Kohtuasi C-192/19

Eelotsusetaotluse kokkuvõte vastavalt Euroopa Kohtu kodukorra artikli 98 lõikele 1

Saabumise kuupäev:

27. veebruar 2019

Eelotsusetaotluse esitanud kohus:

Gerechtshof Amsterdam (Amsterdami apellatsioonikohus, Madalmaad)

Eelotsusetaotluse kuupäev:

12. veebruar 2019

Apellatsioonkaebuse esitaja:

Rensen Shipbuilding BV

Vastustaja apellatsioonimenetluses:

Inspecteur van de Belastingdienst/Douane

Põhikohtuasja ese

Apellatsioonkaebus, mis on Gerechtshof Amsterdami (Amsterdami apellatsioonikohus, Madalmaad) menetluses pärast seda, kui Hoge Raad der Nederlanden (Madalmaade kõrgeim kohus) tühistas Gerechtshofi otsuse ja saatis kohtuasja uueks otsustamiseks talle tagasi kohtuvaidluses, mis käsitleb Hiina Rahvavabariigist pärit laevakerede impordilt tasuda tulevat imporditollimaksu. Pärast kohtuotsuse tagasisaatmist on vaidluse all veel vaid küsimus, kas laevakered tuleb liigitada meresõiduks ette nähtud laevadeks (KNi rubriik 8901 20 10 või 8901 90 10; tollimaksuvaba) või muudeks veesõidukiteks (KNi rubriik 8901 20 90, 8901 90 91 või 8901 90 99; tollimaksumäär 1,7%).

Eelotsusetaotluse ese ja õiguslik alus

ELTL artikli 267 alusel esitatud eelotsusetaotlus, millega soovitakse teada, kuidas tõlgendada kombineeritud nomenklatuuri grupi 89 kohta käivas lisamärkuses 1 sisalduvat väljendit „suudavad toimida merel“.

TÖÖDOKUMENT

TÖÖDOKUMENT

Eelotsuse küsimus

Kombineeritud nomenklatuuri grupi 89 kohta käiv lisamärkus 1 sätestab, et (mh) KNi alamrubriikidesse 8901 20 10 ja 8901 90 10 („Laevad meresõiduks“) kuuluvad üksnes veesõidukid, mis on kavandatud meresõidualusteks ja suudavad toimida merel. Kuidas tuleb selles kontekstis mõista väljendit „suudavad toimida merel“?

Viidatud liidu õigusnormid

Nõukogu 23. juuli 1987. aasta määrus (EMÜ) nr 2658/87 tariifi- ja statistikanomenklatuuri ning ühise tollitariifistiku kohta (EÜT 1987, L 256, lk 1; ELT eriväljaanne 02/02, lk 382): grupi 89 kohta käiv lisamärkus 1, klassifitseerimise üldreeglid 1, 2a ja 6

Nõukogu 12. oktoobri 1992. aasta määrus (EMÜ) nr 2913/92, millega kehtestatakse ühenduse tolliseadustik (EÜT 1992, L 302, lk 1; ELT eriväljaanne 02/04, lk 307; edaspidi „ühenduse tolliseadustik“): artikli 5 lõige 2

Komisjoni 8. juuni 2007. aasta määrus (EÜ) nr 652/2007 teatavate kaupade klassifitseerimise kohta kombineeritud nomenklatuuris (ELT 2007, L 153, lk 6): lisa punkt 3

Euroopa Liidu kombineeritud nomenklatuuri selgitavad märkused (ELT 2015, C 76, lk 1): grupi 89 kohta käiva lisamärkuse 1 selgitav märkus

Viidatud liikmeriigi õigusnormid

8. märtsi 2007. aasta kuninglik dekreet siseveelaevade kohta, mida kasutatakse ka riigi merelaevanduses (Belgia)

Asjaolude ja põhikohtuasja lühikokkuvõte

1 Tollimaakler Cross Ocean CV deklareeris otsese esindajana ühenduse tolliseadustiku artikli 5 lõike 2 tähenduses 2009. aasta mais ja septembris laevaehitaja Rensen Shipbuilding BV nimel ja arvel vabasse ringlusse lubamiseks 27 laevakeret (edaspidi „laevakered“). Laevakered pärinevad Hiina Rahvavabariigist.

2 Cross Ocean märkis igale deklaratsioonile kombineeritud nomenklatuuri (edaspidi „KN“) alamrubriigi 8901 90 10. Kauba kirjeldusena märgiti deklaratsioonidele „laevakere“. KNi rubriik 8901 hõlmab reisijate- ja/või kaubaveoks ette nähtud laevu. Alamrubriiki 8901 90 10 kuuluvad eelkõige meresõiduks ette nähtud kaubalaevad (välja arvatud tankerid). Selle alamrubriigi tollimaksumäär on 0%. Laevakered suunati vabasse ringlusse seda määra kohaldades.

3 2012. aasta märtsis korraldati Rensen Shipbuilding'is punktis 1 nimetatud deklaratsioonide tollikontroll, mille tulemusel asus Inspecteur (tollihaldur, edaspidi „Inspecteur") seisukohale, et laevakeresid tuleb pidada siseveelaevade ehitamiseks ette nähtud laevakeredeks. Klassifitseerimisühingud Bureau Veritas ja Lloyd's Register väljastasid 18 laevakerele sertifikaadid „Certificate of Conformity" ja/või „Certificate of Hull Construction" (edaspidi „sertifikaadid"). Sertifikaatidest nähtub, et laevakered ehitati siseveelaevanduse laevaehitusnorme järgides. Peale selle esitati 27 laevakerest 25 laevakere puhul transpordi- ja veemajanduse inspektsioonile (Inspectie voor Verkeer en Waterstaat) „siseveelaeva sertifitseerimise taotlus" ning Rensen Shipbuildingi haldusosakonnas tuvastati iga laevakere kohta Rensen Shipbuildingi leping kliendiga, millest nähtus Euroopa siseveeteedel kasutamiseks ette nähtud laeva ehitamise ja tarnimise tellimus.

4 Inspecteur asus seisukohale, et kaheksat laevakeret tuleb pidada siseveelaevanduses kasutatava tankeri ehitamiseks ette nähtud laevakereks. Sellised laevakered tuleb Inspecteuri hinnangul liigitada KNi alamrubriiki 8901 20 90. Ülejäänud 19 laevakerest, mis on ette nähtud siseveelaevanduses kasutatava kaubalaeva ehitamiseks, mis on muud tüüpi kui tanker, tuleb Inspecteuri arvates 13 laevakeret liigitada KNi alamrubriiki 8901 90 99 kui „muud kaubalaevad, mehaanilise jõuallikaga" ja kuus laevakeret KNi alamrubriiki 8901 90 91 kui „muud kaubalaevad, mehaanilise jõuallikata".

5 Punktis 4 nimetatud alamrubriikide suhtes kehtib tollimaksumäär 1,7%. Inspecteur esitas 27. aprilli 2012. aasta maksenõudega Rensen Shipbuildingile asjaomaste tollimaksude tasumise nõude.

6 Rechtbank Noord-Holland (Noord-Hollandi esimese astme kohus, Madalmaad) jättis Rensen Shipbuildingi kaebuse maksenõude peale 2. juuli 2013. aasta otsusega põhjendamatuse tõttu rahuldamata. Gerechtshof Amsterdam (Amsterdami apellatsioonikohus, Madalmaad) jättis selle otsuse muutmata. Gerechtshof (apellatsioonikohus) lähtus oma 11. juuni 2015. aasta otsuses sellest, et laevakered tuleb vastavalt klassifitseerimise üldreeglile 2a („Iga viidet rubriigis mingile kaubale tuleb vaadelda kehtivana selle kauba kohta ka mittekompleksel või lõpetamata kujul, tingimusel et sellisel kujul on kaubal komplektse või valmistoote põhiomadused.") liigitada veesõidukitena KNi gruppi 89. Rensen Shipbuildingi haldusosakonnas tuvastatud äridokumentidest ja sertifikaatidest nähtub, et asjaomased siseveelaevade jaoks ette nähtud laevakered on välja töötatud ja ehitatud kasutamiseks siseveekogudel. Tegemist ei ole merelaevadega, mistõttu tuleb laevakered nende omaduste alusel liigitada KNi alamrubriiki 8901 20 90, 8901 90 91 või 8901 90 99.

7 Hoge Raad (Madalmaade kõrgeim kohus) tühistas 30. juuni 2017. aasta otsusega Gerechtshof Amsterdami (Amsterdami apellatsioonikohus) otsuse ning saatis kohtuasja uueks otsustamiseks tagasi Gerechtshofile (apellatsioonikohus), kes esitas käesolevas asjas eelotsusetaotluse.

TÖÖDOKUMENT

Põhikohtuasja poolte peamised argumendid

8 Rensen Shipbuilding tugineb KNi selgitavate märkuste grupi 89 kohta käivale lisamärkusele 1 koosmõjus Euroopa Liidu selgitava märkusega (selle viimase lausega) nimetatud lisamärkuse kohta. Selgitavas märkuses on käesoleva asja seisukohast olulises osas märgitud järgmist:

„Termin „meresõidualusteks kavandatud alused" tähendab aluseid, mis oma ehituse ja varustuse tõttu suudavad toimida merel ka halva ilmaga (tuule tugevusega umbes 7 Beauforti skaala järgi).

[…]

Termin „meresõidualused" tähistab laevu […], mis vastavad eelpool nimetatud tingimustele, ka siis kui neid kasutatakse peamiselt rannavetes, suudmelahtedes või järvedes jm."

9 Rensen Shipbuilding leiab, et lisamärkust koosmõjus selle selgitusega tuleb tõlgendada nii, et meresõidualuseks liigitamisel on määrav see, kas laevakere suudab toimida merel, st on sobiv kasutamiseks merel, ja mitte see, kas täielikult valmisehitatud laeva hakatakse kasutama merel. Gerechtshof Amsterdam (Amsterdami apellatsioonikohus) oleks hindamisel pidanud arvesse võtma üksnes objektiivseid tunnuseid ja omadusi, mis olid laevakeredel impordi toimumise hetkel, mitte aga ka nende laevade tunnuseid ja omadusi, mida ta lõpuks nendest laevakeredest valmis ehitas.

10 Tegemist on laevakeredega, mis on sobivad kasutamiseks merelaevade keredena, kuna laevakeresid saab pärast laeva valmisehitamist igal juhul kasutada merel. Argumentide esitamisel tugines Rensen Shipbuilding eksperdiarvamustele. Kahes eksperdiarvamuses märgitakse, et selliste mõõtmetega laevad nagu käesolevas asjas kõne all peaksid nimetatud ilmastikutingimustel saama kaldast eemalduda kuni ligikaudu 21 meremiili kaugusele.

Eelotsusetaotluse põhjenduste lühikokkuvõte

11 Hoge Raad (Madalmaade kõrgeim kohus) leiab, et kuigi KNi grupi 89 asjaomaste rubriikide sõnastus laevakere mõistet ei sisalda, tuleneb Maailma Tolliorganisatsiooni harmoneeritud süsteemi selgitavatest märkustest grupi 89 kohta, et klassifitseerimise üldreegleid 1 ja 6 kohaldades tuleb laevakere liigitada KNi alamrubriiki 8901 20 või 8901 90.

12 Hoge Raadi seisukohast järeldub, et laevakeret tuleb KNi kohaldades pidada „veesõidukiks" ja mitte „mittekompleksseks või lõpetamata veesõidukiks" klassifitseerimise üldreegli 2a tähenduses. Seega ei ole KNi täpse alamrubriigi 8901 20 või 8901 90 määramisel (nimelt „laevad meresõiduks" või „muud") oluline, kas laevakered peaksid impordi toimumise ajal olema siseveelaevadeks

TÖÖDOKUMENT

valmis ehitatud ja kas need on ka tegelikult siseveelaevadeks valmis ehitatud ja sellistena kasutust leidnud.

13 Tuvastamaks, et ehituse ja varustuse põhjal otsustades ei suuda laevakered merel toimida, peab olema kindlaks tehtud, et impordi toimumise ajal puudusid neil objektiivsed tunnused ja omadused, mis oleksid võimaldanud neid kasutada sellise laeva kerena, mis suudaks KNi selgitavates märkustes nimetatud halva ilma korral („tuule tugevusega umbes 7 Beauforti skaala järgi“) vedada kaupa avamerel. Sertifikaatidest kui sellistest ei ilmne, et laevakeresid ei saa meresõiduks ette nähtud laevadena liigitada alamrubriiki 8901 20 10 või 8901 90 10. Sertifikaadid kinnitavad küll, et laevakered on sobivad kasutamiseks siseveelaevanduses, kuid Hoge Raadi (Madalmaade kõrgeim kohus) arvates ei ole arusaadav, mispärast peaks see põhjendama järeldust, et laevakered ei sobi oma ehituselt ja varustuselt kasutamiseks merelaevade kerena.

14 Tuvastatud on see, et laevakeresid on võimalik klassifitseerida kategooriasse „muud“ (KNi alamrubriigid 8901 20 90, 8901 90 91 või 8901 90 99), kuna neid saab kasutada siseveelaeva (siseveelaevanduses kasutatava veesõiduki) kerena. Kui selgub, et laevakered sobivad kasutamiseks ka merelaeva kerena (KNi alamrubriigid 8901 20 10 või 8901 90 10), tuleb need liigitada „meresõiduks ettenähtud laevaks“.

15 Poolte vahel ei ole vaidlust selle üle, et asjaomased laevakered ei sobi kasutamiseks sellise laeva kerena, millega saab – nimetatud ilmastikutingimustel täislastis – ületada maailmameresid. Pooled vaidlevad selle üle, kui kaugele rannikust peab laev saama eemalduda, et rääkida saaks sellest, et laev „suudab toimida merel“ KNi grupi 89 kohta käiva lisamärkuse 1 tähenduses.

16 Üks Rensen Shipbuildingi tellitud ekspertidest käsitleb oma arvamuses siseveelaevade kasutamist merereisideks Westerschelde ja Põhjamere kaudu ühelt poolt Anwerpeni sadama (mis ei asu rannikul) ja teiselt poolt Belgia rannikusadamate Zeebrugge, Oostende ja Nieuwpoorti vahel. Siin kehtivad piirangud seoses süvise ja mereoludega. 8. märtsi 2007. aasta kuningliku dekreedi siseveelaevade kohta, mida kasutatakse ka riigi merelaevanduses, artiklis 3 on märgitud, et „siseveelaev“ võib siseneda kõnealusele Westerschelde ja Belgia rannikusadamate vahelisele piiritletud alale, kui see ei eemaldu kaldast rohkem kui 5 meremiili kaugusele. Ekspert lähtub oma arvamuses sellest, et piki Madalmaade ja Belgia rannikut kulgev ala, mis jääb Westerschelde suudme (Breskens-Vlissingeni joonest lääne pool) ja nimetatud Belgia rannikusadamate vahele, on „avameri“.

17 Klassifitseerimisühing Lloyd’s Register avaldas algselt, et sertifikaadist „Certificate of Hull Construction“ ja tema tehtud klassifitseerimisest nähtub üheti mõistetavalt, et tegemist on siseveelaeva keredega. Sellise laeva kere ei ole piisavalt tugev, et pidada vastu merelainetest tulenevale koormusele. Hoge Raadi (Madalmaade kõrgeim kohus) järeldused on teoreetiliselt küll õiged, kuid praktiliselt on siiski äärmiselt ebatõenäoline, et siseveelaevanduse nõuete kohaselt

TÖÖDOKUMENT

ehitatud laev on piisavalt tugev, et pidada merel vastu 7pallisele tuulele ja sellega kaasnevale lainetusele.

18 Teises avalduses märkis Lloyd's Register siiski, et õigusaktides sisalduv merelaeva määratlus erineb määratlusest, mille on andnud merelaeva mõistele klassifitseerimisühingud. Lloyd's Register mõistab merelaeva all üksnes sellist laeva, mis suudab ilma probleemideta ületada maailmameresid, tollieeskirjadest tuleneb aga, et merelaeva mõiste peab hõlmama ka laeva, mis suudab sõita rannavetes, suudmelahtedes ja järvedel. Inspecteuri esitatud laevakerede mõõtmed on selliste laevade mõõtmed, mida Lloyd's Register nimetab igapäevases keelekasutuses siseveelaevadeks, kuid mis sobivad kasutamiseks ka suudmelahtedes, suurtel järvedel ja rannavetes.

19 Eespool esitatud kaalutlusi arvestades tekib küsimus, kuidas tuleb tõlgendada mõistet „(sõit) avamerel“). KNi selgitavate märkuste grupi 89 kohta käiva lisamärkuse (vt eespool punkt 8) sõnastuse põhjal saab järeldada, et „rannaveed, suudmelahed ja järved“ ei kuulu avamere hulka. Kuna mõiste „rannaveed“ määratlus puudub, ei ole siiski selge, kui kaugele peab laev merel välja sõitma, et paikneda „avamerel“. KNi selgitava märkuse põhjal oleks võimalik asuda seisukohale, et oluline ei ole laeva ja kalda vaheline kaugus, vaid üksnes võimalus jääda laevaga kõnealuses märkuses nimetatud halva ilmaga merele.

20 Tariefcommissie (varasem Madalmaade kõrgeim kohus tolliasjades) märkis 14. detsembri 1994. aasta otsuses, et laevakere, mis võib pärast valmisehitamist eemalduda kaldast kuni 21 meremiili kaugusele – seega 9 meremiili kaugemale kui rahvusvahelise õiguse kohaselt ette nähtud 12 miili – ja saab klassifikatsiooni „sea and river waters“, tuleb liigitada merelaevaks. Tariefcommissie hinnangul algab avameri seega kaldast 12 meremiili kaugusel.

21 Komisjoni 8. juuni 2007. aasta määruses (EÜ) nr 652/2007 teatavate kaupade klassifitseerimise kohta kombineeritud nomenklatuuris lähtub Euroopa Komisjon mõiste „avameri“ teistsugusest määratlusest. Viidatud määruse lisa punktist 3 (alamrubriigi 8901 10 90 kohta) nähtub, et komisjon on seisukohal, et veesõidukit saab „merelaevana“ käsitada vaid siis, kui see saab sõita mere *kõikidel osadel*, ilma et peaks järgima kaldast suurima kauguse piirangut.

22 Eespool esitatud kaalutlusi arvestades on Gerechtshof Amsterdamil (Amsterdami apellatsioonikohus) kahtlusi küsimuses, millisel mere osal peab laev nimetatud halva ilmaga olema suuteline kaupa vedama, et seda saaks pidada „meresõiduks ette nähtud laevaks“ KNi grupi 89 tähenduses. Kui avameri algab kaldast alles rohkem kui 21 meremiili kaugusel, ei ole poolte vahel vaidlust selle üle, et asjaomastel laevakeredel puuduvad objektiivsed tunnused ja omadused selleks, et neid saaks pidada sellise laeva kereks, mis suudaks 7pallise tuulega vedada kaupa avamerel. Kui avameri algab kaldast vähem kui 21 meremiili kaugusel, on see küsimus poolte vahel vaidluse all, mistõttu peab Inspecteur tõendama oma väidet, et asjaomastel laevakeredel puuduvad objektiivsed tunnused ja omadused, et neid

TÖÖDOKUMENT

saaks kasutada sellise laeva kerena, mis suudab 7pallise tuulega vedada kaupa üle mere asjaomase osa.

TÖÖDOKUMENT