

Zadeva C-192/19**Povzetek predloga za sprejetje predhodne odločbe v skladu s členom 98(1)
Poslovnika Sodišča****Datum vložitve:**

27. februar 2019

Predložitveno sodišče:

Gerechtshof Amsterdam (Nizozemska)

Datum predložitvene odločbe:

12. februar 2019

Pritožnica:

Rensen Shipbuilding BV

Nasprotna stranka v postopku s pritožbo:

Inspecteur van de Belastingdienst/Douane

Predmet postopka v glavni stvari

Pritožba pri gerechtshof Amsterdam (pritožbeno sodišče v Amsterdamu, Nizozemska), potem ko mu je Hoge Raad der Nederlanden (nizozemsko vrhovno sodišče, Nizozemska) vrnilo v ponovno odločanje spor o uvoznih dajatvah za trupe plovil iz Ljudske republike Kitajske. Po vrnitvi je sporno le še to, ali je treba trupe plovil uvrstiti kot plovila za morsko plovbo (8901 20 10 ali 8901 90 10 KN; brez plačila uvoznih dajatev) ali kot plovila, ki niso namenjena za morsko plovbo (8901 20 90, 8901 90 91 ali 8901 90 99 KN; stopnja 1,7 %).

Predmet in pravna podlaga predloga za sprejetje predhodne odločbe

Predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU o razlagi pojma „za morsko plovbo“ v dodatni opombi 1 k poglavju 89 kombinirane nomenklature

Vprašanje za predhodno odločanje

V dodatni opombi 1 k poglavju 89 kombinirane nomenklature je navedeno, da se (med drugim) tarifni podštevilki KN 8901 20 10 in 8901 90 10, ki se glasita „za morsko plovbo“, nanašata zgolj na plovila, konstruirana za morsko plovbo. Kaj je treba v tej zvezi razumeti z izrazom „za morsko plovbo“?

Navedene določbe prava Unije

Uredba Sveta (EGS) št. 2658/87 z dne 23. julija 1987 o tarifni in statistični nomenklaturi ter skupni carinski tarifi (kombinirana nomenklatura): dodatna opomba 1 k poglavju 89, splošna pravila za uvrstitev 1, 2a in 6

Uredba Sveta (EGS) št. 2913/92 z dne 12. oktobra 1992 o carinskem zakoniku Skupnosti (v nadaljevanju: Carinski zakonik Skupnosti): člen 5(2)

Uredba Komisije (ES) št. 652/2007 z dne 8. junija 2007 o uvrstitvi določenega blaga v kombinirano nomenklaturu: priloga, točka 3

Pojasnjevalne opombe kombinirane nomenklature Evropskih skupnosti (UL 2015, C 76, str. 1): pojasnjevalna opomba k dodatni opombi 1 k poglavju 89

Navedene določbe nacionalnega prava

Koninklijk besluit van 8 maart 2007 betreffende binnenschepen die ook voor niet-internationale zeereizen worden gebruikt (België) (kraljevi odlok z dne 8. marca 2007 o plovilih notranje plovbe, ki se uporabljajo tudi za plovbo po morju, ki ni mednarodna plovba (Belgija))

Kratka predstavitev dejanskega stanja in postopka v glavni stvari

- 1 Maja in septembra 2009 je carinski deklarant Cross Ocean C.V. kot neposredni zastopnik v smislu člena 5(2) Carinskega zakonika v imenu in za račun ladjedelnice Rensen Shipbuilding BV vložil deklaracije za sprostitev v prosti promet 27 trupov plovil (v nadaljevanju: trupi plovil). Trupi plovil so bili po poreklu iz Ljudske republike Kitajske.
- 2 Družba Cross Ocean je na vseh obrazcih deklaracije navedla tarifno podštevilko 8901 90 10 kombinirane nomenklature (v nadaljevanju: KN). V deklaracijah je bil kot opis blaga naveden „trup plovila“. Tarifna številka 8901 KN se nanaša na ladje za prevoz potnikov in/ali blaga. Tarifna podštevilka 8901 90 10 se nanaša posebej na ladje za morsko plovbo za prevoz blaga (ki niso tankerji). Carinska stopnja za to tarifno podštevilko znaša 0 %. Za trupe plovil se je uporabila ta stopnja in so bili sproščeni v prosti promet.

- 3 Na podlagi carinske kontrole deklaracij, navedenih v točki 1, pri družbi Rensen Shipbuilding marca 2012 je Inspecteur [van de Belastingdienst/Douane] (davčni/carinski inšpektor, [v nadaljevanju: Inspecteur]) zavzel stališče, da je treba trupe plovil šteti za trupe, namenjene za izgradnjo ladij za notranjo plovbo. Za 18 trupov plovil sta klasifikacijska zavoda Bureau Veritas ali Lloyd's Register izdala „Certificate of Conformity“ oziroma „Certificate of Hull Construction“ (v nadaljevanju: potrdila). V potrdilih je navedeno, da so bili trupi plovil zgrajeni v skladu z ladjedelniškimi standardi za plovbo ladij notranje plovbe. Dalje, za 25 od 27 trupov plovil je bila pri Inspectie voor Verkeer en Waterstaat (inšpektorat za promet in plovne poti) vložena „vloga za certificiranje ladij notranje plovbe“, v evidencah družbe Rensen Shipbuilding pa se je za vsak trup našla pogodba družbe Rensen Shipbuilding s kupcem, v kateri je bilo naročilo za izgradnjo in dobavo ladje, ki je namenjena za uporabo na evropskih notranjih plovnih poteh.
- 4 Inspecteur je zastopal stališče, da je treba osem trupov plovil šteti za trupe, namenjene za gradnjo tankerjev za notranjo plovbo. Taki trupi plovil morajo biti po mnenju Inspecteur uvrščeni v tarifno podštevilko 8901 20 90 KN. Od preostalih 19 trupov plovil, namenjenih za izgradnjo tovorne ladje, ki ni tanker, za notranjo plovbo, jih je treba po mnenju Inspecteur 13 uvrstiti v tarifno podštevilko 8901 90 99 KN kot „druge ladje za prevoz blaga, z mehanskim pogonom“, šest pa v tarifno podštevilko 8901 90 91 KN kot „druge ladje za prevoz blaga, brez mehanskega pogona“.
- 5 Stopnja carinskih dajatev za tarifni podštevilki, navedeni v točki 4, znaša 1,7 %. Inspecteur je družbi Rensen Shipbuilding z odločbo o odmeri z dne 27. aprila 2012 skladno s tem naložil carinske dajatve.
- 6 Rechtbank Noord-Holland (sodišče province Severna Holandija, Nizozemska) je s sodbo z dne 2. julija 2013 tožbo družbe Rensen Shipbuilding zoper odločbo o odmeri zavrnilo kot neutemeljeno. Gerechtshof Amsterdam (pritožbeno sodišče v Amsterdamu, Nizozemska) je to sodbo potrdilo. Gerechtshof (pritožbeno sodišče) je v sodbi z dne 11. junija 2015 izhajalo iz tega, da je treba trupe plovil ob uporabi splošnega pravila za uvrstitev 2a KN („Za proizvod ali izdelek, ki je naveden ali zajet v poimenovanju posamezne tarifne številke, se šteje tudi proizvod, ki ni komplet ali končen, če ima bistvene značilnosti kompletnega ali končnega proizvoda“) kot ladje uvrstiti v poglavje 89 KN. Rzsodilo je, da iz trgovinskih dokumentov in certifikatov, najdenih v evidencah družbe Rensen Shipbuilding, izhaja, da so bili zadevni (trupi za) ladje notranje plovbe konstruirani za plovbo na notranjih plovnih poteh. Po mnenju gerechtshof (pritožbeno sodišče) ne gre za ladje za morsko plovbo, zato je treba trupe plovil glede na njihov tip uvrstiti v tarifno podštevilko 8901 20 90, 8901 90 91 ali 8901 90 99 KN.
- 7 Hoge Raad (vrhovno sodišče) je v sodbi z dne 30. junija 2017 razveljavilo sodbo gerechtshof Amsterdam (pritožbeno sodišče v Amsterdamu) in zadevo vrnilo v ponovno odločanje temu sodišču, ki je predložitveno sodišče v tej zadevi.

Bistvene trditve strank v postopku v glavni stvari

- 8 Družba Rensen Shipbuilding se sklicuje na dodatno opombo 1 KN k poglavju 89 KN v povezavi z (zadnjim stavkom) pojasnjevalne opombe Evropske unije k tej dodatni opombi. V tej pojasnjevalni opombi je v delu, ki je upošteven v obravnavani zadevi, navedeno:

„Izraz ‚plovila, konstruirana za morsko plovbo‘ pomeni plovila, ki lahko (zaradi njihove konstrukcije in opreme) plovejo po morju celo v slabem vremenu (ob vetru moči 7 in več po Beaufortovi lestvici).

[...]

Izraz ‚za morsko plovbo‘ pomeni plovila [...], ki ustrezajo zgornjim pogojem in ne glede na to, ali se dejansko uporabljajo v obalni plovbi, v morskih rokavih ali širokih rečnih ustjih ali na jezerih.“

- 9 Po mnenju družbe Rensen Shipbuilding je treba to dodatno opombo v povezavi s to pojasnjevalno opombo k njej razlagati tako, da je za to, da se ladja šteje za ladjo za morsko plovbo, odločilno, ali je trup plovila sposoben prestati plovbo, t.j. ali je primeren za plovbo po morju, ne pa, ali je dokončno zgrajena ladja popolnoma usposobljena za plovbo po morju. Gerechtshof Amsterdam (pritožbeno sodišče v Amsterdamu) naj bi moralo pri presoji upoštevati zgolj objektivne značilnosti in lastnosti trupov plovil v stanju, v katerem so bili ob uvozu, ne pa glede na objektivne lastnosti ladij, ki jih je družba Rensen Shipbuilding na koncu dobavila na podlagi teh trupov plovil.
- 10 Družba Rensen Shipbuilding je navedla, da gre za trupe, ki so primerni za ogrodje za ladje za morsko plovbo, ker lahko trupi po dokončanju kot ladja zagotovo plovejo po morju. V podporo svojemu stališču je priložila mnenja izvedencev. V dveh mnenjih je navedeno, da bi morale biti ladje z dimenzijami, kot so dimenzije ladij, spornih v obravnavani zadevi, sposobne v navedenih vremenskih razmerah pluti do približno 21 morskih milj od obale.

Kratka predstavitev obrazložitve predloga

- 11 Čeprav se izraz trup plovila (ali ogrodje plovila) ne pojavlja v besedilu zadevnih tarifnih števil k poglavju 89 KN, je po mnenju Hoge Raad (vrhovno sodišče) iz pojasnjevalne opombe HS Svetovne carinske organizacije k poglavju 89 razvidno, da je treba trup plovila ob uporabi splošnih pravil za uvrstitev 1 in 6 uvrstiti v tarifno podštevilko 8901 20 ali 8901 90 KN.
- 12 Iz tega stališča Hoge Raad (vrhovno sodišče) izhaja, da je treba trup plovila za uporabo KN šteti za „ladjo“, ne pa za „ladjo, ki ni kompletna ali končna“ v smislu splošnega pravila za uvrstitev 2a. Zato za uvrstitev v natančnejšo tarifno podštevilko KN v 8901 20 oziroma 8901 90, to je „za morsko plovbo“ ali „drugo“, ni upošteveno, da je ob uvozu obstajal namen, da se trupi dokončajo kot

ladje notranje plovbe ter da so se tudi dejansko dogradile in se uporabljale kot ladje notranje plovbe.

- 13 Za ugotovitev, da trupi plovil niso bili konstruirani za morsko plovbo, mora biti nesporno, da ob uvozu niso imeli objektivnih značilnosti in lastnosti, da bi bili primerni za ogrodje ladje, ki lahko v slabih vremenskih razmerah v smislu pojasnjevalne opombe KN („ob vetru moči 7 in več po Beaufortovi lestvici“) prevaža tovor na odprtem morju. Iz certifikatov ni samo po sebi razvidno, da trupov plovil ni mogoče uvrstiti kot ladij za morsko plovbo v tarifno podštevilko 8901 20 10 ali 8901 90 10. S certifikati je sicer potrjeno, da so trupi namenjeni za notranjo plovbo, vendar po mnenju Hoge Raad (vrhovno sodišče) ni jasno, zakaj to upravičuje sklep, da trupi plovil niso konstruirani za to, da bi bili primerni za ogrodje ladje za morsko plovbo.
- 14 Ni sporno, da je trupe mogoče uvrstiti v kategorijo „drugo“ (tarifna podštevilka KN 8901 20 90, 8901 90 91 ali 8901 90 99), ker so primerni za ogrodje za ladjo notranje plovbe (ladja, ki ni namenjena za morsko plovbo). Če se ugotovi, da so trupi primerni tudi za ogrodje ladje za morsko plovbo (tarifna podštevilka KN 8901 20 10 ali 8901 90 10), jih je treba uvrstiti kot „ladjo za morsko plovbo“.
- 15 Med strankama ni sporno, da zadevni trupi niso primerni za ogrodje ladje, s katero je mogoče v natovorjenem stanju v navedenih vremenskih razmerah prečkati oceane. Stranki se ne strinjata o vprašanju, kako daleč stran od obale mora biti sposobna pluti neka ladja, da je mogoče govoriti o „morski plovbi“ v smislu dodatne opombe 1 KN k poglavju 89 KN.
- 16 Eden od izvedencev, ki ju je angažirala družba Rensen Shipbuilding, v mnenju navaja, da se uporabljajo ladje notranje plovbe za prevoz po morju med pristaniščem Antwerpen (ki ne leži ob obali) ter belgijskimi obalnimi pristanišči Zeebrugge, Oostende in Nieuwpoort po estuarju Westerschelde in Severnem morju. Pri tem veljajo omejitve glede ugreza in valovne klime. Člen 3 kraljevega odloka z dne 8. marca 2007 o plovilih notranje plovbe, ki se uporabljajo tudi za plovbo po morju, ki ni mednarodna plovba določa, da lahko „ladja notranje plovbe“ plove v omejenem območju med estuarjem Westerschelde in pristanišči na belgijski obali, če ni več kot 5 navtičnih milj oddaljeno od obale. Izvedenec v mnenju izhaja iz tega, da je pot ob nizozemski in belgijski obali med ustjem Westerschelde (zahodno od linije Breskens-Vlissingen) in navedenimi belgijskimi obalnimi pristanišči opredeljena kot „odprto morje“.
- 17 Klasifikacijski zavod Lloyd's Register je najprej pojasnil, da je iz „Certificate of Hull Construction“ in oznake razreda, ki jim jih je dodelil, jasno razvidno, da gre za trupe za ladjo notranje plovbe. Trup take ladje ni dovolj trden, da bi prenesel obremenitve morskih valov. Stališče Hoge Raad (vrhovno sodišče) je po mnenju zavoda Lloyd's Register teoretično pravilno, vendar je v praksi izjemno malo verjetno, da je ladja, zgrajena po zahtevah za notranjo plovbo, dovolj trdna, da bi prestala plovbo po morju ob vetru moči 7 in temu ustreznih valovih.

- 18 Vendar je v drugem pojasnilu zavod Lloyd's Register poudaril, da se opredelitev ladje za morsko plovbo v zakonskih določbah razlikuje od tega, kar se v sektorju klasifikacijskih zavodov razume pod tem izrazom. Zavod Lloyd's Register kot ladjo za morsko plovbo razume izključno ladjo, ki lahko brez težav prečka oceane, iz carinskih predpisov pa izhaja, da bi opredelitev ladje za morsko plovbo obsegala tudi ladjo, ki lahko plove v obalnih vodah, širokih rečnih ustjih in jezerih. Velikosti trupov, ki jih je predložil Inspecteur, so velikosti ladij, ki se po navedbah zavoda Lloyd's Register v običajnem pomenu besede imenujejo ladje notranje plovbe, a so namenjene tudi plovbi v širokih rečnih ustjih, po velikih jezerih in v obalnih vodah.
- 19 Glede na navedeno se postavlja vprašanje, kaj je treba razumeti z izrazom „za morsko plovbo“. Iz besedila pojasnjevalne opombe k dodatni opombi 1 k poglavju 89 KN (glej točko 8) je mogoče izpeljati, da „obalne vode, široka rečna ustja in jezera“ ne spadajo pod odprto morje. Ker pa ne obstaja opredelitev pojma „obalne vode“, tako še vedno ni jasno, kako daleč mora pluti ladja po morju, da bi se znašla na „odprtem morju“. Na podlagi pojasnjevalne opombe KN bi bilo mogoče zastopati stališče, da ni pomembna oddaljenost med ladjo in obalo, ampak le možnost, da se z ladjo v slabih vremenskih razmerah, navedenih v tej opombi, ostane na morju.
- 20 Tariefcommissie (carinski odbor; nekdanje najvišje nizozemsko sodišče za razsojanje o carinskih zadevah) je v sodbi z dne 14. decembra 1994 razsodil, da je bilo treba trup plovila, ki je po dokončanju lahko plul 21 morskih milj od obale – torej devet milj od meje 12 milj iz mednarodnega prava – in ki je pridobil oznako razreda „sea and river waters“, uvrstiti kot ladjo za morsko plovbo. Po mnenju carinskega odbora se torej odprto morje začne 12 milj od obale.
- 21 V Uredbi Komisije (ES) št. 652/2007 z dne 8. junija 2007 o uvrstitvi določenega blaga v kombinirano nomenklaturu Evropska komisija izhaja iz drugačne razlage pojma „na odprtem morju“. Iz točke 3 priloge k tej uredbe (glede tarifne podštevilke 8901 10 90) je mogoče izpeljati, da Komisija zastopa stališče, da gre za „plovilo, konstruirano za morsko plovbo“ le tedaj, kadar je z njim mogoče pluti po *vseh delih* morja, brez omejitve glede oddaljenosti, na kateri je mogoče pluti od obale.
- 22 Glede na navedeno gerechtshof Amsterdam (višje sodišče v Amsterdamu) dvomi o vprašanju, na katerem delu morja mora biti ladja sposobna prevažati tovor v navedenih slabih vremenskih razmerah, da jo je mogoče šteti za „plovilo za morsko plovbo“ v smislu poglavja 89 KN. Če se odprto morje začne šele od 21 milj od obale, med strankama ni sporno, da zadevni trupi nimajo objektivnih lastnosti, da bi bili primerni za ogrodje ladje, ki lahko ob vetru moči 7 prevažata tovor na odprtem morju. Če se odprto morje začne manj kot 21 milj od obale, je to med strankama sporno in mora Inspecteur predložiti dokaz o svojem stališču, da zadevni trupi nimajo objektivnih značilnosti in lastnosti, da bi bili primerni za ogrodje ladje, ki lahko ob vetru moči 7 prevažata tovor na zadevnem delu morja.