Sag C-192/19

Sammendrag af anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 98, stk. 1, i Domstolens procesreglement

Dato for indlevering:

27. februar 2019

Forelæggende ret:

Gerechtshof Amsterdam (Nederlandene)

Afgørelse af:

12. februar 2019

Appellant:

Rensen Shipbuilding BV

Indstævnt:

Inspecteur van de Belastingdienst/Douane

Hovedsagens genstand

Appelsag ved gerechtshof Amsterdam (Nederlandene) efter at Hoge Raad der Nederlanden har hjemvist en sag om told af skibsskrog fra Folkerepublikken Kina. Efter hjemvisningen er det nu kun omtvistet, om skibsskrogene skal tariferes som søgående skibe (8901 20 10 eller 8901 90 10 i KN, fritaget for told) eller under »i andre tilfælde« (8901 20 90, 8901 90 91 eller 8901 90 99 i KN, toldsats 1,7%).

Genstand og retsgrundlag for forelæggelsen

Anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF om fortolkningen af begrebet »søgående sejlads« i supplerende bestemmelse 1 til kapitel 89 i den kombinerede nomenklattur (herefter »KN«).

Præjudicielt spørgsmål

Supplerende bestemmelse 1 til den kombinerede nomenklaturs kapitel 89 bestemmer (bl.a.), at KN-underposition 8901 20 10 og 8901 90 10 om »søgående«

ARBEJDSDOKUMENT

skibe, kun omfatter skibe og andre fartøjer, der er konstrueret til søgående sejlads. Hvad skal der i denne forbindelse forstås ved »søgående sejlads«?

Anførte EU-retlige bestemmelser

Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 af 23. juli 1987 om told- og statistiknomenklaturen og Den Fælles Toldtarif (kombinerede nomenklatur): supplerende bestemmelse 1 til den kombinerede nomenklaturs kapitel 89, almindelig tariferingsbestemmelse 1, 2a og 6

Rådets forordning (EØF) nr. 2913/92 af 12. oktober 1992 om indførelse af en EF-toldkodeks (EF-toldkodeksen): artikel 5, stk. 2

Kommissionens forordning (EF) nr. 652/2007 af 8. juni 2007 om tarifering af visse varer i den kombinerede nomenklatur: bilag, nr. 3

Forklarende bemærkninger til Den Europæiske Unions kombinerede nomenklatur (EUT 2015, C 76, s. 1): bemærkninger til supplerende bestemmelse 1 til kapitel 89

Anførte nationale bestemmelser

Kongelig bekendtgørelse af 8. marts 2007 om fartøjer til sejlads på indre vandveje som også bruges til ikke-international sejlads på havet (Belgien)

Kort fremstilling af de faktiske omstændigheder og retsforhandlingerne

1 I maj og september 2009 indgav toldspeditøren Cross Ocean C.V., som direkte repræsentant som omhandlet i EF-toldkodeksens artikel 5, stk. 2, i skibsbyggervirksomheden Rensen Shipbuilding BV's navn og for dennes regning en toldangivelse af 27 skibsskrog (herefter »skibsskrogene«) med henblik på overgang til fri omsætning. Skibsskrogene har oprindelse i Folkerepublikken Kina.

2 På hver angivelsesformular anførte Cross Ocean underposition 8901 90 10 i den kombinerede nomenklatur (herefter »KN«). Som varebeskrivelse anførtes »skibsskrog«. Position 8901 i KN omhandler skibe til passager- eller godstransport. Underposition 8901 90 10 vedrører særligt søgående fragtskibe (bortset fra tankskibe). Toldsatsen i denne underposition andrager 0%. Skibsskrogene blev frigivet til fri omsætning med denne sats.

3 I anledning af en toldkontrol af de i præmis 1 nævnte angivelser hos Rensen Shipbuilding i marts 2012 udtalte told- og afgiftsmyndigheden ved Inspecteur, at skibsskrogene måtte anses for skrog til bygning af skibe beregnet til sejlads på indre vandveje. For 18 skibsskrogs vedkommende er der af klassifikationsselskaberne Bureau Veritas eller Lloyd's Register udstedt et »Certificate of Conformity« eller et »Certificate of Hull Construction« (herefter

ARBEJDSDOKUMENT

»certifikaterne«). I certifikaterne erklæres, at skibsskrogene er bygget efter skibbygningsnormerne for skibe beregnet til sejlads på indre vandveje. Videre blev der for 25 af de 27 skibsskrog indgivet en ansøgning om certificering til sejlads på indre vandveje til Inspectie voor Verkeer en Waterstaat (inspektoratet for trafik og indre vandveje), og i administrationen for Rensen Shipbuilding blev der for hvert skrog fundet en kontrakt med en aftager, hvori der var blevet afgivet ordre på bygning og aflevering af et skib, der var bestemt til brug på indre vandveje i Europa.

4 Inspecteur fandt, at otte skibsskrog måtte betragtes som skrog bestemt til bygning af et tankskib til sejlads på indre vandveje. Sådanne skibsskrog skal ifølge Inspecteur tariferes i underposition 8901 20 90 i KN. Hvad angår de øvrige nitten skibsskrog bestemt til bygning af en anden type fragtskib til brug for sejlads på indre vandveje end tankskibe skal tretten ifølge Inspecteur tariferes i underposition i 8901 90 99 i KN som »andre fragtskibe, maskindrevne« og seks i underposition 8901 90 91 i KN som »andre fragtskibe, ikke maskindrevne«.

5 Toldsatsen for de i præmis 4 nævnte underpositioner er 1,7%. Som følge heraf fremsendte Inspecteur den 27. april 2012 et pålæg til Rensen Shipbuilding om betaling af toldbeløbet.

6 Rensen Shipbuilding anlagde derpå sag mod Inspecteur ved rechtbank Noord-Holland (Nederlandene) (ret i første instans) og anfægtede pålægget om betaling. Denne ret frifandt Inspecteur ved dom af 2. juli 2013. Rensen Shipbuilding appellerede til gerechtshof Amsterdam (Nederlandene) (appelinstans). Gerechtshof stadfæstede dommen fra rechtbank Noord-Holland. I sin dom af 11. juni 2015 anførte den, at skibsskrogene under anvendelse af almindelig tariferingsregel 2a i KN (»Når en bestemt vare nævnes i en positionstekst, omfatter positionen også ukomplette eller ufærdige varer af den omhandlede art, for så vidt de fremtræder som i det væsentlige komplette eller færdige varer«) skulle tariferes som skibe i kapitel 89 i KN. Det følger af de handelsdokumenter og de certifikater, der blev fundet i administrationen hos Rensen Shipbuilding, at de pågældende (skrog) var konciperet og bygget til skibe beregnet til sejlads på indre vandveje. Gerechtshof fandt således, at der ikke var tale om søgående skibe, og skibsskrogene skulle derfor i overensstemmelse med deres respektive art tariferes i underposition 8901 20 90, 8901 90 91 eller 8901 90 99 i KN.

7 Ved dom af 30. juni 2017 ophævede Hoge Raad dommen fra gerechtshof Amsterdam og hjemviste sagen til denne ret, der er den forelæggende ret i denne sag.

De væsentligste argumenter, der anføres af hovedsagens parter

8 Rensen Shipbuilding har påberåbt sig supplerende bestemmelse 1 til kapitel 89 i KN, sammenholdt med (sidste punktum i) Den Europæiske Unions forklarende bemærkning til denne supplerende bestemmelse. Denne bemærkning lyder, for så vidt det har betydning, således:

ARBEJDSDOKUMENT

»Som »skibe og andre fartøjer, der er konstrueret til søgående sejlads«, anses skibe og andre fartøjer, der efter deres konstruktion og udrustning er i stand til at manøvrere på havet selv i hårdt vejr (ca. vindstyrke 7 efter Beaufort-skalaen).

[...]

Som »søgående fartøjer« anses også skibe …, som opfylder ovenstående betingelser, uanset de hovedsagelig benyttes langs kyster, på flodmundinger og indsøer etc.«

9 Rensen Shipbuilding har anført, at denne bestemmelse, sammenholdt med den nævnte forklarende bemærkning, skal fortolkes således, at for at et skib kan anses for et søgående skib, er det afgørende, om skibsskroget er sødygtigt, det vil sige egnet til at sejle på havet, og ikke om det færdigbyggede skib er søgående. Gerechtshof Amsterdam burde i sin dom kun have lagt vægt på de objektive kendetegn og egenskaber ved skibsskrogene, som de forelå på tidspunktet for indførslen men ikke også de objektive kendetegn og egenskaber ved de skibe, som Rensen Shipbuilding på grundlag af skibsskrogene leverede til slut.

10 Rensen Shipbuilding har anført, at der er tale om skrog, der er egnet til at tjene som skrog til søgående skibe, idet de efter færdigbygning faktisk kan sejle på havet. Til støtte for dette synspunkt henviser parten til sagkyndige erklæringer. I to erklæringer anføres, at skibe med dimensioner som de foreliggende ved de her nævnte vejrforhold må sejle op til ca. 21 mil fra kysten.

Kort fremstilling af begrundelsen for forelæggelsen

11 Selv om udtrykket skibsskrog ikke forekommer i teksten til de pågældende positioner i kapitel 89 i KN, fremgår det efter Hoge Raads opfattelse af de forklarende bemærkninger til HS fra verdenstoldorganisationen til kapitel 89, at skibsskrog i henhold til almindelig tariferingsbestemmelse 1 til 6 skal henføres under underposition 8901 20 eller 8901 90 i KN.

12 Af Hoge Raad's udtalelse følger, at et skibsskrog i KN's forstand må betragtes som et »skib« og ikke som et skib, der er »ukomplet eller ufærdigt« som omhandlet i almindelig tariferingsbestemmelse 2a. Følgelig er det ved fastsættelsen af den nærmere underposition i KN, 8901 20 henholdsvis 8901 90, det vil sige »søgående skibe« eller »i andre tilfælde« uden betydning, om skrogene på indførselstidspunktet skulle anvendes til bygning af skibe til sejlads på indre vandveje og også faktisk blev færdigbygget og brugt som skibe til sejlads på indre vandveje.

13 For at det kan lægges til grund, at skibsskrogene ikke er konciperet og bygget til søgående sejlads, må det ligge fast, at skrogene på indførselstidspunktet ikke havde de kendetegn og egenskaber, der var nødvendige for at kunne bruges som skrog til et skib, der under de i de forklarende bemærkninger til KN beskrevne vanskelige vejrforhold (»ca. vindstyrke 7 efter Beaufort-skalaen«) kan

ARBEJDSDOKUMENT

transportere en last over havet. Af certifikaterne fremgår ikke i sig selv, at skrogene ikke kan tariferes under underposition 8901 20 10 eller 8901 90 10 som søgående skibe. Certifikaterne bekræfter imidlertid, at skrogene er egnet til sejlads på indre vandveje, men ifølge Hoge Raad er det svært forståeligt, hvorfor dette fører til den konklusion, at skrogene ikke er konciperet og bygget til at kunne anvendes som skrog i et søgående skib.

14 Det ligger fast, at skrogene kan tariferes i kategorien »i andre tilfælde« (underposition 8901 20 90, 8901 90 91 eller 8901 90 99 i KN), da de kan bruges som skrog til et skib til sejlads på indre vandveje (ikke-søgående skib). Såfremt det viser sig, at skrogene også er egnet som skrog til et søgående skib (underposition 8901 20 10 eller 8901 90 10), skal de tariferes som »søgående« skibe.

15 Det er ikke omtvistet mellem parterne, at de pågældende skrog ikke er egnet som skrog til et skib i oceangående fart i lastet tilstand under de nævnte vejrforhold. Parterne er ikke enige om spørgsmålet, hvor langt væk fra kysten et skib skal sejle, for at der kan være tale om »søgående sejlads« som omhandlet i supplerende bestemmelse 1 til kapitel 89 i KN.

16 En af Rensen Shipbuilding konsulteret sagkyndig kommer i sin erklæring ind på anvendelsen af skibe beregnet til sejlads på indre vandveje ved rejser mellem havnen i Antwerpen (der ikke ligger ved kysten) og de belgiske kysthavne Zeebrugge, Oostende og Nieuwpoort via Westerschelde og Nordsøen. Herved gælder der begrænsninger med hensyn til dybdegang og bølgegang. I artikel 3 i den kongelige bekendtgørelse af 8. marts 2007 om fartøjer beregnet til sejlads på indre vandveje som også bruges til ikke-international sejlads på havet, bestemmes, at »skibe beregnet til sejlads på indre vandveje« må sejle i det begrænsede farvand mellem Westerschelde og havnene på den belgiske kyst, forudsat de ikke sejler mere end 5 sømil fra kysten. Den sagkyndige går i sin erklæring ud fra, at strækningen langs den nederlandske og belgiske kyst mellem Westerschelde's udmunding (det vil sige linjen Breskens-Vlissingen) og de nævnte belgiske kysthavne er kvalificeret som hav.

17 Klassificeringsselskabet Lloyd's Register forklarede i begyndelsen, at det af »Certificate of Hull Construction« og den af Lloyd's Register foretagne klassificering fremgår, at disse papirer vedrører skrog til skibe beregnet til sejlads på indre vandveje. Skroget på et sådant skib er nemlig ikke stærkt nok til at modstå belastningen fra bølgerne på åbent hav. Hoge Raad's opfattelse er ifølge Lloyd's Register teoretisk korrekt, men i praksis er det højst usandsynligt, at et skib, der er bygget efter normerne for sejlads på indre vandveje, er tilstrækkeligt stærk til at overstå en sejlads på havet ved vindstyrke 7.

18 I en anden forklaring har Lloyd's Register imidlertid henvist til, at definitionen på søgående skibe i de pågældende lovbestemmelser afviger fra det, der i branchen for klassificeringsselskaber forstås ved søgående skibe. Ved et søgående skib forstår Lloyd's Register udelukkende et skib, der kan gennemføre en oceanrejse

ARBEJDSDOKUMENT

uden problemer, men af toldbestemmelserne følger, at definition på et søgående skib også omfatter et skib, som kan sejle i kystnære farvande, flodmundinger og indsøer. De størrelsesmål på skibsskrogene, som Inspecteur har fremlagt, stemmer overens med målene på de fartøjer, som – ifølge Lloyd's Register - i daglig tale gælder som skibe til sejlads på indre vandeveje, men som også er egnet til sejlads i flodmundinger, store indsøer og kystnære farvande.

19 Henset til det anførte opstår spørgsmålet om, hvad der skal forstås ved begrebet »søgående sejlads«. Af teksten til de forklarende bemærkninger til bestemmelse 1 til kapitel 89 i KN (se præmis 8) kan det udledes, at kystnære farvande, flodmundinger og indsøer ikke hører til havet. Da der ikke er nogen definition på kystnære farvande, er det ikke tydeligt, hvor langt et skib skal fjerne sig fra kysten for at befinde sig på »havet« På grundlag af de forklarende bemærkninger til KN kunne det hævdes, at det ikke er afstanden mellem skibet og kysten, der er afgørende men kun spørgsmålet, om det under de anførte hårde vejrforhold er muligt at blive på havet med skibet.

20 Tariefcommissie (den tidligere højeste nederlandske domstol i toldsager) udtalte i sin afgørelse af 14. december 1994, at et skibsskrog, som efter færdiggørelse måtte sejle op til 21 sømil ud fra kysten – altså 9 sømil fra den folkeretlige 12-sømilsgrænse – og som fik klassificeringen »sea and river waters«, måtte tariferes som søgående skib. Ifølge Tariefcommissie begynder havet således 12 sømil fra kysten.

21 I Kommissionens forordning (EF) nr. 652/2007 af 8. juni 2007 om tarifering af visse varer i den kombinerede nomenklatur går Europa-Kommissionen ud fra en anden definition af begrebet »havet«. Af punkt 3 i bilaget til denne forordning (ad KN-kode 8901 10 90) kan det udledes, at der kun er tale om et skib, der er bygget til »sejlads på havet«, såfremt det må sejle på *alle dele* af havet uden begrænsninger med hensyn til afstanden fra kysten.

22 I betragtning af det anførte er gerechtshof Amsterdam i tvivl med hensyn til spørgsmålet om, på hvilken del af havet et skib skal kunne transportere en last under de nævnte vanskelige vejrforhold for at kunne betragtes som »søgående« som omhandlet i kapitel 89 i KN. Såfremt havet først begynder efter 21 sømil fra kysten, er parterne ikke uenige om, at de pågældende skrog ikke har de objektive kendetegn og egenskaber, der er nødvendige for at tjene som skrog til et skib, der ved vindstyrke 7 kan transportere en last over havet. Såfremt havet begynder mindre end 21 sømil fra kysten, er parterne imidlertid uenige, og Inspecteur må fremsætte bevis for sin holdning, hvorefter de pågældende skrog ikke har de objektive kendetegn og egenskaber, der er nødvendige for at tjene som skrog til et skib, der ved vindstyrke 7 kan transportere en last over den pågældende del af havet.

ARBEJDSDOKUMENT