

Mål C-192/19**Sammanfattning av begäran om förhandsavgörande i enlighet med artikel 98.1 i domstolens rättegångsregler****Datum för ingivande:**

27 februari 2019

Domstol som begär förhandsavgörande:

Gerechtshof Amsterdam (Nederländerna)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

12 februari 2019

Klagande:

Rensen Shipbuilding BV

Motpart:

Inspecteur van de Belastingdienst/Douane

Saken i det nationella målet

Överklagande till Gerechtshof Amsterdam (Nederländerna) efter det att Hoge raad der Nederlanden återförvisat ett mål om importtullar på fartygsskrov från Folkrepubliken Kina. Efter det att målet återförvisats återstår enbart frågan om huruvida fartygsskrov ska klassificeras som fartyg för öppen sjö (8901 20 10 eller 8901 90 10; utan erläggande av tull) eller andra fartyg (8901 20 90, 8901 90 91 eller 8901 90 99 KN; tullsats 1,7 procent).

Syfte med och rättslig grund för begäran om förhandsavgörande

Begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF om tolkningen av begreppet ”konstruerade för öppen sjö” i kompletterande anmärkning 1 till kapitel 89 i Kombinerade nomenklaturen.

Tolkningsfråga

I kompletterande anmärkning 1 till kapitel 89 i Kombinerade nomenklaturen anges att (bland andra) KN-undernumren 8901 20 10 och 8901 90 10 (”fartyg för öppen sjö”) enbart omfattar fartyg som är konstruerade för öppen sjö. Vad avses i detta sammanhang med ”konstruerade för öppen sjö”?

Anförda unionsbestämmelser

Rådets förordning (EEG) nr 2658/87 av den 23 juli 1987 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan (nedan kallad Kombinerade nomenklaturen), kompletterande anmärkning 1 till kapitel 89, allmänna klassificeringsregler 1, 2a och 6

Rådets förordning (EEG) nr 2913/92 av den 12 oktober 1992 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen (nedan kallad tullkodexen), artikel 5.2

Kommissionens förordning (EG) nr 652/2007 av den 8 juni 2007 om klassificering av vissa varor i Kombinerade nomenklaturen, bilaga nr 3

Förklarande anmärkningar till Europeiska unionens kombinerade nomenklatur (EUT C 76, 2015, s. 1), Förklarande anmärkning till kompletterande anmärkning 1 till kapitel 89

Anförda nationella bestämmelser

Kungligt dekret av den 8 mars 2007 om fartyg i inlandssjöfart som även används för icke-internationella resor till havs (Belgien)

Kortfattad redogörelse för de faktiska omständigheterna och förfarandet i det nationella målet

- 1 I maj och september 2009 deklarerade tullombudet Cross Ocean CV, i egenskap av direkt ombud i den mening som avses i artikel 5.2 i tullkodexen, 27 fartygsskrov (nedan kallade skroven) för övergång till fri omsättning i Rensen Shipbuilding BV:s, en fartygstillverkare, namn och för dess räkning. Skroven kommer från Folkrepubliken Kina.
- 2 På varje deklarationsblankett angav Cross Ocean undernummer 8901 90 10 i Kombinerade nomenklaturen (nedan kallad KN). Som varuslag innehåller deklARATIONERNA uppgiften ”skrov”. Nummer 8901 KN avser fartyg för person- eller godsbefordran. Undernummer 8901 90 10 avser särskilt fartyg för öppen sjö för godsbefordran (med undantag av tankfartyg). Tullsatsen för detta undernummer är 0 procent. Skroven övergick till fri omsättning med tillämpning av denna tullsats.

- 3 Vid en tullkontroll i mars 2012 hos Rensen Shipbuilding av de deklARATIONER som nämnts i punkt 1 hade Inspecteur (tullinspektören, nedan kallad Inspecteur) uppfattningen att skroven skulle anses vara avsedda för konstruktion av fartyg för inlandssjöfart. För 18 skrov utfärdade klassificeringssällskapen Bureau Veritas och Lloyd's Register ett "Certificate of Conformity" eller ett "Certificate of Hull Construction" (nedan kallade intygen). Enligt intygen konstruerades skroven i enlighet med normerna för konstruktion av fartyg för inlandssjöfart. För 25 av de 27 skroven lämnades dessutom en "ansökan om certifiering för fartyg i inlandssjöfart" in till Inspectie voor Verkeer en Waterstaat (inspektionen för trafik och vattenförvaltning), och i Rensen Shipbuildings kontor påträffades för varje skrov ett avtal mellan Rensen Shipbuilding och en köpare enligt vilket en beställning av konstruktion och leverans av ett fartyg för användning på europeiska inre vattenvägar lämnades.
- 4 Enligt Inspecteurs uppfattning skulle åtta skrov anses vara avsedda för konstruktion av ett tankfartyg för inlandssjöfart. Sådana skrov ska enligt Inspecteur klassificeras enligt undernummer 8901 20 90 KN. Av de övriga 19 skroven som var avsedda för konstruktion av en annan typ av fraktfartyg än ett tankfartyg ska enligt Inspecteurs uppfattning 13 skrov klassificeras enligt undernummer 8901 90 99 som "andra fartyg för godsbefordran, med motor", och sex skrov enligt undernummer 8901 90 91 KN som "andra fartyg för godsbefordran, utan motor".
- 5 Tullsatsen för de undernummer som nämnts i punkt 4 är 1,7 procent. Inspecteur påförde Rensen Shipbuilding motsvarande tull med en begäran om betalning av den 27 april 2012.
- 6 Rechtbank Noord-Holland (Nederländerna) ogillade Rensen Shipbuildings talan mot betalningsanspråken genom dom av den 2 juli 2013. Gerechtshof Amsterdam (Nederländerna) fastställde denna dom. I dom av den 11 juni 2015 utgick Gerechtshof från att skroven skulle klassificeras som fartyg enligt kapitel 89 KN med tillämpning av den allmänna klassificeringsregeln 2a KN ("Anges en viss vara i ett HS-nummer ska varan klassificeras enligt detta HS-nummer även när den är inkomplett eller inte färdigarbetad, under förutsättning att varan i detta skick har den kompletta eller färdigarbetade varans huvudsakliga karaktär.") Det framgick enligt Gerechtshof av de kommersiella dokument och intyg som hade påträffas på Rensen Shipbuildings kontor att (skroven till) fartygen i inlandssjöfart i fråga hade ritats och konstruerats för användning på inre vattenvägar. Det var inte fråga om fartyg för öppen sjö, varför skroven på grund av sin beskaffenhet skulle klassificeras enligt undernummer 8901 20 90, 8901 90 91 eller 8901 90 99 KN.
- 7 Hoge Raad upphävde domen från Gerechtshof Amsterdam genom dom av den 30 juni 2017 och återförvisade målet till denna domstol, som är hänskjutande domstol i detta mål.

Parternas huvudargument

- 8 Rensen Shipbuilding har åberopat kompletterande anmärkning 1 till kapitel 89 KN jämförd med (sista meningen i) Europeiska unionens förklarande anmärkning till denna kompletterande anmärkning. I den förklarande anmärkningen anges följande, i den mån det är relevant i det nu aktuella fallet:

”Med ’fartyg, som är konstruerade för öppen sjö’ förstås fartyg som på grund av sin konstruktion och utrustning kan färdas över vatten även i hårt väder (ungefär vindstyrka 7 på Beaufortskalan).

...

Med ’fartyg för öppen sjö’ förstås [fartyg] som uppfyller ovanstående villkor även om de huvudsakligen används längs kuster, i flodmynningar eller på insjöar, osv.”

- 9 Anmärkningen ska enligt Rensen Shipbuilding, jämförd med den förklarande anmärkningen, tolkas på så sätt att den avgörande betydelsen för en klassificering som fartyg för öppen sjö är huruvida skrovet är konstruerat för öppen sjö, det vill säga för användning till havs, och inte huruvida det helt färdigställda fartyget är havsgående. Gerechtshof Amsterdam tog vid bedömningen endast hänsyn till skrovets objektiva kännetecken och egenskaper i det skick som de befann sig i vid importen, och inte också till de objektiva egenskaperna och kännetecknen hos de fartyg som Rensen Shipbuilding slutligen hade levererat med dessa skrov som underlag.
- 10 Det rör sig om skrov som är lämpliga att använda för havsgående fartyg, eftersom skroven mycket väl skulle kunna användas till havs när de har färdigställts. Rensen Shipbuilding har framlagt sakkunnigutlåtanden till stöd för sin talan. I två utlåtanden förklaras det att fartyg med de dimensioner som är i fråga i det nu aktuella fallet måste kunna förflytta sig cirka 21 nautiska mil från kusten vid de nämnda väderförhållandena.

Kortfattad redogörelse för skälen till att begära förhandsavgörande

- 11 Även om begreppet skrov (eller fartygsskrov) inte förekommer i ordalydelsen i numren i fråga i kapitel 89 KN anser Hoge Raad att det av Världstullorganisationens förklarande anmärkning till Harmoniserade systemet beträffande kapitel 89 framgår att ett skrov ska klassificeras enligt undernummer 8901 20 eller 8901 90 KN med tillämpning av de allmänna klassificeringsreglerna 1 och 6.
- 12 Av Hoge Raads uppfattning följer att ett skrov enligt KN ska anses som ”fartyg” och inte som ”inkomplett eller inte färdigarbetat” i den mening som avses i den allmänna klassificeringsregeln 2a. För bestämningen av det exakta KN-undernumret i 8901 20 respektive 8901 90, det vill säga ”fartyg för öppen sjö” eller ”andra” saknar det följaktligen betydelse huruvida skroven skulle

färdigställas som fartyg i inlandssjöfart och faktiskt också har färdigställts och använts som fartyg i inlandssjöfart.

- 13 För att det ska kunna fastställas att skroven inte är konstruerade för öppen sjö måste det vara klarlagt att de vid importen inte hade de objektiva kännetecken och egenskaper som krävs för användning som skrov till ett fartyg som kan transportera last över öppen sjö vid hårt väder ("ungefär vindstyrka 7 på Beaufortskalan"), vilket nämns i de förklarande anmärkningarna till KN. Av intygen framgår det i och för sig inte att skroven inte kan klassificeras som fartyg för öppen sjö enligt undernummer 8901 20 10 eller 8901 90 10. Det intygas visserligen att skroven är lämpliga för inlandssjöfart, men enligt Hoge Raad framgår det inte varför detta motiverar slutsatsen att skroven inte är konstruerade för att användas som skrov för havsgående fartyg.
- 14 Det kan konstateras att skroven kommer i fråga för klassificering enligt kategorin "andra" (KN-undernummer 8901 20 90, 8901 90 91 eller 8901 90 99), eftersom de är lämpliga att använda som skrov till fartyg i inlandssjöfart. Om det visar sig att skroven dessutom är lämpliga att användas som skrov till ett havsgående fartyg (KN-undernummer 8901 20 10 eller 8901 90 10) ska de klassificeras som "fartyg för öppen sjö".
- 15 Parterna är överens om att skroven i fråga inte är lämpliga att användas som skrov till ett fartyg med vilket det är möjligt att färdas över världshaven med last under de nämnda väderförhållandena. Parterna tvistar om hur långt från kusten ett fartyg måste kunna färdas till havs för att det ska vara tal om "konstruktion för öppen sjö" i den mening som avses i kompletterande anmärkning 1 till kapitel 89 KN.
- 16 En sakkunnig som Rensen Shipbuilding har anlitat behandlar i sitt utlåtande användning av fartyg för inlandssjöfart för sjöresor via Westerschelde och Nordsjön mellan hamnen i Antwerpen (som inte ligger vid kusten) och de belgiska kusthamnarna Zeebrugge, Oostende och Nieuwpoort. För detta finns det begränsningar när det gäller djupgående och sjögång. I artikel 3 i kungligt dekret av den 8 mars 2007 om fartyg i inlandssjöfart som även används för icke-internationella resor till havs anges det att ett "fartyg i inlandssjöfart" får segla in i detta begränsade område mellan Westerschelde och de belgiska kusthamnarna, om det inte förflyttar sig mer än fem nautiska mil från kusten. Den sakkunnige utgår i utlåtandet från att sträckan längs den nederländska och belgiska kusten mellan Westerscheldes utlopp (huvudsakligen linjen Breskens-Vlissingen) och de nämnda belgiska kusthamnarna ska anses utgöra "öppen sjö".
- 17 Klassificeringssällskapet Lloyd's Register förklarade ursprungligen att det klart framgick av "Certificate of Hull Construction" och den klassificering som Lloyd's Register hade gjort att det rörde sig om skrov till ett fartyg för inlandssjöfart. Ett sådant fartygsskrov är inte robust nog för att stå emot påfrestningarna i samband med dyningarna till havs. Teoretiskt sett är Hoge Raads konstateranden visserligen korrekta, men i praktiken är det mycket osannolikt att ett fartyg som är

konstruerat i enlighet med kraven för inlandssjöfart är tillräckligt robust för att till havs klara vindstyrka 7 och dyningarna i samband med denna.

- 18 I en andra förklaring har Lloyd's Register dock påpekat att definitionen av havsgående fartyg i lagbestämmelserna skiljer sig från det som klassificeringssällskapen avser med havsgående fartyg. Med ett havsgående fartyg avser Lloyd's Register uteslutande ett fartyg som utan problem kan färdas över världshaven, men av tullbestämmelserna framgår det att definitionen av ett havsgående fartyg också ska omfatta ett fartyg som kan färdas i kustvatten, i flodmynningar och på insjöar. De skrovdimensioner som Inspecteur angett är de dimensioner som de fartyg har som – enligt Lloyd's Register – i dagligt tal kallas fartyg för inlandssjöfart, men även är lämpliga att användas i flodmynningar, på stora insjöar och i kustvatten.
- 19 Mot bakgrund av ovanstående uppkommer frågan om vad som avses med begreppet "[färd på] öppen sjö". Av den förklarande anmärkningen till den kompletterande anmärkningen till kapitel 89 KN (se punkt 8) framgår det att "kustvatten, flodmynningar och insjöar" inte hör till öppen sjö. Eftersom det saknas en definition av begreppet "kustvatten" är det därmed ändå inte klart hur långt ut till havs som ett fartyg måste bege sig för att befinna sig på "öppen sjö". På grund av denna förklarande anmärkning till KN skulle man kunna hävda att avståndet mellan fartyget och kusten inte har betydelse, utan endast huruvida det kan klara sig till havs under de svåra väderförhållanden som nämns i den förklarande anmärkningen.
- 20 Tariefcommissie (den tidigare högsta nederländska domstolen för tullärenden) slog i dom av den 14 december 1994 fast att ett skrov, som efter färdigställandet får avlägsna sig upp till 21 nautiska mil från kusten – alltså nio nautiska mil längre ut än gränsen på 12 nautiska mil enligt internationell rätt – och får klassificeringen "sea and river waters", ska klassificeras som fartyg för öppen sjö. Enligt Tariefcommissies uppfattning börjar öppet hav således vid ett avstånd på 12 nautiska mil från kusten.
- 21 I kommissionens förordning (EG) nr 652/2007 av den 8 juni 2007 om klassificering av vissa varor enligt Kombinerade nomenklaturen utgår Europeiska kommissionen från en annan definition av begreppet "öppen sjö". Det framgår av punkt 3 i bilagan till denna förordning (beträffande 8901 10 90) att kommissionen anser att det enbart är fråga om ett "fartyg för öppen sjö" när fartyget kan färdas på *alla delar* av havet – utan begränsningar vad gäller det maximala avståndet från kusten.
- 22 Mot bakgrund av ovanstående hyser Gerechtshof Amsterdam tvivel om på vilken del av havet ett fartyg måste kunna transportera last under de nämnda svåra väderförhållandena för att kunna anses som "fartyg för öppen sjö" i den mening som avses i kapitel 89 KN. Om den öppna sjön börjar först vid ett avstånd på mer än 21 nautiska mil från kusten är det ostridigt mellan parterna att skroven i fråga inte har de objektiva kännetecknen och egenskaperna för att användas som skrov

till ett fartyg som kan transportera last på öppen sjö vid vindstyrka 7. Om den öppna sjön börjar vid mindre än 21 nautiska mil från kusten föreligger en tvist mellan parterna, varför Inspecteur har att bevisa sitt påstående att skroven i fråga inte hade de objektiva kännetecken och egenskaper som krävs för att användas som skrov till ett fartyg som kan transportera last över den ifrågavarande delen av havet vid vindstyrka 7.

ARBETSDOKUMENT