

Vec C-192/19

**Zhrnutie návrhu na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 98 ods. 1
Rokovacieho poriadku Súdneho dvora**

Dátum podania:

27. február 2019

Vnútroštátny súd:

Gerechtshof Amsterdam

Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:

12. február 2019

Odvolateľka:

Rensen Shipbuilding BV

Odporca:

Inspecteur van de Belastingdienst/Douane

Predmet konania vo veci samej

Opravný prostriedok na Gerechtshof Amsterdam (Odvolací súd Amsterdam, Holandské kráľovstvo) (ďalej len „Gerechtshof“) po tom, ako Hoge Raad der Nederlanden (Najvyšší súd Holandska, Holandské kráľovstvo) (ďalej len „Hoge Raad“) vrátil spor týkajúci sa dovozných ciel na lodné trupy z Čínskej ľudovej republiky súdu nižšieho stupňa na nové prejednanie. Po vrátení veci je predmetom sporu už iba otázka, či sa lodné trupy majú zatriediť ako námorné plavidlá (8901 20 10 alebo 8901 90 10 KN; bez dovozných ciel) alebo ostatné plavidlá (8901 20 90, 8901 90 91 alebo 8901 90 99 KN; sadzba vo výške 1,7 %).

Predmet a právny základ návrhu na začatie prejudiciálneho konania

Návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ o výklade pojmu „námorná“ v doplnkovej poznámke 1 ku kapitole 89 kombinovanej nomenklatúry.

Prejudiciálna otázka

Doplnková poznámka 1 ku kapitole 89 kombinovanej nomenklatúry stanovuje, že podpoložky 8901 20 10 a 8901 90 10 KN („plavidlá pre námornú plavbu“) sa vzťahujú len na plavidlá stavané pre námornú plavbu. Čo treba v tejto súvislosti rozumieť pod pojmom „pre námornú plavbu“?

Citované predpisy práva Únie

Nariadenie Rady (EHS) č. 2658/87 z 23. júla 1987 o colnej a štatistickej nomenklatúre a o Spoločnom colnom sadzobníku (Ú. v. ES L 256, 1987, s. 1; Mim. vyd. 02/002, s. 382) (ďalej len „kombinovaná nomenklatúra“): doplnková poznámka 1 ku kapitole 89 o všeobecné pravidlá o zatriedení tovaru 1, 2a a 6

Nariadenie Rady (EHS) č. 2913/92 z 12. októbra 1992, ktorým sa ustanovuje Colný kódex spoločenstva (Ú. v. ES L 302, 1992, s. 1; Mim. vyd. 02/004, s. 307) (ďalej len „Colný kódex Spoločenstva“): článok 5 ods. 2

Nariadenie Komisie (ES) č. 652/2007 z 8. júna 2007 o zatriedení určitých druhov tovaru do kombinovanej nomenklatúry (Ú. v. EÚ L 153, 2007, s. 6): bod 3 prílohy.

Vysvetlivky ku kombinovanej nomenklatúre Európskej únie (Ú. v. EÚ C 76, 2015, s. 1): Vysvetlivka k doplnkovej poznámke 1 ku kapitole 89

Citované predpisy vnútroštátneho práva

Koninklijk besluit van 8 maart 2007 betreffende binnenschepen die ook voor niet-internationale zeereizen worden gebruikt (Kráľovské nariadenie z 8. marca 2007 o plavidlách vnútrozemskej vodnej dopravy, ktoré sa používajú aj na vnútroštátnu námornú dopravu) (Belgicko)

Krátke zhrnutie skutkového stavu a konania vo veci samej

- 1 V máji a septembri 2009 podal colný prepravca spoločnosť Cross Ocean CV ako priamy zástupca v zmysle článku 5 ods. 2 Colného kódexu Spoločenstva v mene a na účet lodnárkej spoločnosti Rensen Shipbuilding BV colné vyhlásenie, ktorým žiadal prepustiť do voľného obehu 27 lodných trupov (ďalej len „lodné trupy“). Lodné trupy pochádzajú z Čínskej ľudovej republiky.
- 2 Na každom formulári colného vyhlásenia uviedla Cross Ocean podpoložku 8901 90 10 kombinovanej nomenklatúry (ďalej len „KN“). Ako opis tovaru obsahujú colné vyhlásenia údaj „lodný trup“. Položka 8901 KN sa vzťahuje na plavidlá na prepravu osôb a/alebo nákladov. Podpoložka 8901 90 10 sa vzťahuje najmä na námorné plavidlá na prepravu nákladov (s výnimkou cisternových lodí). Sadzba dovozného cla vzťahujúceho sa na túto podpoložku je 0 %. Lodné trupy boli prepustené do voľného obehu s uplatnením tejto sadzby.
- 3 Pri colnej kontrole colných vyhlásení uvedených v bode 1 vykonanej v marci 2012 u spoločnosti Rensen Shipbuilding zastával Inspecteur (colný orgán, Holandské kráľovstvo) (ďalej len „colný orgán“) názor, že lodné trupy sa majú považovať za trupy určené na stavbu plavidiel pre vnútrozemskú plavbu. V prípade 18 lodných trupov vydali klasifikačné spoločnosti Bureau Veritas, resp. Lloyd's Register „Certificate of Conformity“, resp. „Certificate of Hull Construction“ (ďalej len „osvedčenia“). Podľa údajov v týchto osvedčeniach boli lodné trupy skonštruované v súlade s konštrukčnými štandardmi plavidiel pre vnútrozemskú plavbu. Okrem toho v prípade 25 z 27 lodných trupov bol na Inspectie voor Verkeer en Waterstaat (Inšpekcia dopravy a vodného hospodárstva, Holandské kráľovstvo) podaný „návrh na certifikáciu pre plavidlá vnútrozemskej vodnej dopravy“ a v administratíve spoločnosti Rensen Shipbuilding sa ku každému lodnému trupu našla zmluva spoločnosti Rensen Shipbuilding so zákazníkom, v ktorej si zákazník objednal skonštruovanie a dodanie lode určenej na použitie na európskych vnútrozemských vodných cestách.
- 4 Colný orgán zastával názor, že osem lodných trupov sa má považovať za trupy určené na stavbu lode pre vnútrozemskú vodnú dopravu. Také lodné trupy sa podľa názoru colného orgánu majú zatriediť do podpoložky 8901 20 90 KN. Zo zvyšných 19 lodných trupov určených na stavbu iného typu nákladnej lode pre vnútrozemskú vodnú dopravu ako cisternové lode sa podľa názoru colného orgánu 13 má zatriediť do podpoložky KN 8901 90 99 ako „ostatné plavidlá na nákladnú dopravu, s mechanickým pohonom“ a šesť do podpoložky KN 8901 90 91 ako „ostatné plavidlá na nákladnú dopravu, bez mechanického pohonu“.

- 5 Sadzba cla na podpoložky uvedené v bode 4 je 1,7 %. Colný orgán platobným výmerom z 27. apríla 2012 vyrubil spoločnosti Rensen Shipbuilding príslušné clo.
- 6 Rechtbank Noord-Holland (Súd Severné Holandsko, Holandské kráľovstvo) rozsudkom z 2. júla 2013 žalobu proti platobnému výmeru podanú spoločnosťou Rensen Shipbuilding zamietol ako nedôvodnú. Gerechtshof tento rozsudok potvrdil. Vo svojom rozsudku z 11. júna 2015 Gerechtshof vychádzal z toho, že lodné trupy sa za uplatnenia všeobecného pravidla zatriedovania 2a KN („Každé uvedenie výrobku v položke sa vzťahuje aj na taký výrobok, ktorý je nekompletný alebo nedokončený, ak v stave a za podmienok, za akých sa predkladá tento nekompletný alebo nedokončený výrobok, má podstatný charakter kompletného alebo hotového výrobku.“) majú zatriediť do kapitoly 89 KN ako plavidlá. Z obchodných dokumentov a certifikácie nájdených v administratíve spoločnosti Rensen Shipbuilding vyplýva, že predmetné (trupy pre) riečne lode boli koncipované a konštruované na použitie vo vnútrozemských vodách. Nejde o plavidlá pre námornú dopravu, takže lodné trupy musia byť na základe ich charakteru zatriedené do podpoložky 8901 20 90, 8901 90 91 alebo 8901 90 99 KN.
- 7 Hoge Raad svojím rozsudkom z 30. júna 2017 zrušil rozsudok Gerechtshof a vrátil vec tomuto súdu, ktorý je vnútroštátnym súdom v tejto veci.

Podstatné argumenty účastníkov konania vo veci samej

- 8 Rensen Shipbuilding sa odvoláva na doplnkovú poznámku 1 ku kapitole 89 KN v spojení s poslednou vetou vysvetlivky Európskej únie k tejto doplnkovej poznámke. V tejto vysvetlivke sa uvádza, pokiaľ to tu je významné:

„Termín ‚plavidlá konštruované pre pohyb na mori‘ znamená plavidlá, ktoré sú z dôvodu svojej konštrukcie a vybavenia schopné premávky na mori aj za zlého počasia (vietor so silou 7. stupňa Beaufortovej stupnice).

...

Termín ‚námorné plavidlá‘ znamená [plavidlá], ktoré spĺňajú podmienky uvedené vyššie, bez ohľadu na to, či sa používajú hlavne v pobrežných vodách, ústiach riek alebo na jazerách, atď.“

- 9 Podľa názoru spoločnosti Rensen Shipbuilding sa táto poznámka v spojení s jej vysvetlivkou má vykladať v tom zmysle, že pre zatriedenie do kategórie námorných plavidiel je rozhodujúce to, či je lodný trup „konštruovaný pre pohyb na mori“, t. j. vhodný na použitie na mori, a nie to, či je kompletne plavidlo schopné plavby na mori. Gerechtshof smel pri svojom posudzovaní zohľadniť iba objektívne charakteristiky a vlastnosti lodných trupov v tom stave, v akom boli v čase dovozu, a nie aj objektívne vlastnosti a charakteristiky plavidiel, ktoré nakoniec boli z týchto lodných trupov vyrobené.

- 10 Ide o trupy, ktoré sú vhodné na to, aby boli trupmi námorných lodí, pretože trupy po kompletizovaní na loď možno v plnej miere použiť na plavbu na mori. Na podporu svojho tvrdenia predložila spoločnosť Rensen Shipbuilding znalecké posudky. V dvoch posudkoch je uvedené, že lode s rozmermi ako tie, o ktoré ide v tomto prípade, musia byť schopné v uvedených nepriaznivých poveternostných podmienkach vzdialiť sa od pobrežia až na asi 21 námorných míľ.

Krátka prezentácia odôvodnenia prejudiciálneho konania

- 11 Aj keď sa v texte dotknutých položiek kapitoly 89 KN pojem lodný trup nevyskytuje, podľa názoru Hoge Raad z vysvetlivky Svetovej colnej organizácie ku kapitole 89 HS vyplýva, že lodný trup sa za uplatnenia všeobecných pravidiel zatriedovania 1 a 6 má zatriediť do niektorej podpoložky 8901 20 alebo 8901 90 KN.
- 12 Z tohto názoru Hoge Raad vyplýva, že lodný trup sa na účely KN má považovať za „plavidlo“ a nie za „nekompletné alebo nedokončené plavidlo“ v zmysle všeobecného pravidla zatriedovania 2a. Adekvátne tomu potom pri určovaní konkrétnej podpoložky 8901 20, resp. 8901 90 KN, totiž „námorné plavidlá“ alebo „ostatné“, nezáleží na tom, či lodné trupy v čase dovozu mali byť kompletizované ako plavidlá vnútrozemskej vodnej dopravy a ani či skutočne boli kompletizované a použité ako plavidlá vnútrozemskej vodnej dopravy.
- 13 Na to, aby bolo možné konštatovať, že lodné trupy nie sú konštruované pre pohyb po mori, musí byť preukázané, že v čase dovozu nemali objektívne znaky a vlastnosti na to, aby slúžili ako trup lode, ktorá je schopná v prípade nepriaznivých poveternostných podmienok uvedených vo vysvetľujúcej poznámke ku KN („vietor so silou 7. stupňa Beaufortovej stupnice“) prepravovať náklad cez šíre more. Z osvedčení automaticky nevyplýva, že lodné trupy nemôžu byť zatriedené do podpoložky 8901 20 10 alebo 8901 90 10 ako námorné plavidlá. Osvedčenia síce potvrdzujú, že trupy sú vhodné na vnútrozemskú plavbu, avšak podľa mienky Hoge Raad nie je jasné, prečo to má byť dôvod na vyvodenie záveru, že lodné trupy vzhľadom na svoju charakteristiku nemôžu slúžiť ako trup námornej lode.
- 14 Je preukázané, že trupy je možné zatriediť do kategórie „Ostatné“ (podpoložky KN 8901 20 90, 8901 90 91 alebo 8901 90 99), keďže sú vhodné na to, aby slúžili ako trup riečnej lode (plavidlo pre vnútrozemskú plavbu). Pokiaľ vyjde najavo, že trupy sú vhodné aj na to, aby slúžili ako trup námornej lode (podpoložky KN 8901 20 10 alebo 8901 90 10), musia byť zatriedené ako „plavidlo na námornú plavbu“.
- 15 Medzi účastníkmi konania je nesporné, že predmetné trupy nie sú vhodné na to, aby slúžili ako trup lode, ktorou je možné – v naloženom stave za uvedených poveternostných podmienok – preplaviť sa cez svetové oceány. Účastníci konania vedú spor o otázke, ako ďaleko od pobrežia musí byť možné sa plavidlom

doplaviť na to, aby bolo možné hovoriť o tom, že „sú stavané pre námornú plavbu“ v zmysle doplnkovej poznámky 1 ku kapitole 89 KN.

- 16 Jeden zo znalcov angažovaných spoločnosťou Rensen Shipbuilding sa vo svojom znaleckom posudku zmieňuje o využití plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy na plavby na mori cez Westerschelde (Západná Šelda) a Severné more medzi prístavom Antverpy (ktorý neleží na morskom pobreží) na jednej strane a belgickými morskými prístavmi Zeebrugge, Oostende a Nieuwpoort na strane druhej. Pre tieto plavby platia obmedzenia v súvislosti s ponorom a vlnobitím. V článku 3 kráľovského nariadenia z 8. marca 2007 o plavidlách vnútrozemskej vodnej dopravy, ktoré sa používajú aj na vnútroštátnu námornú dopravu, je stanovené, že „plavidlo vnútrozemskej vodnej dopravy“ smie premávať v tejto ohraničenej oblasti medzi Westerschelde (Západná Šelda) a belgickými morskými prístavmi, pokiaľ sa od pobrežia nevzdiali na viac ako päť námorných míľ. Znalec vo svojom znaleckom posudku vychádza z toho, že cesta pozdĺž holandského a belgického pobrežia medzi ústím Westerschelde (Západná Šelda) (západne od línie Breskens-Vlissingen) a uvedenými belgickými morskými prístavmi je klasifikovaná ako „šiere more“.
- 17 Klasifikačná spoločnosť Lloyd's Register pôvodne vyhlásila, že z „Certificate of Hull Construction“ a z ňou vykonanej klasifikácie jednoznačne vyplýva, že ide o trupy plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy. Trup takej lode nie je dostatočne silný na to, aby odolal záťaži produkovanej morským vlnobitím. Teoreticky sú síce zistenia Hoge Raad správne, v praxi je však nanajvyš neppravdepodobné, že loď konštruovaná v súlade s požiadavkami pre plavidlá vnútrozemskej vodnej dopravy je dostatočne silná na to, aby na mori odolala vetru stupňa 7 a s ním spojenému vlnobitiu.
- 18 V inom vyhlásení však spoločnosť Lloyd's Register poukázala na to, že definícia námorných lodí v zákonných ustanoveniach sa odlišuje od toho, čo sa pod námorným plavidlom rozumie v odbore klasifikačných spoločností. Pod námornou loďou rozumie Lloyd's Register výlučne loď, ktorá sa môže bez problémov preplaviť cez oceány, z colných predpisov však vyplýva, že definícia námornej lode má zahŕňať aj loď, ktorá môže premávať v pobrežných vodách, ústiach riek a na jazerách. Rozmery trupov, ktoré predložil colný orgán, sú rozmery lodí, ktoré sa – podľa spoločnosti Lloyd's Register – v bežnej reči označujú ako plavidlá vnútrozemskej vodnej dopravy, ale sú vhodné aj pre použitie v ústiach riek, na veľkých jazerách a v pobrežných vodách.
- 19 Vzhľadom na uvedené vzniká otázka, čo sa má rozumieť pod pojmom „šiere more“, resp. „plavba na širom mori“. Z dikcie vysvetlivky k doplnkovej poznámke ku kapitole 89 KN (pozri bod 8) možno odvodiť, že „pobrežné vody, ústia riek a jazerá“ nepatria k širomu moru. Pre nedostatok definície pojmu „pobrežné vody“ tak nie je jasné ani to, ako ďaleko na more sa musí loď vybrať, aby sa nachádzala na „širom mori“. Na základe tejto vysvetlivky ku KN možno zastávať názor, že nezáleží na vzdialenosti medzi loďou a brehom, ale iba na

možnosti zostať s loďou na mori za tam uvedených nepriaznivých poveternostných podmienok.

- 20 Tariefcommissie (Colná komisia, Holandské kráľovstvo) (bývalý najvyšší holandský súd v colných veciach) vo svojom rozsudku zo 14. decembra 1994 konštatovala, že lodný trup, ktorý sa po kompletizovaní smie vzdialiť od brehu až na 21 námorných míľ – teda deväť námorných míľ za hranicou 12 míľ podľa medzinárodného verejného práva – a získa klasifikáciu „sea and river waters“, sa má zatriediť ako námorné plavidlo. Podľa názoru Tariefcommissie sa tak šíre more začína vo vzdialenosti 12 námorných míľ od brehu.
- 21 V nariadení Komisie (ES) č. 652/2007 z 8. júna 2007 o zatriedení určitých druhov tovaru do kombinovanej nomenklatúry vychádza Komisia z inej definície pojmu „šíre more“. Z bodu 3 prílohy k uvedenému nariadeniu (k 8901 10 90) vyplýva, že Komisia zastáva názor, že o plavidlo určené „na námornú plavbu“ ide iba vtedy, keď sa plavidlo môže plaviť po *všetkých častiach* mora, a to bez obmedzenia maximálnej vzdialenosti od brehu.
- 22 Vzhľadom na uvedené má Gerechthshof pochybnosti o otázke, na ktorej časti mora musí byť loď schopná prepravovať náklad za uvedených nepriaznivých poveternostných podmienok na to, aby sa mohla považovať za „plavidlo na námornú plavbu“ v zmysle kapitoly 89 KN. Pokiaľ šíre more začína až viac ako 21 námorných míľ od brehu, je medzi účastníkmi konania nesporné, že predmetné trupy nemajú objektívne znaky a vlastnosti na to, aby slúžili ako trup lode, ktorá môže na mori prepravovať náklad pri vetre stupňa 7. Pokiaľ však šíre more začína pri vzdialenosti menej ako 21 námorných míľ od brehu, je táto otázka medzi účastníkmi konania sporná, takže colný orgán musí dokázať svoje tvrdenie, že predmetné trupy nemajú objektívne znaky a vlastnosti na to, aby slúžili ako trup lode, ktorá môže na mori prepravovať náklad pri vetre stupňa 7.