

Asia C-192/19

**Unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 98 artiklan 1 kohdan mukainen
ennakkoratkaisupyynnön tiivistelmä**

Jättämispäivä:

27.2.2019

Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin:

Gerechtshof Amsterdam (Alankomaat)

Ennakkoratkaisupyynnön tekemispäivä:

12.2.2019

Valittaja:

Rensen Shipbuilding BV

Vastapuoli:

Inspecteur van de Belastingdienst/Douane

Pääasian menettelyn kohde

Gerechtshof Amsterdamissa (Amsterdamin ylioikeus, Alankomaat) esillä oleva valitusasia Hoge Raad der Nederlandenin (Alankomaiden ylin tuomioistuin) palautettua sen käsiteltäväksi Kiinan kansantasavallasta tuotujen laivarunkojen tuontitulleja koskevan riita-asian. Palautuksen jälkeen riidanalaista on enää, onko laivarungot luokiteltava merialuksina (yhdistetyn nimikkeistön alanimike 8901 20 10 tai 8901 90 10; vapautettu tuontitullista) vai muina kuin merialuksina (yhdistetyn nimikkeistön alanimike 8901 20 90, 8901 90 91 tai 8901 90 99; tulli 1,7 prosenttia).

Ennakkoratkaisupyynnön kohde ja oikeudellinen perusta

SEUT 267 artiklan nojalla esitetty ennakkoratkaisupyyntö yhdistetyn nimikkeistön [hollanninkielisessä version] 89 ryhmän lisähuomautuksessa 1 käytetyn ilmaisun ”vaart in volle zee” (avomerellä ajo) tulkinnasta.

Ennakkoratkaisukysymys

Yhdistetyn nimikkeistön 89 ryhmän lisähuomautuksessa 1 säädetään (muun muassa), että yhdistetyn nimikkeistön alanimikkeillä 8901 20 10 ja 8901 90 10, ”merialukset”, tarkoitetaan vain merialuksiksi [hollanninkielisessä versiossa: avomerellä ajoon] suunniteltuja laivoja. Miten ilmaisu ”avomerellä ajo” on tässä yhteydessä ymmärrettävä?

Viittaukset unionin oikeussääntöihin

Tariffi- ja tilastonimikkeistöstä ja yhteisestä tullitariffista 23.7.1987 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 2658/87 (yhdistetty nimikkeistö): 89 ryhmän lisähuomautus 1, yleisten tulkintasääntöjen 1 sääntö, 2 säännön a alakohta ja 6 sääntö

Yhteisön tullikooduksista 12.10.1992 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 2913/92 (yhteisön tullikoodiksi): 5 artiklan 2 kohta

Tiettyjen tavaroiden luokittelusta yhdistettyyn nimikkeistöön 8.6.2007 annettu komission asetus (EY) N:o 652/2007: liitteen kohta 3

Selittävät huomautukset Euroopan unionin yhdistettyyn nimikkeistöön (EUVL 2015, C 76, s. 1): ryhmän 89 lisähuomautusta 1 koskeva selittävä huomautus

Viittaukset kansallisiin oikeussääntöihin

Sisävesialuksista, joita käytetään myös muuhun kuin kansainväliseen meriliikenteeseen, 8.3.2007 annettu kuninkaan asetus (Belgia) (Koninklijk besluit betreffende binnenschepen die ook voor niet-internationale zeereizen worden gebruikt)

Tiivistelmä pääasian tosiseikoista ja menettelystä

- 1 Tulliasioitsija Cross Ocean C.V. teki toukokuussa ja syyskuussa 2009 yhteisön tullikoodeksin 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuna suorana edustajana laivanrakentaja Rensen Shipbuilding BV:n nimissä ja lukuun ilmoitukset 27 laivarungon (jäljempänä laivarungot) luovutuksesta vapaaseen liikkeeseen. Laivarungot ovat peräisin Kiinan kansantasavallasta.
- 2 Cross Ocean ilmoitti jokaisessa ilmoituslomakkeessa yhdistetyn nimikkeistön alanimikkeeksi 8901 90 10. Ilmoituksissa tavarankuvauksena on ”laivarunko”. Yhdistetyn nimikkeistön nimike 8901 käsittää henkilö- ja/tai tavarankuljetukseen tarkoitetut alukset. Alanimike 8901 90 10 koskee erityisesti tavarankuljetukseen tarkoitettuja merialuksia (jotka eivät ole säiliöaluksia). Kyseistä alanimikettä

vastaava tulli on 0 prosenttia. Laivarungot luovutettiin vapaaseen liikkeeseen tämän tullin mukaisesti.

- 3 Edellä 1 kohdassa tarkoitettuja ilmoituksia koskevan Rensen Shipbuildingilla maaliskuussa 2012 tehdyn tullitarkastuksen johdosta tarkastaja katsoi, että laivarunkoja on pidettävä sisävesialusten rakentamiseen tarkoitettuina runkoina. Luokitusyrietykset Bureau Veritas ja Lloyd's Register antoivat 18 laivarungolle joko Certificate of Conformity- tai Certificate of Hull Construction -todistuksen (jäljempänä todistukset). Todistuksissa vakuutetaan, että laivarungot on rakennettu sisävesiliikenteen laivanrakennusstandardien mukaisesti. Lisäksi 27 laivarungosta 25:lle tehtiin sisävesialusten hyväksyntää koskeva hakemus Inspectie voor Verkeer en Waterstaatille (liikenne- ja vesiasioiden tarkastusvirasto), ja Rensen Shipbuildingin kirjanpidosta on löydetty jokaiselle rungolle Rensen Shipbuildingin ja ostajan välinen sopimus, joka koskee Euroopan sisävesillä käytettäväksi tarkoitettun aluksen rakentamista ja toimittamista.
- 4 Tarkastaja katsoo, että 8:aa laivarunkoa tulee pitää sisävesiliikenteessä käytettävien säiliöalusten rakentamiseen tarkoitettuina runkoina. Sen kaltaiset laivarungot on tarkastajan mukaan luokiteltava yhdistetyn nimikkeistön alanimikkeeseen 8901 20 90. Muista 19 laivarungosta, jotka on tarkoitettu sisävesiliikenteessä muina kuin säiliöaluksina käytettävien rahtilaivojen rakentamiseen, 13 on tarkastajan mukaan luokiteltava yhdistetyn nimikkeistön alanimikkeeseen 8901 90 99 "muut tavarankuljetukseen tarkoitettut alukset, mekaanisella kuljetuskoneistolla varustetut" ja 6 yhdistetyn nimikkeistön alanimikkeeseen 8901 90 91 "tavarankuljetukseen tarkoitettut alukset, mekaanisella kuljetuskoneistolla varustamattomat".
- 5 Edellä 4 kohdassa ilmoitettujen alanimikkeiden tulli on 1,7 prosenttia. Tarkastaja antoi Rensen Shipbuildingille 27.4.2012 tämän mukaisen maksuunpanopäätöksen.
- 6 Rechtbank Noord-Holland (Pohjois-Hollannin alioikeus, Alankomaat) katsoi 2.7.2013 antamassaan ratkaisussa Rensen Shipbuildingin maksuunpanopäätöksestä tekemän valituksen perusteettomaksi. Gerechtshof te Amsterdam (Alankomaat) pysytti tämän ratkaisun. Gerechtshof lähti 11.6.2015 antamassaan tuomiossa siitä, että laivarungot on luokiteltava yhdistetyn nimikkeistön yleisten tulkintasääntöjen 2 säännön a alakohdan perusteella ("Nimikkeessä oleva tavaraa koskeva viittaus tarkoittaa tätä tavaraa myös epätäydellisenä tai viimeistelelemättömänä, jos sillä tullille esitettäessä on täydellisen tai valmiin tavarän olennaiset ominaisuudet") aluksina yhdistetyn nimikkeistön 89 ryhmään. Gerechtshof katsoi, että Rensen Shipbuildingin kirjanpitoon sisältyneistä kaupallisista asiakirjoista ja hyväksyntätodistuksista seuraa, että kyseiset sisävesialukset (niiden rungot) on suunniteltu toimimaan sisävesillä. Gerechtshofin mukaan kyse ei ole merialuksista, ja laivarungot on luokiteltava luonteensa mukaan yhdistetyn nimikkeistön alanimikkeeseen 8901 20 90, 8901 90 91 tai 8901 90 99.

- 7 Hoge Raad kumosi 30.6.2017 antamassaan tuomiossa gerechtshof Amsterdamin ratkaisun ja palautti asian kyseiseen gerechtshofiin, joka pyytää asiassa ennakkoratkaisua.

Pääasian asianosaisten keskeiset perustelut

- 8 Rensen Shipbuilding vetoaa yhdistetyn nimikkeistön 89 ryhmän lisähuomautukseen 1 luettuna yhdessä kyseistä lisähuomautusta koskevan Euroopan unionin selittävän huomautuksen (sen viimeisen virkkeen) kanssa. Kyseisessä selittävässä huomautuksessa todetaan, käsiteltävänä olevan asian kannalta merkityksellisiltä osin, seuraavaa:

”Ilmaisulla ’merialuksiksi suunnitellut alukset’ tarkoitetaan aluksia, jotka rakenteen ja varusteiden perusteella kykenevät toimimaan merellä myös huonolla säällä (tuulella, jonka voimakkuus on noin seitsemän bofori-asteikoilla mitattuna).

— —

Ilmaisulla ’merialukset’ tarkoitetaan laivoja —, jotka täyttävät edellä mainitut ehdot, myös jos niitä käytetään pääasiallisesti rannikkovesillä, jokien suistoissa, järvialueilla jne.”

- 9 Rensen Shipbuildingin mukaan lisähuomautusta on tulkittava kyseisen selittävän huomautuksen kanssa luettuna siten, että luokittelussa merialukseksi on ratkaisevaa, onko laivarunko merikelpoinen eli soveltuuko se kulkemaan merellä, eikä se, käytetäänkö täysin valmista alusta merellä. Gerechtshof Amsterdamin olisi arvioinnissaan pitänyt ottaa huomioon ainoastaan laivarunkojen objektiivisesti todettavat ominaispiirteet ja ominaisuudet siinä tilassa, jossa ne olivat maahantuonnin ajankohtana, eikä Rensen Shipbuildingin kyseisten laivarunkojen pohjalta lopulta toimittamien alusten objektiivisesti todettavia ominaispiirteitä ja ominaisuuksia.
- 10 Rensen Shipbuilding väittää, että kyse on rungoista, jotka soveltuvat käytettäväksi merialusten runkoina, koska rungoista rakennetut alukset voivat toimia merellä. Rensen Shipbuilding on esittänyt väitteensä tueksi asiantuntijoiden lausuntoja. Kahdessa lausunnossa todetaan, että aluksilla, jotka vastaavat mitoiltaan esillä olevan tapauksen aluksia, on pystyttävä mainituissa sääoloissa ajamaan noin 21 meripeninkulman päähän rannikosta.

Tiivistelmä ennakkoratkaisupyyntöä perusteista

- 11 Vaikka käsite laivarunko ei esiinny yhdistetyn nimikkeistön 89 ryhmän nimikkeiden sanamuodoissa, Hoge Raadin mukaan Maailman tullijärjestön antamista harmonoidun järjestelmän 89 ryhmää koskevista selityksistä seuraa, että

laivarunko on luokiteltava yleisten tulkintasääntöjen 1 ja 6 säännön perusteella yhdistetyn nimikkeistön alanimikkeeseen 8901 20 tai 8901 90.

- 12 Hoge Raadin arviosta seuraa, että sovellettaessa yhdistettyä nimikkeistöä laivarunko on katsottava ”alukseksi” eikä yleisten tulkintasääntöjen 2 säännön a alakohdassa tarkoitetuksi ”epätäydelliseksi tai viimeistelemättömäksi” alukseksi. Tarkennettaessa luokitusta yhdistetyn nimikkeistön alanimikkeeseen 8901 20 ”merialukset” tai 8901 90 ”muut” ei tämän johdosta ole merkityksellistä, että maahantuonnin ajankohtana suunniteltiin, että rungot rakennettaisiin sisävesialuksiksi ja että näin on myös todella tehty ja aluksia on käytetty sisävesialuksina.
- 13 Jotta voitaisiin katsoa, että laivarunkoja ei ole suunniteltu avomerellä ajoon, on selvitettävä, että maahantuonnin ajankohtana rungoilla ei ollut niitä objektiivisesti todettavia ominaispiirteitä ja ominaisuuksia, joiden ansiosta ne soveltuisivat rungoiksi aluksiin, jotka kykenevät kuljettamaan lastia avomerellä yhdistetyn nimikkeistön selittävissä huomautuksissa tarkoitettulla huonolla säällä (”tuulella, jonka voimakkuus on noin seitsemän bofori-asteikoilla mitattuna”). Hyväksyntätodistuksista ei sinänsä seuraa, että laivarunkoja ei voitaisi luokitella merialuksina alanimikkeeseen 8901 20 10 tai 8901 90 10. Todistuksissa vahvistetaan tosin, että rungot soveltuvat sisävesiliikenteeseen, mutta Hoge Raadin mukaan ei ole ymmärrettävää, miksi tämä oikeuttaisi päättämään, että runkoja ei ole suunniteltu käytettäväksi merialusten runkoina.
- 14 Selvää on, että rungot ovat luokiteltavissa kategoriaan ”muut” (yhdistetyn nimikkeistön alanimike 8901 20 90, 8901 90 91 tai 8901 90 99), koska ne soveltuvat käytettäväksi sisävesialusten (muiden kuin merialusten) runkoina. Jos todetaan, että rungot soveltuvat käytettäväksi myös merialusten runkoina (yhdistetyn nimikkeistön alanimike 8901 20 10 tai 8901 90 10), ne on luokiteltava ”merialuksina”.
- 15 Asianosaisten kesken on riidatonta, että kyseiset rungot eivät sovellu sellaisten alusten rungoiksi, jotka voivat lastattuina ja mainituissa sääoloissa ylittää valtameriä. Asianosaiset ovat eri mieltä siitä, miten kauas rannikosta aluksella on voitava ajaa, jotta kyse olisi yhdistetyn nimikkeistön 89 ryhmää koskevassa yhdistetyn nimikkeistön [hollanninkielisen version] lisähuomauksessa 1 tarkoitetusta ”avomerellä ajosta”.
- 16 Yksi Rensen Shipbuildingin käyttämistä asiantuntijoista huomauttaa lausunnossaan, että sisävesialuksia käytetään Antwerpenin sataman (joka ei ole rannikolla) sekä Belgian rannikolla olevien Zeebruggen, Oostenden ja Nieuwpoortin satamien välisellä Westerschelden ja Pohjanmeren kautta kulkevalla reitillä. Kyseisessä liikenteessä sovelletaan syväästä ja aallokkoa koskevia rajoituksia. Sisävesialuksista, joita käytetään myös muuhun kuin kansainväliseen meriliikenteeseen, 8.3.2007 annetun kuninkaan asetuksen 3 §:ssä säädetään, että ”sisävesialus” saa kulkea rajatulla liikennöintialueella Westerschelden ja Belgian rannikkosatamien välillä sillä edellytyksellä, ettei se

aja 5:tä meripeninkulmaa kauemmas rannikosta. Asiantuntija lähtee lausunnossaan siitä, että Alankomaiden ja Belgian rannikkoa seuraava reitti Westerschelden suun (linjan Breskens–Vlissingen länsipuolella) ja mainittujen Belgian rannikkosatamien välillä on ”avomerta”.

- 17 Luokitusyritys Lloyd’s Register ilmoitti lausunnossaan aluksi, että ”Certificate of Hull Constructionista” ja kyseisen yrityksen antamasta luokitusselvityksestä ilmenee selvästi, että kyse on sisävesialuksen rungosta. Sen kaltaisen aluksen runko ei ole riittävän vahva kestäämään aallokon kuormitusta merellä. Hoge Raad katsoi, että Lloyd’s Register on teoriassa oikeassa, mutta että käytännössä on erittäin epätodennäköistä, että sisävesiliikenteen vaatimusten mukaan rakennettu alus ei kestäisi seitsemän boforin tuulta ja niissä oloissa esiintyvää aallokkoa merellä.
- 18 Toisessa lausunnossaan Lloyd’s Register viittaa kuitenkin siihen, että lainsäädännössä käytettävä merialuksen määritelmä eroaa siitä, mitä luokitusyritysten alalla tarkoitetaan merialuksilla. Lloyd’s Register tarkoittaa merialuksella ainoastaan alusta, joka pystyy ongelmitta ylittämään valtameriä, mutta tullisäännöistä seuraa, että merialuksen määritelmään voi sisältyä myös alus, joka voi kulkea rannikkovesillä, jokien suistoissa ja järviolueilla. Tarkastajan esittämät runkomitat ovat sellaisten alusten mittoja, joita Lloyd’s Registerin mukaan kutsutaan arkikielessä sisävesialuksiksi mutta jotka soveltuvat kulkemaan myös jokien suistoissa, suurilla järvilla ja rannikkovesillä.
- 19 Edellä esitetyn valossa esiin nousee kysymys, miten ilmaisua ”(de vaart in) volle zee” (avomerellä (ajo)) on tässä yhteydessä tulkittava. Yhdistetyn nimikkeistön 89 ryhmän lisähuomautusta 1 koskevan selittävän huomauksen sanamuodosta (ks. 8 kohta) voidaan päätellä, että ”rannikkovesiä, jokien suistoja ja järviolueita” ei lueta avomereen. Koska käsitettä ”rannikkovedet” ei ole määritelty, ei ole myöskään selvää, miten kauas merelle aluksen on kuljettava, jotta se on ”avomerellä”. Yhdistetyn nimikkeistön selittävien huomautusten perusteella voitaisiin puolustaa näkemystä, että ratkaisevaa ei ole aluksen ja rannikon välinen etäisyys vaan ainoastaan mahdollisuus, että alus voi toimia merellä kyseisissä selittävässä huomautuksissa mainitulla huonolla säällä.
- 20 Tariefcomissie (aiemmin Alankomaiden ylin tulliasioita käsitellyt tuomioistuin) katsoi 14.12.1994 antamassaan ratkaisussa, että laivarunko, joka valmiiksi rakennettuna sai ajaa 21 meripeninkulman päähän rannikosta – eli 9 meripeninkulman päähän kansainvälisoikeudellisesta 12 meripeninkulman rajasta – ja sai luokitusmerkinnän ”sea and river waters”, oli luokiteltava merialukseksi. Tariefcommissien mukaan avomeri alkoi siten 12 meripeninkulman päästä rannikosta.
- 21 Tiettyjen tavaroiden luokittelusta yhdistettyyn nimikkeistöön 8.6.2007 annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 652/2007 Euroopan komissio käyttää käsitettä ”avomeri” eri tavalla. Kyseisen asetuksen liitteessä olevasta 3 kohdasta, siltä osin kuin se koskee alanimikettä 8901 10 90, voidaan päätellä komission katsovan, että

alus on merialus vain silloin, kun sillä voidaan ajaa *kaikkialla* merellä, ilman että sen etäisyyttä rannikosta on rajoitettu.

- 22 Edellä esitetyn valossa gerechtshof Amsterdam ei ole varma siitä, millä meren osalla aluksen on voitava kuljettaa lastia edellä mainituissa vaikeissa sääoloissa, jotta alusta voidaan pitää yhdistetyn nimikkeistön 89 ryhmässä tarkoitettuna ”merialuksena”. Jos avomeri alkaa vasta yli 21 meripeninkulman päässä rannikosta, asianosaiset ovat yksimielisiä siitä, että kyseisillä rungoilla ei ole niitä objektiivisesti todettavia ominaispiirteitä ja ominaisuuksia, joiden perusteella ne soveltuvat rungoiksi aluksiin, jotka voivat kuljettaa lastia seitsemän boforin tuulella avomerellä. Jos avomeren raja on alle 21 meripeninkulman päässä rannikosta, asianosaiset ovat asiasta erimielisiä ja tullitarkastajan on esitettävä näyttöä tukemaan väitettään, että kyseisillä rungoilla ei ole niitä objektiivisesti todettavia ominaispiirteitä ja ominaisuuksia, joiden perusteella ne soveltuisivat rungoiksi aluksiin, jotka voivat kuljettaa lastia seitsemän boforin tuulella avomerellä.