska) zauzeo je stajalište prema kojem se brodski trupovi moraju smatrati trupovima za izgradnju plovila za plovidbu unutarnjim vodama. Za 18 brodskih trupova klasifikacijska društva Bureau Veritas odnosno Lloyd's Register izdala su „Certificate of Conformity” [(potvrda o sukladnosti)] odnosno „Certificate of Hull Construction” [(potvrda o konstrukciji trupa)] (u daljnjem tekstu: potvrde). U potvrdama se navodi da su brodski trupovi izrađeni u skladu sa standardima za izgradnju brodova za prijevoz unutarnjim vodama. Nadalje, za 25 od 27 brodskih trupova podnesen je „zahtjev za certificiranje plovila unutarnje plovidbe” Inspectie voor Verkeer en Waterstaat (Inspekcija za promet i vodno gospodarstvo, Nizozemska) te je u upravi društva Rensen Shipbuilding za svaki brodski trup pronađen ugovor tog društva s kupcima kojim se predviđa izgradnja i isporuka plovila namijenjenog za uporabu na europskim unutarnjim plovnim putovima.
- 4 Inspecteur je smatrao da u pogledu osam brodskih trupova treba smatrati da su namijenjeni za izgradnju tankera za unutarnju plovidbu. Prema njegovu mišljenju, takve brodske trupove trebalo je razvrstati u podtarifni broj 8901 20 90 KN-a. Inspecteur je smatrao da se od 19 preostalih brodskih trupova namijenjenih za izgradnju druge vrste teretnih brodova za unutarnju plovidbu i jedan tanker, 13 trebalo razvrstati u tarifni podbroj 8901 90 99 KN-a kao „ostala plovila za prijevoz robe s mehaničkim pogonom”, a šest u tarifni podbroj 8901 90 91 KN-a kao „ostala plovila za prijevoz robe bez mehaničkog pogona”.
- 5 Carinska stopa za tarifne podbrojeve navedene u točki 4. iznosi 1,7 %. Platnim nalogom od 27. travnja 2012., Inspecteur je društvu Rensen Shipbuilding odredio odgovarajuću carinu.
- 6 Presudom od 2. srpnja 2013. Rechtbank Noord-Holland (Sud za Sjevernu Holandiju, Nizozemska) prihvatio je tužbu koju je društvo Rensen Shipbuilding podnijelo protiv platnog naloga. Gerechtshof Amsterdam (Žalbeni sud u Amsterdamu, Nizozemska) potvrdio je tu presudu. U svojoj presudi od 11. lipnja 2015. Gerechtshof je smatrao da se primjenom općeg pravila za tumačenje KN-a 2 (a) („Smatra se da svako spominjanje proizvoda u nazivu tarifnog broja uključuje i necjelovit ili nedovršen proizvod, pod uvjetom da u stanju u kojem je podnesen posjeduje bitne značajke cjelovitog ili dovršenog proizvoda.”) brodski trupovi moraju razvrstati kao plovila iz poglavlja 89. KN-a. Gerechtshof je presudio da iz trgovačkih isprava i potvrda koje je Rensen Shipbuilding podnio administraciji proizlazi da su predmetni brodovi za unutarnju plovidbu (odnosno njihovi trupovi) zasnovani za plovidbu unutarnjim vodama. Prema mišljenju Gerechtshofa, nije riječ o plovilima za plovidbu morem pa se brodski trupovi prema svojim svojstvima moraju razvrstati u podbroj 8901 20 90, 8901 90 91 ili 8901 90 99 KN-a.
- 7 Svojom presudom od 30. lipnja 2017. Hoge Raad (Vrhovni sud) ukinuo je presudu Gerechtshofa Amsterdam (Žalbeni sud u Amsterdamu) te je predmet vratio na

ponovno odlučivanje tom Gerechthshofu, koji je u ovom predmetu sud koji je uputio zahtjev za prethodnu odluku.

Glavni argumenti stranaka glavnog postupka

- 8 Rensen Shipbuilding poziva se na dodatnu napomenu 1. uz poglavlje 89. KN-a zajedno s objašnjenjem (odnosno posljednjom rečenicom tog objašnjenja) Europske unije za tu dodatnu napomenu. To objašnjenje u relevantnom dijelu glasi:

„Pod pojmom ‚plovila zasnovana za plovidbu morem‘, podrazumijeva se plovila koja na osnovi svoje konstrukcije i opreme mogu ostati na moru i u teškim vremenskim uvjetima (jakosti vjetera 7 po Beaufortovoj ljestvici).

[...]

Pod pojmom ‚plovila za plovidbu morem‘ podrazumijeva se brodove [...] što udovoljavaju gore navedenim uvjetima, čak i ako ih se uglavnom rabi na kopnenim [obalnim] vodama, estuarijima ili jezerima.”

- 9 Prema mišljenju Rensen Shipbuildinga napomena se u vezi sa svojim objašnjenjem treba tumačiti na način da je za kvalifikaciju plovila za plovidbu morem mjerodavno je li riječ o pomorskom brodskom trupu, odnosno je li on prikladan za plovidbu morem, a ne to je li potpuno izgrađeno plovilo prikladno za plovidbu morem. Gerechthshof Amsterdam (Žalbeni sud u Amsterdamu) smio je prilikom svoje ocjene uzeti u obzir samo objektivna obilježja i značajke brodskih trupova u stanju u kojem su se nalazili u trenutku uvoza, a ne i objektivna obilježja i značajke plovila koja je Rensen Shipbuilding u konačnici isporučio na osnovi tih brodskih trupova.
- 10 Rensen Shipbuilding tvrdi da je riječ o trupovima koji se mogu upotrijebiti kao trup plovila za plovidbu morem, s obzirom na to da se nakon njihova dovršetka kao plovila doista mogu upotrebljavati za plovidbu morem. Kako bi potkrijepio svoju tvrdnju, Rensen Shipbuilding podnio je izvješća stručnjaka. U dvama izvješćima navodi se da bi u navedenim vremenskim uvjetima brodovi dimenzija poput onih o kojima je riječ u ovom slučaju morali biti u mogućnosti ploviti do oko 21 milje od obale.

Kratki prikaz obrazloženja zahtjeva

- 11 Iako se pojam brodski trup ne pojavljuje u tekstu dotičnih tarifnih brojeva poglavlja 89. KN-a, Hoge Raad (Vrhovni sud) smatra da iz objašnjenja HS-a Svjetske carinske organizacije uz poglavlje 89. proizlazi da se primjenom osnovnih pravila za primjenu HS-a 1. i 6. brodski trup mora razvrstati u podbroj 8901 20 ili 8901 90 KN-a.

- 12 Iz tog stajališta Hoge Raada (Vrhovni sud) proizlazi da se brodski trup za potrebe primjene KN-a treba smatrati „plovilom”, a ne „necjelovitim ili nedovršenim plovilom” u smislu općeg pravila za tumačenje KN-a 2 (a). Posljedično, za određivanje pobližeg tarifnog podbroja KN-a 8901 20 ili 8901 90, to jest „plovila za plovidbu morem” ili „ostala plovila”, nije relevantno da se u trenutku uvoza od brodskih trupova namjeravalo izgraditi plovila za unutarnju plovidbu i da su od njih takva plovila doista izgrađena te da ih se koristi za unutarnju plovidbu.
- 13 Da bi se smatralo da brodski trupovi nisu zasnovani za plovidbu otvorenim morem, mora se utvrditi da u trenutku uvoza nisu imali objektivna obilježja i značajke za to da posluže kao trup plovila koje u teškim vremenskim uvjetima („jakosti vjetra 7 po Beaufortovoj ljestvici”), u smislu objašnjenja KN-a, može prevoziti teret na otvorenom moru. Iz samih potvrda ne proizlazi da se brodski trupovi ne mogu razvrstati kao plovila za plovidbu morem u tarifni podbroj 8901 20 10 ili 8901 90 10. Iako iz potvrda proizlazi da su predmetni brodski trupovi prikladni za plovidbu unutarnjim vodama, Hoge Raad (Vrhovni sud) ne razumije zašto bi to opravdavalo zaključak da oni nisu dizajnirani ili izgrađeni kako bi poslužili kao trup plovila za plovidbu morem.
- 14 Nesporno je da bi se trupovi mogli razvrstati u kategoriju „ostala plovila” (tarifni podbroj KN-a 8901 20 90, 8901 90 91 ili 8901 90 99) jer mogu poslužiti kao trup plovila na unutarnjim vodama (nepomorsko plovilo). Ako se pokaže da ti trupovi mogu poslužiti i kao trup plovila za plovidbu morem (tarifni podbroj KN-a 8901 20 10 ili 8901 90 10), oni se moraju razvrstati kao „plovila za plovidbu morem”.
- 15 Među strankama nije sporno da dotični trupovi ne mogu poslužiti kao trupovi broda kojim bi se teret u navedenim vremenskim uvjetima mogao prevoziti oceanima. Među strankama je sporno koliko mora biti moguće daleko ploviti brodom od obale da bi se u smislu dodatne napomene 1. uz poglavlje 89. KN-a smatralo da je riječ o „plovidbi [otvorenim] morem”.
- 16 Jedan od stručnjaka koje je angažirao Rensen Shipbuilding u svojem izvješću govori o uporabi brodova unutarnje plovidbe za putovanja između (neobalne) luke Antwerpen, s jedne strane, i belgijskih obalnih luka Zeebrugge, Oostende i Nieuwpoort, s druge strane, preko estuarijskog ušća Wester Schelde i Sjevernog mora. Pritom se primjenjuju ograničenja u pogledu dubine i veličine valova. Člankom 3. [belgijskog] Kraljevskog dekreta o plovilima unutarnje plovidbe koji se upotrebljavaju i za nemeđunarodnu pomorsku plovidbu od 8. ožujka 2007. propisano je da „plovilo unutarnje plovidbe” smije ploviti u ograničenom plovnom području Wester Schelde i belgijskih obalnih luka, pod uvjetom da ne plovi dalje od 5 nautičkih milja od obale. Isti stručnjak u svojoj izjavi pretpostavlja da liniju uz nizozemsku i belgijsku obalu između ušća Wester Schelde (zapadno od crte Breskens-Vlissingen) i navedenih belgijskih obalnih luka treba smatrati „otvorenim morem”.

- 17 Klasifikacijsko društvo Lloyd's Register prvotno je izjavilo da iz „Certificate of Hull Construction” i njegove klasifikacije jasno proizlazi da je riječ o trupovima plovila unutarnje plovidbe. Trup takvog plovila nije dovoljno snažan da bi izdržao opterećenje valova na moru. Lloyd's Register smatra da su stajališta Hoge Raada (Vrhovni sud) teorijski pravilna, ali u praksi je vrlo malo vjerojatno da bi brod izgrađen u skladu sa zahtjevima za unutarnju plovidbu bio dovoljno snažan izdržati plovidbu na moru pri jakosti vjetera 7 i uz posljedičnu veličinu valova.
- 18 Međutim, u drugoj izjavi, Lloyd's Register je istaknuo da se definicija plovila za plovidbu morem u zakonskim odredbama razlikuje od onoga što se u branši klasifikacijskih društava smatra takvim plovilima. Pod plovilom za plovidbu morem Lloyd's Register smatra samo plovilo koje može bez problema ploviti oceanima dok iz carinskih propisa proizlazi da definicija takvog plovila treba obuhvatiti i plovilo koje može ploviti obalnim vodama, estuarijima ili jezerima. Dimenzije trupova koje su podnesene Inspecteuru, odgovaraju dimenzijama plovila koja se – prema stajalištu Lloyd's Registera – u svakodnevnom jeziku nazivaju plovilima unutarnje plovidbe, ali koja su pogodna i za plovidbu estuarijima, velikim jezerima i obalnim vodama.
- 19 Uzimajući u obzir prethodno navedeno, postavlja se pitanje što treba razumjeti pod pojmom „(plovidba) [otvorenim] morem”. Na temelju teksta objašnjenja za dodatnu napomenu 1. uz poglavlje 89. KN-a (vidjeti točku 8. gore) može se zaključiti da „obalne vode, estuariji i jezera” nisu otvoreno more. Međutim, u nedostatku definicije pojma „obalne vode” i dalje nije jasno koliko brod mora daleko ploviti da bi se nalazio na „otvorenom moru”. Na temelju tog objašnjenja KN-a moglo bi se smatrati da nije bitna udaljenost broda od obale, nego isključivo može li plovilo u navedenim teškim vremenskim uvjetima ostati na moru.
- 20 Tariefcommissie (Carinska komisija, bivši najviši nizozemski sud za carinske predmete) u svojoj je presudi od 14. prosinca 1994. presudila da brodski trup koji nakon izgradnje smije ploviti do 21 nautičke milje od obale, tj. dodatnih 9 milja od međunarodnopravne granice od 12 milja, a koji je klasificiran za „sea and river waters” [(morske i riječne vode)], treba razvrstati kao plovilo za plovidbu morem. Prema mišljenju Tariefcommissie otvoreno more počinje, dakle, na udaljenosti od 12 milja od obale.
- 21 U Uredbi Komisije (EZ) br. 652/2007 od 8. lipnja 2007. o razvrstavanju određene robe u kombiniranu nomenklaturu Europska komisija pak drukčije shvaća pojam „za plovidbu [otvorenim] morem”. Iz točke 3. Priloga toj uredbi (u vezi s podbrojem 8901 10 90) može se zaključiti da Komisija smatra da „plovilo zasnovano za plovidbu [otvorenim] morem” postoji samo ako plovilo može ploviti na *svim dijelovima* mora, bez ograničenja dopuštene udaljenosti od obale.
- 22 S tim u vezi Gerechtshof Amsterdam (Žalbeni sud u Amsterdamu) ima dvojbe u pogledu toga kojim dijelom mora plovilo mora biti u mogućnosti prevoziti teret u navedenim teškim vremenskim uvjetima da bi ga se moglo smatrati „plovilom za plovidbu [otvorenim] morem” u smislu poglavlja 89. KN-a. Ako otvoreno more

počinje tek na udaljenosti većoj od 21 milje od obale, među strankama nije sporno da konkretni trupovi nemaju potrebna objektivna obilježja i značajke da bi poslužili kao trup plovila koje pri jakosti vjetra 7 može prevoziti teret otvorenim morem. Ako pak otvoreno more počinje na udaljenosti manjoj od 21 milje od obale, među strankama itekako postoji spor o tome pa Inspecteur mora dokazati svoju tvrdnju da konkretni trupovi nemaju potrebna objektivna obilježja i značajke da bi poslužili kao trup plovila koje pri jakosti vjetra 7 može prevoziti teret relevantnim dijelom mora.

RADNI DOKUMENT