

Lieta C-192/19**Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu kopsavilkums saskaņā ar
Tiesas Reglamenta 98. panta 1. punktu****Iesniegšanas datums:**

2019. gada 27. februāris

Iesniedzējtiesa:*Gerechtshof Amsterdam* (Nīderlande)**Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:**

2019. gada 12. februāris

Apelācijas sūdzības iesniedzēja:*Rensen Shipbuilding BV***Atbildētājs:***Inspecteur van de Belastingdienst/Douane***Pamatlietas priekšmets**

Apelācijas sūdzība *Gerechtshof Amsterdam* [Amsterdamas Apelācijas tiesā] (Nīderlande) pēc tam, kad *Hoge Raad der Nederlanden* [Nīderlandes Augstākā tiesa] nosūtīja atpakaļ lietu par ievadmitas nodokļiem, kuri ir jāmaksā par kuģu korpusiem no Ķīnas Tautas Republikas. Pēc lietas nosūtīšanas atpakaļ strīds ir vairs tikai par to, vai kuģu korpusi ir klasificējami kā jūras kuģi (KN 8901 20 10 vai 8901 90 10; atbrīvoti no ievadmitas nodokļiem) vai citādi kuģi (KN 8901 20 90, 8901 90 91 vai 8901 90 99; 1,7 % likme).

Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu priekšmets un juridiskais pamats

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu saskaņā ar LESD 267. pantu par Kombinētās nomenklatūras 89. nodaļas 1. papildu piezīmē lietotā jēdziena “paredzēts braukšanai jūrā” interpretāciju.

Prejudiciālais jautājums

Kombinētās nomenklatūras 89. nodaļas 1. papildu piezīmē ir noteikts, ka (tostarp) KN apakšpozīcijas 8901 20 10 un 8901 90 10 (“Jūras kuģi”) attiecas tikai uz kuģiem, kas ir paredzēti braukšanai jūrā. Ko šajā saistībā nozīmē jēdziens “paredzēts braukšanai jūrā”?

Atbilstošās Savienības tiesību normas

Padomes Regula (EEK) Nr. 2658/87 (1987. gada 23. jūlijs) par tarifu un statistikas nomenklatūru un kopējo muitas tarifu (turpmāk tekstā – “Kombinētā nomenklatūra”): 89. nodaļas 1. papildu piezīme, 1., 2.a) un 6. vispārīgais klasifikācijas noteikums

Padomes Regula (EEK) Nr. 2913/92 (1992. gada 12. oktobris) par Kopienas Muitas kodeksa izveidi (turpmāk tekstā – “Kopienas Muitas kodekss”): 5. panta 2. punkts

Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 652/2017 (2007. gada 8. jūnijs) par atsevišķu preču klasifikāciju kombinētajā nomenklatūrā: pielikuma 3. punkts

Eiropas Savienības Kombinētās nomenklatūras skaidrojumi (OV 2015, C 76, 1. lpp.): skaidrojumi par 89. nodaļas 1. papildu piezīmi

Atbilstošās valsts tiesību normas

Karaļa 2007. gada 8. marta Dekrēts par iekšējo ūdensceļu kuģiem, kurus izmanto arī valsts jūras kuģniecībā (Beļģija)

Īss pamatlietas faktisko apstākļu un tiesvedības izklāsts

- 1 2009. gada maijā un septembrī muitas brokeris *Cross Ocean CV* kā tiešais pārstāvis Kopienas Muitas kodeksa 5. panta 2. punkta izpratnē kuģu būvētāja *Rensen Shipbuilding BV* vārdā un uzdevumā laišanai brīvā apgrozībā deklarēja 27 kuģu korpusus (turpmāk tekstā – “kuģu korpusi”). Kuģu korpusu izcelsme bija Ķīnas Tautas Republika.
- 2 Katrā deklarācijas veidlapā *Cross Ocean* norādīja Kombinētās nomenklatūras (turpmāk tekstā – “KN”) apakšpozīciju 8901 90 10. Deklarāciju preču apraksta sadaļā bija norādīts “kuģu korpus”. KN pozīcija 8901 attiecas uz kuģiem pasažieru un/vai preču pārvadāšanai. Apakšpozīcija 8901 90 10 it īpaši attiecas uz jūras kuģiem preču pārvadāšanai (izņemot tankkuģus). Šai apakšpozīcijai piemērojamā muitas nodokļa likme ir 0 %. Kuģu korpusi tika laisti brīvā apgrozībā, piemērojot šo likmi.

- 3 Saistībā ar muitas kontroli, kas 2012. gada martā tika veikta *Rensen Shipbuilding*, pārbaudot 1. punktā minētās deklarācijas, *Inspecteur* (muitas inspektors, turpmāk tekstā – “*Inspecteur*”) puda viedokli, ka kuģu korpusi ir uzskatāmi par iekšējo ūdensceļu kuģu būvniecībai paredzētiem korpusiem. Par 18 kuģu korpusiem klasifikācijas sabiedrības *Bureau Veritas* un attiecīgi *Lloyd's Register* izsniedza “Certificate of Conformity” vai attiecīgi “Certificate of Hull Construction” (turpmāk tekstā – “sertifikāti”). No šiem sertifikātiem izriet, ka kuģu korpusi ir būvēti saskaņā ar iekšējo ūdensceļu kuģu būvniecības standartiem. Turklāt par 25 no 27 kuģu korpusiem *Inspectie voor Verkeer en Waterstaat* [Satiksmes un ūdenssaimniecības inspekcija] tika iesniegts “iekšējo ūdensceļu kuģu sertifikāta pieprasījums” un *Rensen Shipbuilding* lietvedībā par katru korpusu tika atrasts starp *Rensen Shipbuilding* un pircēju noslēgts līgums par kuģa, kas paredzēts izmantošanai Eiropas iekšējos ūdensceļos, būvniecību un piegādi.
- 4 *Inspecteur* puda viedokli, ka astoņi kuģu korpusi ir uzskatāmi par iekšējo ūdensceļu tankkuģa būvniecībai paredzētiem korpusiem. *Inspecteur* skatījumā šādi kuģu korpusi ir klasificējami KN apakšpozīcijā 8901 20 90. No pārējiem 19 cita tipa iekšējo ūdensceļu kravas kuģa būvei paredzētajiem kuģu korpusiem *Inspecteur* skatījumā 13 korpusi ir klasificējami KN apakšpozīcijā 8901 90 99 kā “citādi kuģi preču pārvadāšanai, ar mehānisku piedziņu” un seši korpusi – KN apakšpozīcijā 8901 90 91 kā “citādi kuģi preču pārvadāšanai, bez mehāniskas piedziņas”.
- 5 4. punktā minējam apakšpozīcijām piemērojamā muitas nodokļa likme ir 1,7 %. Ar 2012. gada 27. aprīļa samaksas pieprasījumu *Inspecteur* iekasēja no *Rensen Shipbuilding* attiecīgos muitas nodokļus.
- 6 Ar 2013. gada 2. jūlija spriedumu *Rechtbank Noord-Holland* [Ziemeļholandes tiesa] (Nīderlande) noraidīja *Rensen Shipbuilding* prasību par samaksas pieprasījumiem kā nepamatotu. *Gerechthof Amsterdam* (Nīderlande) apstiprināja šo spriedumu. Savā 2015. gada 11. jūnija spriedumā *Gerechthof* uzskatīja, ka kuģu korpusi, piemērojot KN 2.a) vispārīgo klasifikācijas noteikumu (“Jebkura norāde uz kādu precī pozīcijas ierakstā attiecas arī uz negatīvām vai nepabeigtām precēm, ja uzrādāmajām precēm piemīt gatavas vai pabeigtas preces pamatīpašības.”) ir klasificējami kā kuģi KN 89. nodaļā. No *Rensen Shipbuilding* lietvedībā atrastajiem komercdokumentiem un sertifikātiem izrietot, ka attiecīgie iekšējo ūdensceļu kuģi (tiem paredzētie korpusi) ir izstrādāti un uzbūvēti izmantošanai iekšējos ūdensceļos. Runa neesot par jūras kuģiem, tādējādi kuģu korpusi savu īpašību dēļ esot klasificējami KN apakšpozīcijā 8901 20 90, 8901 90 91 vai 8901 90 99.
- 7 *Hoge Raad* ar savu 2017. gada 30. jūnija spriedumu atcēla *Gerechthof Amsterdam* spriedumu un nosūtīja lietu atpakaļ šai *Gerechthof*, kas ir iesniedzējtiesa šajā lietā.

Pamatlietas dalībnieku galvenie argumenti

- 8 *Rensen Shipbuilding* atsaucas uz KN 89. nodaļas 1. papildu piezīmi apvienojumā ar Eiropas Savienības skaidrojumiem par šo papildu piezīmi (pēdējais teikums). Ciktāl tam ir nozīme šajā lietā, šajos skaidrojumos ir noteikts:

“Jēdziens “jūras kuģi” nozīmē kuģus, kuri[,] pateicoties savai konstrukcijai un aprīkojumam, spēj darboties jūrā pat sliktos laika apstākļos (kad vēja stiprums ir apmēram 7 balles pēc Boforta skalas).

[..]

Jēdziens “jūras kuģi” nozīmē kuģus un transportlīdzekļus uz gaisa spilvena, kuri atbilst iepriekš minētajiem nosacījumiem, neatkarīgi no tā, vai tos izmanto galvenokārt piekrastes ūdeņos, estuāros (platās upes grīvās) vai ezeros utt., vai nē.”

- 9 *Rensen Shipbuilding* norāda, ka šī piezīme apvienojumā ar tās skaidrojumu ir jāinterpretē tādējādi, ka klasifikācijā par jūras kuģi galvenā nozīme ir tam, vai kuģa korpus ir paredzēts braukšanai jūrā, proti, vai tas ir piemērots izmantošanai jūrā, nevis tam, vai pilnīgi pabeigts kuģis spēj braukt jūrā. *Gerechtshof Amsterdam* savā vērtējumā esot drīkstējusi ņemt vērā tikai kuģu korpusu objektīvās pazīmes un īpašības tādā šo korpusu stāvoklī, kādā tie ir bijuši importa brīdī, nevis arī to kuģu objektīvās īpašības un pazīmes, kuri galu galā tika piegādāti, izmantojot par pamatu šos kuģu korpusus.
- 10 Runa esot par korpusiem, kuri spēj būt jūras kuģu pamats, jo korpusus pēc kuģa pabeigšanas noteikti varētu izmantot jūrā. Lai pamatotu savus argumentus, *Rensen Shipbuilding* ir iesniedzis eksperta atzinumus. Divos atzinumos ir norādīts, ka tādu izmēru kuģiem kā šajā lietā minētajos laika apstākļos būtu jāspēj attālināties no krasta līdz aptuveni 21 jūras jūdzes attālumam.

Īss lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu pamatojuma izklāsts

- 11 Lai gan kuģa korpusa (vai kuģa pamata) jēdziens KN 89. nodaļas attiecīgajās pozīcijās nav minēts, *Hoge Raad* skatījumā no Pasaules Muitas organizācijas HS paskaidrojošām piezīmēm par 89. nodaļu izriet, ka kuģa korpus, piemērojot 1. un 6. vispārīgo klasifikācijas noteikumu ir jāklasificē apakšpozīcijā 8901 20 vai 8901 90.
- 12 No šā *Hoge Raad* viedokļa izriet, ka KN vajadzībām kuģa korpus ir uzskatāms par “jūras kuģi”, nevis par “negatavu vai nepabeigtu kuģi” 2.a) vispārīgā klasifikācijas noteikuma izpratnē. Attiecīgi, precizējot KN apakšpozīciju 8901 20 vai 8901 90, proti, “jūras kuģi” vai “citādi”, nav nozīmes tam, vai korpusi importa brīdī bija jāizbūvē par iekšējo ūdensceļu kuģiem un vai arī faktiski tie ir izbūvēti par iekšējo ūdensceļu kuģiem un tiek izmantoti kā tādi.

- 13 Lai secinātu, ka kuģu korpusi savu īpašību dēļ nav paredzēti braukšanai jūrā, ir jābūt zināmam, ka importa brīdī tiem nebija objektīvo pazīmju un īpašību, lai tos izmantotu par pamatu kuģim, kas KN skaidrojumos minētajos sliktos laika apstākļos (“kad vēja stiprums ir apmēram 7 balles pēc Boforta skalas”) var pārvadāt kravu atklātā jūrā. No sertifikātiem kā tādiem neizriet, ka kuģu korpusus nevar klasificēt kā jūras kuģus apakšpozīcijā 8901 20 10 vai 8901 90 10. Lai gan sertifikāti apstiprina, ka korpusi ir piemēroti iekšējo ūdensceļu kuģiem, tomēr *Hoge Raad* skatījumā ir grūti saprast, kāpēc tas pamato secinājumu, ka kuģu korpusus savu īpašību dēļ nevar izmantot par pamatu jūras kuģim.
- 14 Ir zināms, ka korpusi var tikt klasificēti kategorijā “citādi” (KN apakšpozīcijas 8901 20 90, 8901 90 91 vai 8901 90 99), jo tos var izmantot par iekšējo ūdensceļu kuģa (iekšzemes ūdensceļu kuģis) pamatu. Ja atklājas, ka šos korpusus var izmantot arī par pamatu jūras kuģim (KN apakšpozīcijas 8901 20 10 vai 8901 90 10), tie ir jāklasificē kā “jūras kuģis”.
- 15 Lietas dalībnieki ir vienisprātis, ka attiecīgos korpusus nevar izmantot par pamatu kuģim, ar kuru – piekrautā stāvoklī minētajos laika apstākļos – var šķērsot okeānus. Lietas dalībnieki strīdas par to, cik tālu ir jāspēj ar kuģi attālināties jūrā no krasta, lai varētu būt runa par to, ka kuģis ir “paredzēts braukšanai jūrā” KN 89. nodaļas 1. papildu piezīmes izpratnē.
- 16 Viens no *Rensen Shipbuilding* pilnvarotajiem ekspertiem savā atzinumā aplūko iekšējo ūdensceļu kuģu izmantošanu jūras braucienos pa Rietumšeldu [*Westerschelde*] un Ziemeļjūru starp Antverpenes ostu (kas neatrodas piekrastē), no vienas puses, un Beļģijas piekrastes ostām Zēbrigi [*Zeebrugge*], Ostendi [*Oostende*] un Nivportu [*Nieuwpoort*], no otras puses. Šeit spēkā ir iegrimes un jūras apstākļu ierobežojumi. Karaļa 2007. gada 8. marta Dekrēta par iekšējo ūdensceļu kuģiem, kurus izmanto arī valsts jūras kuģniecībā, 3. pantā ir noteikts, ka “iekšējo ūdensceļu kuģis” drīkst kuģot šajā ierobežotajā kuģošanas apgabalā starp Rietumšeldu un Beļģijas piekrastes ostām, ja tas neattālinās no krasta tālāk nekā piecu jūras jūdžu attālumā. Savā atzinumā eksperts uzskata, ka posms gar Nīderlandes un Beļģijas krastiem starp Rietumšeldas grīvu (uz rietumiem no *Breskensas-Vlissingenas* [*Breskens-Vlissingen*] līnijas) un minētajām Beļģijas piekrastes ostām ir uzskatāms par “atklātu jūru”.
- 17 Klasifikācijas sabiedrība *Lloyd's Register* sākotnēji bija paskaidrojusi, ka no “Certificate of Hull Construction” un tās veiktās klasifikācijas nepārprotami izriet, ka runa ir par iekšējo ūdensceļu kuģa korpusu. Šāda kuģa korpusi neesot pietiekami stipri, lai jūrā izturētu viļņošanās slodzi. Teorētiski *Hoge Raad* secinājumi esot pareizi, taču praksē pastāv niecīga varbūtība, ka saskaņā ar iekšējo ūdensceļu kuģu prasībām uzbūvēts kuģis būs pietiekami stiprs, lai jūrā izturētu 7 baļļu vēja stiprumu un ar to saistīto viļņošanos.
- 18 Tomēr otrajā paskaidrojumā *Lloyd's Register* ir norādījusi, ka jūras kuģu definīcija tiesību normās atšķiras no tā, ko klasifikācijas sabiedrību nozarē saprot ar jūras kuģiem. Jūras kuģis *Lloyd's Register* izpratnē ir tikai kuģis, kas bez

problēmām var šķērsot okeānus, bet no muitas tiesību aktiem izriet, ka jūras kuģa definīcijā ir jāietver arī kuģis, kas var kuģot piekrastes ūdeņos, estuāros un ezeros. Karkasu izmēri, ko ir norādījis *Inspecteur*, ir tādu kuģu izmēri, ko – saskaņā ar *Lloyd's* reģistriem – ikdienas valodā saprot ar iekšējo ūdensceļu kuģiem, bet ko var izmantot arī estuāros, lielos ezeros un piekrastes ūdeņos.

- 19 Ņemot vērā iepriekš minēto, rodas jautājums, ko nozīmē jēdziens “[braukšana] atklātā jūrā”. No KN 89. nodaļas 1. papildu piezīmes skaidrojumiem (skat. 8. punktu) var secināt, ka “piekrastes ūdeņi, estuāri (platas upes grīvas) un ezeri” nav atklāta jūra. Tomēr, tā kā jēdziens “piekrastes ūdeņi” nav definēts, tādējādi vēl nav skaidrs, cik tālu kuģim ir jādodas jūrā, lai atrastos “atklātā jūrā”. Ņemot vērā šo KN skaidrojumu, var uzskatīt, ka nozīme ir nevis attālumam starp kuģi un krastu, bet tikai iespējai palikt jūrā ar kuģi skaidrojumā minētajos sliktos laika apstākļos.
- 20 *Tariefcommissie* [agrākā augstākā Nīderlandes tiesa muitas lietās] 1994. gada 14. decembra spriedumā ir atzinusi, ka kuģa korpuss, kas pēc pabeigšanas drīkst attālināties no krasta 21 jūras jūdzes attālumā – tātad deviņas jūras jūdzes tālāk par starptautisko 12 jūdžu robežu – un uz kuru attiecas klasifikācija “sea and river waters”, ir jāklasificē kā jūras kuģis. Līdz ar to *Tariefcommissie* skatījumā atklāta jūra sākas no 12 jūras jūdžu attāluma no krasta.
- 21 Komisijas Īstenošanas regulā (ES) Nr. 652/2017 (2007. gada 8. jūnijs) par atsevišķu preču klasifikāciju kombinētajā nomenklatūrā Eiropas Komisija ņem vērā citādu “atklātās jūras” jēdziena definīciju. Šīs regulas pielikuma 3. punkts (par 8901 10 90) ļauj secināt, ka Komisijas skatījumā par “jūras kuģi” runa ir tikai tad, ja tas var braukt jūrā *visās daļās* – bez ierobežojuma par maksimālo attālumu no krasta.
- 22 Ņemot vērā iepriekš minēto, *Gerechtshof Amsterdam* šaubās par jautājumu, kurā jūras daļā kuģim minētajos sliktos laika apstākļos jāspēj pārvadāt kravu, lai to varētu uzskatīt par “jūras kuģi” KN 89. nodaļas izpratnē. Ja atklāta jūra sākas tikai tālāk nekā 21 jūras jūdzes attālumā no krasta, lietas dalībnieki ir vienisprātis, ka attiecīgajiem korpusem nav objektīvo pazīmju un īpašību, lai tos izmantotu par pamatu kuģim, kas spēj pārvadāt kravu 7 baļļu vēja stiprumā. Ja atklāta jūra sākas tuvāk nekā 21 jūras jūdzes attālumā no krasta, lietas dalībnieki par to nav vienisprātis, tādējādi *Inspecteur* ir jāpierāda savs apgalvojums, ka attiecīgajiem korpusem nav objektīvo pazīmju un īpašību, lai tos izmantotu par pamatu kuģim, kas attiecīgajā jūras daļā spēj pārvadāt kravu 7 baļļu vēja stiprumā.