

C-192/19. sz. ügy**Az előzetes döntéshozatal iránti kérelemről a Bíróság eljárási szabályzata
98. cikkének (1) bekezdése alapján készített összefoglalás****A benyújtás napja:**

2019. február 27.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Gerechtshof Amsterdam (Hollandia)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2019. február 12.

Fellebbező:

Rensen Shipbuilding BV

Ellenérdekű fél:

Inspecteur van de Belastingdienst/Douane

Az alapeljárás tárgya

A gerechtshof Amsterdam (amszterdami fellebbviteli bíróság, Hollandia) előtti fellebbezés, miután a Hoge Raad der Nederlanden (Hollandia legfelsőbb bírósága, Hollandia) visszautalta a Kínai Népköztársaságból származó hajótesteket terhelő behozatali vámok tárgyában folyamatban lévő ügyet. A visszautalás után már csak az vitatott, hogy a hajótesteket tengerjáró vízi járműként (a KN 8901 20 10 vagy 8901 90 10 vámtarifaalszáma; behozatalivám-mentesen) vagy más vízi járműként (a KN 8901 20 90, 8901 90 91 vagy 8901 90 99 vámtarifaalszáma; 1,7%-os vámtétellel) kell-e besorolni.

Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgya és jogalapja

Az EUMSZ 267. cikk szerinti előzetes döntéshozatal iránti kérelem a Kombinált Nomenklátúra 89. árucsoportjára vonatkozó kiegészítő megjegyzés 1. pontjában szereplő „tengerjárásra szánt” kifejezés értelmezése tárgyában.

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés

A Kombinált Nomenklátúra 89. árucsoportjára vonatkozó kiegészítő megjegyzés 1. pontja értelmében (többek között) a KN 8901 20 10 és 8901 90 10 vámtarifaalszáma („tengerjáró vízi jármű”) kizárólag tengerjárásra szánt hajókra vonatkozik. Hogyan kell értelmezni ebben az összefüggésben a „tengerjárásra szánt” kifejezést?

A hivatkozott uniós jogi rendelkezések

A vám- és a statisztikai nomenklatúráról, valamint a Közös Vámtarifáról szóló, 1987. július 23-i 2658/87/EGK tanácsi rendelet (a továbbiakban: Kombinált Nomenklátúra): a 89. árucsoportra vonatkozó kiegészítő megjegyzés 1. pontja, 1., 2. a) és 6. általános besorolási szabály

A Közöségi Vámkódex létrehozásáról szóló, 1992. október 12-i 2913/92/EGK tanácsi rendelet (a továbbiakban: Közöségi Vámkódex): az 5. cikk (2) bekezdése

Az egyes áruk Kombinált Nomenklátúra szerinti besorolásáról szóló, 2007. június 8-i 652/2007/EK bizottsági rendelet: a melléklet 3. pontja

Az Európai Unió Kombinált Nomenklatúrájának magyarázata (HL 2015. C 76., 1. o.): a 89. árucsoportra vonatkozó kiegészítő megjegyzés 1. pontjának magyarázata

A hivatkozott nemzeti jogi rendelkezések

Koninklijk besluit van 8 maart 2007 betreffende binnenschepen die ook voor niet-internationale zeereizen worden gebruikt (a belföldi tengervízi hajózásra is használt belvízi hajókról szóló, 2007. március 8-i királyi rendelet) (Belgium)

A tényállás és az alapeljárás rövid bemutatása

- 1 2009 májusában és szeptemberében a Cross Ocean CV vámügynök a Közöségi Vámkódex 5. cikkének (2) bekezdése szerinti közvetlen képviselőként 27 hajótestet (a továbbiakban: hajótestek) jelentett be szabad forgalomba bocsátásra a Rensen Shipbuilding BV hajóépítő nevében és javára. A hajótestek a Kínai Népköztársaságból származnak.
- 2 A Cross Ocean a Kombinált Nomenklátúra (a továbbiakban: KN) 8901 90 10 vámtarifaalszámát tüntette fel valamennyi árunyilatkozaton. Árumegnevezésként az árunyilatkozatok a „hajótest” kifejezést tartalmzták. A KN 8901 vámtarifaszáma személy- és/vagy áruszállításra alkalmas vízi járművekre vonatkozik. A 8901 90 10 vámtarifaalszám többek között áruszállításra használatos tengerjáró vízi járművekre vonatkozik (a tartályhajók kivételével). Az

e vámtarifaalszámhoz tartozó vámtétel 0%. A hajótesteket e vámtétel alkalmazása mellett bocsátották szabad forgalomba.

- 3 Az 1. pontban említett árnyilatkozatokkal kapcsolatban a Rensen Shipbuildingnél 2012 márciusában végzett vámellenőrzés során az Inspecteur (vámellenőr, Hollandia) arra az álláspontra helyezkedett, hogy a hajótesteket belvízi hajózásra használatos vízi járművek építésére szánt hajótesteknek kell tekinteni. 18 hajótest tekintetében a Bureau Veritas, illetve a Lloyd's Register hajóosztályozó társaságok „Certificate of Conformity-t”, illetve „Certificate of Hull Construction” (a továbbiakban: igazolások) állítottak ki. Az igazolások szerint a hajótesteket a belvízi hajózásra irányadó hajóépítési szabványok szerint építették. Ezenkívül a 27 hajótest közül 25 tekintetében „belvízihajó-minősítési kérelmet” nyújtottak be az Inspectie voor Verkeer en Waterstaathoz (közlekedési és vízgazdálkodási felügyelőség, Hollandia), a Rensen Shipbuilding iratai között pedig mindegyik hajótest esetében találtak egy-egy szerződést, amelyben egy-egy vevő adott megbízást a Rensen Shipbuilding részére az európai belvízi utakon történő használatra szánt hajó megépítésére és leszállítására.
- 4 A vámellenőr azt az álláspontot képviselte, hogy 8 hajótestet belvízi hajózásra használatos tartályhajó építésére szánt hajótestnek kell tekinteni. A vámellenőr véleménye szerint e hajótesteket a KN 8901 20 90 vámtarifaalszáma alá kell besorolni. A tartályhajótól eltérő típusú, belvízi hajózásra használatos teherszállító hajó építésére szánt további 19 hajótest közül a vámellenőr véleménye szerint 13-at a KN 8901 90 99 vámtarifaalszáma („más vízi jármű, áruszállításra, mechanikusan hajtott”) alá, 6-ot pedig a KN 8901 90 91 vámtarifaalszáma („más vízi jármű, áruszállításra, nem mechanikusan hajtott”) alá kell besorolni.
- 5 A 4. pontban említett vámtarifaalszámok esetében a vámtétel 1,7%. A 2012. április 27-i fizetési felszólítással a vámellenőr kivetette a vonatkozó vámokat a Rensen Shipbuildingre.
- 6 2013. július 2-i ítéletével a rechtbank Noord-Holland (noord-hollandi bíróság, Hollandia) mint megalapozatlant elutasította a Rensen Shipbuilding fizetési felszólításokkal szemben indított keresetét. A gerechtshof Amsterdam (amszterdami fellebbviteli bíróság) helybenhagyta ezt az ítéletet. 2015. június 11-i ítéletében a gerechtshof (fellebbviteli bíróság) abból indult ki, hogy a hajótesteket a KN 2. a) általános besorolási szabálya („A vámtarifaszámok szövegében valamely árura történő minden hivatkozást úgy kell érteni, hogy az a nem teljesen kész vagy befejezetlen árura is vonatkozik, amennyiben a nem teljesen kész vagy befejezetlen áru a bemutatásakor rendelkezik a kész- vagy befejezett áru lényeges jellemzőivel.”) alapján vízi járműként a KN 89. árucsoportjába kell besorolni. A Rensen Shipbuilding iratai között talált kereskedelmi dokumentumokból és igazolásokból kiderül, hogy az érintett belvízi hajókat (illetve az azokhoz szánt hajótesteket) belvízi használatra tervezték és építették. Nem tengerjáró vízi járművekről van szó, és a hajótesteket ezért jellemzőik alapján a KN 8901 20 90, 8901 90 91 vagy 8901 90 99 vámtarifaalszáma alá kell besorolni.

- 7 2017. június 30-i ítéletével a Hoge Raad (legfelsőbb bíróság) hatályon kívül helyezte a gerechtshof Amsterdam (amszterdami fellebbviteli bíróság) ítéletét, és az ügyet visszautalta e gerechtshof (fellebbviteli bíróság) – a jelen ügybeli kérdést előterjesztő bíróság – elé.

Az alapeljárásban részt vevő felek alapvető érvei

- 8 A Rensen Shipbuilding a KN 89. árucsoportjára vonatkozó kiegészítő megjegyzés – az Európai Unió e kiegészítő megjegyzésre vonatkozó magyarázatával (annak utolsó mondatával) összefüggésben értelmezett – 1. pontjára hivatkozik. Az említett magyarázat vonatkozó része a következőképpen szól:

„A »tengerjáró hajó« [helyesen: »tengerjárásra szánt hajó«] kifejezés olyan hajót jelent, amely felépítésénél és felszereltségénél fogva alkalmas a tengeren való közlekedésre még rossz időjárási körülmények (a Beaufort skála szerinti 7 körüli szélerősség) között is.

[...]

A »tengerjáró hajó« [helyesen: »tengerjáró vízi jármű«] kifejezés olyan hajót [...] is jelent [helyesen: olyan vízi járművet [...] jelent], amely megfelel a fenti követelményeknek, akár ténylegesen főként a parti vizeken, folyótorkolatban vagy tavakon stb. használják, akár nem.”

- 9 A Rensen Shipbuilding szerint a megjegyzést annak magyarázatával együtt úgy kell értelmezni, hogy tengerjáró vízi járműnek történő minősítés szempontjából döntően az bír jelentőséggel, hogy a hajótestet tengerjárásra szánták-e, tehát hogy alkalmas-e a tengeri használatra, nem pedig az, hogy a teljesen elkészült vízi jármű alkalmas-e a tengerjárásra. Értékelése során a gerechtshof Amsterdam (amszterdami fellebbviteli bíróság) kizárólag a hajótestek behozatal időpontjában fennálló objektív jellemzőit és tulajdonságait vehette volna figyelembe, és nem vehette volna figyelembe azon vízi járművek objektív jellemzőit és tulajdonságait, amelyeket a Rensen Shipbuilding a hajótestek felhasználásával végül leszállított.
- 10 A szóban forgó hajótestek alkalmasak arra, hogy tengeri hajók törzseként szolgáljanak, mivel a hajótestek a hajóként történő elkészítést követően mindenképpen használhatók tengeren. Érveinek alátámasztására a Rensen Shipbuilding szakvéleményeket nyújtott be. Két szakvélemény megállapítja, hogy a jelen ügyben szóban forgókhoz hasonló méretekkel rendelkező hajóknak képesnek kell lenniük arra, hogy az említett időjárási körülmények között körülbelül legfeljebb 21 tengeri mérföldre eltávolodjanak a parttól.

Az előzetes döntéshozatalra utalás indokainak rövid bemutatása

- 11 Jóllehet a hajótest (vagy hajótörzs) kifejezés nem fordul elő a KN 89. árucsoportja érintett vámtarifaszámainak szövegében, a Hoge Raad (legfelsőbb bíróság)

véleménye szerint az következik a Vámigazgatások Világszervezetének a 89. árucsoportra vonatkozó HR magyarázó megjegyzéséből, hogy a hajótestet az 1. és 6. általános besorolási szabály alapján a KN 8901 20 vagy 8901 90 valamelyik vámtarifaalszáma alá kell besorolni.

- 12 A Hoge Raad (legfelsőbb bíróság) ezen álláspontjából az következik, hogy a KN alkalmazásában „vízi járműnek”, nem pedig a 2. a) általános besorolási szabály értelmében vett „nem teljesen kész vagy befejezetlen vízi járműnek” kell tekinteni valamely hajótestet. Ennélfogva a KN 8901 20, illetve 8901 90 pontos vámtarifaalszámának („tengerjáró vízi jármű” vagy „más”) megállapítása szempontjából nem bír jelentőséggel, hogy a hajótesteket a behozatal időpontjában belvízi hajók készítésére szánták-e, és azokat ténylegesen is belvízi hajóként készítették-e el és használták-e fel.
- 13 Annak megállapításához, hogy a hajótesteket a jellemzőik alapján nem tengerjárásra szánták, meg kell győződni arról, hogy a behozatal időpontjában nem rendelkeztek az ahhoz szükséges objektív jellemzőkkel és tulajdonságokkal, hogy olyan hajó törzseként szolgáljanak, amely a KN magyarázatokban említett „rossz időjárási körülmények (a Beaufort skála szerinti 7 körüli szélereősség) között” teherszállításra képes a nyílt tengeren. Önmagukban az igazolásokból nem következik, hogy a hajótestek ne lennének tengerjáró vízi járműként a 8901 20 10 vagy 8901 90 10 vámtarifaalszám alá besorolhatók. Az igazolások tanúsítják ugyan, hogy a hajótestek alkalmasak a belvízi hajózásra, a Hoge Raad (legfelsőbb bíróság) véleménye szerint azonban nem belátható, hogy ez miért indokolná azt a következtetést, hogy a hajótestek jellemzőik alapján nem szolgálhatnak tengeri hajó törzseként.
- 14 Megállapítást nyert, hogy a hajótesteket adott esetben a „más” kategóriába (a KN 8901 20 90, 8901 90 91 vagy 8901 90 99 vámtarifaalszáma alá) kell besorolni, mivel alkalmasak arra, hogy belvízi hajó („belvízi hajózásra használatos vízi jármű”) törzseként szolgáljanak. Ha bebizonyosodik, hogy a hajótestek ezenfelül arra is alkalmasak, hogy tengeri hajó törzseként szolgáljanak (a KN 8901 20 10 vagy 8901 90 10 vámtarifaalszáma), akkor azokat „tengerjáró vízi járműként” kell besorolni.
- 15 A felek között nem vitatott, hogy az érintett hajótestek nem alkalmasak arra, hogy – megrakodva, az említett időjárási körülmények között – az óceánok átszelésére képes hajó törzseként szolgáljanak. A felek között az a kérdés képezi a vita tárgyát, hogy a parttól milyen messze kell tudni közlekedni a tengeren egy hajóval ahhoz, hogy a hajó a KN 89. árucsoportjára vonatkozó kiegészítő megjegyzés 1. pontjának alkalmazásában „tengerjárásra szántnak” minősüljön.
- 16 A Rensen Shipbuilding által megbízott szakértők egyike a szakvéleményében részletesen foglalkozik a belvízi hajóknak a Westerscheldén és az Északi-tengeren egyrészt a (nem a parton fekvő) antwerpeni kikötő, másrészt a belga Zeebrugge, Oostende és Nieuwpoort parti kikötők között lebonyolított tengeri utakra történő használatával. E tekintetben korlátozások állnak fenn a merülési mélységet és a

hullámok magasságát illetően. A belföldi tengervízi hajózásra is használt belvízi hajókról szóló, 2007. március 8-i királyi rendelet 3. cikke értelmében egy „belvízi hajó” akkor közlekedhet ebben a Westerschelde és a belga parti kikötők közötti korlátozott hajózási övezetben, ha a parttól nem távolodik el öt tengeri mérföldnél távolabb. A szakértő abból indul ki szakvéleményében, hogy a holland és belga partok mentén húzódó, a Westerschelde torkolata (a Breskens–Vlissingen vonaltól nyugatra) és az említett belga parti kikötők közötti szakasz „nyílt tengernek” minősül.

- 17 A Lloyd’s Register hajóosztályozó társaság eredetileg úgy nyilatkozott, hogy a „Certificate of Hull Constructionból” és az általa elvégzett osztályozásból egyértelműen kiderül, hogy egy belvízi hajó testeiről van szó. Egy belvízi hajó teste nem elég erős ahhoz, hogy ellenálljon a tengeri hullámverésnek. Elméletileg helytállóak ugyan a Hoge Raad (legfelsőbb bíróság) megállapításai, gyakorlatilag azonban rendkívül valószínűtlen, hogy a belvízi hajózásra vonatkozó követelményeknek megfelelően megépített hajó elég erős legyen ahhoz, hogy a tengeren megbirkózzon a 7-es szélerősséggel és az azzal járó hullámveréssel.
- 18 Második nyilatkozatában a Lloyd’s Register azonban rámutatott arra, hogy a tengerjáró hajó fogalmának a jogszabályi rendelkezésekben szereplő meghatározása eltér attól, amit a hajóosztályozó társaságok tengerjáró hajó alatt értenek. A Lloyd’s Register kizárólag olyan hajót tekint tengeri hajónak, amely probléma nélkül át tudja szelni az óceánokat, a vámjogszabályok rendelkezéseiből azonban az derül ki, hogy a tengeri hajó fogalma az olyan hajót is magában foglalja, amely a parti vizeken, folyótorkolatban vagy tavakon képes közlekedni. A hajótest vámellenőr által ismertetett méretei olyan hajók méretei, amelyeket – a Lloyd’s Register szerint – a köznyelv belvízi hajóknak nevez, de folyótorkolatban, nagy tavakon vagy parti vizeken történő használatra is alkalmasak.
- 19 A fentiekre tekintettel felmerül a kérdés, hogy mit kell érteni „nyílt tenger(en való közlekedés)” alatt. A KN 89. árucsoportjára vonatkozó kiegészítő megjegyzés magyarázatának szövege (lásd a 8. pontot) arra enged következtetni, hogy a „parti vizek, folyótorkolatok vagy tavak” nem tartoznak a nyílt tengerhez. A „parti vizek” fogalmának meghatározása hiányában azonban ez még nem ad választ arra a kérdésre, hogy milyen messzire kell egy hajónak behajóznia a tengeren ahhoz, hogy „nyílt tengerre” kerüljön. Az említett KN magyarázat alapján elképzelhető, hogy a hajó és a part közötti távolság nem bír jelentőséggel, hanem csak az a lehetőség, hogy a hajó a magyarázatban említett rossz időjárási körülmények között is képes a tengeren közlekedni.
- 20 1994. december 14-i ítéletében a Tariefcommissie (vámtarifa bizottság, Hollandia; a korábbi legfelsőbb holland vámügyi bíróság) megállapította, hogy azt a hajótestet, amely a hajó elkészítését követően legfeljebb 21 tengeri mérföldre – tehát a nemzetközi jogi 12 mérföldes határnál 9 tengeri mérfölddel messzebbre – eltávolodhat a parttól, és megkapja a „sea and river waters” minősítést, tengerjáró vízi járműként kell besorolni. A Tariefcommissie (vámtarifa bizottság) véleménye szerint tehát a nyílt tenger a parttól 12 tengeri mérföldre kezdődik.

- 21 Az egyes áruk Kombinált Nomenklátúra szerinti besorolásáról szóló, 2007. június 8-i 652/2007/EK bizottsági rendeletben az Európai Bizottság a „nyílt tengeren” kifejezés eltérő meghatározásából indul ki. Az említett rendelet mellékletének 3. pontjából (a 8901 10 90 vámtarifaalszámmal kapcsolatban) kitűnik, hogy a Bizottság álláspontja szerint csak akkor van szó „tengerjárásra szánt” vízi járműről, ha azzal a tenger *minden részén* lehet közlekedni a parttól való maximális távolsággal kapcsolatos korlátozás nélkül.
- 22 A fentiekre tekintettel a gerechtshof Amsterdammak (amszterdami fellebbviteli bíróság) kétségei vannak azon kérdést illetően, hogy a hajónak az említett rossz időjárási körülmények között a tenger mely részén kell tudnia rakományt szállítani ahhoz, hogy azt a KN 89. árucsoportja szerinti „tengerjáró vízi járműnek” lehessen tekinteni. Amennyiben a nyílt tenger csak a parttól több mint 21 tengeri mérföldre kezdődik, úgy a felek között nem vitatott, hogy az érintett hajótestek nem rendelkeznek az ahhoz szükséges objektív jellemzőkkel és tulajdonságokkal, hogy olyan hajó törzseként szolgáljanak, amely 7-es szélerősség mellett teherszállításra képes a nyílt tengeren. Amennyiben a nyílt tenger a parttól kevesebb mint 21 tengeri mérföldre kezdődik, úgy ez a felek között nagyon is vitatott, és a vámellenőrnek ezért bizonyítania kell azon állítását, hogy az érintett hajótestek nem rendelkeznek az ahhoz szükséges objektív jellemzőkkel és tulajdonságokkal, hogy olyan hajó törzseként szolgáljanak, amely 7-es szélerősség mellett teherszállításra képes a tenger érintett részén.