

Byla C-192/19

Prašymo priimti prejudicinį sprendimą santrauka pagal Teisingumo Teismo procedūros reglamento 98 straipsnio 1 dalį

Gavimo data:

2019 m. vasario 27 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

Gerechtshof Amsterdam (Nyderlandai)

Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2019 m. vasario 12 d.

Apeliantė:

Rensen Shipbuilding BV

Kita apeliacinio proceso šalis:

Inspecteur van de Belastingdienst / Douane

Pagrindinės bylos dalykas

Apeliacinis skundas, paduotas *Gerechtshof Amsterdam* (Amsterdamo apeliacinis teismas, Nyderlandai) po to, kai *Hoge Raad der Nederlanden* (Nyderlandų Aukščiausiasis Teismas) grąžino iš naujo nagrinėti bylą dėl iš Kinijos Liaudies Respublikos įvežamiems laivų korpusams taikytinų importo muitų. Bylą grąžinus iš naujo nagrinėti, ginčijamasi tik dėl to, ar laivų korpusai klasifikuotini kaip jūrų laivai (KN 8901 20 10 arba 8901 90 10 subpozicija; importo muitai netaikomi), ar kaip kiti laivai (KN 8901 20 90, 8901 90 91 arba 8901 90 99 subpozicija; 1,7 % muitų tarifas).

Prašymo priimti prejudicinį sprendimą dalykas ir teisinis pagrindas

Pagal SESV 267 straipsnį teikiamas prašymas priimti prejudicinį sprendimą dėl 1 papildomojoje pastaboje dėl Kombinuotosios nomenklatūros 89 skirsnio vartojamos sąvokos „priskirtini jūrų laivams“.

Prejudicinis klausimas

1 papildomojoje pastaboje dėl Kombinuotosios nomenklatūros 89 skirsnio nustatyta, kad (be kitų) KN 8901 20 10 ir 8901 90 10 subpozicijose („jūrų laivai“) klasifikuojami tik laivai, kurie pagal savo konstrukciją priskirtini jūrų laivams. Kaip šiomis aplinkybėmis turi būti suprantama sąvoka „priskirtini jūrų laivams“?

Nurodytos Sąjungos teisės nuostatos

1987 m. liepos 23 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2658/87 dėl tarifų ir statistinės nomenklatūros bei dėl Bendrojo muitų tarifo (toliau – Kombinuotoji nomenklatūra) 1 papildomoji pastaba dėl 89 skirsnio, 1 ir 6 bendrosios aiškinimo taisyklės, 2 bendrosios aiškinimo taisyklės a punktas

1992 m. spalio 12 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2913/92, nustatančio Bendrijos muitinės kodeksą (toliau – Bendrijos muitinės kodeksas), 5 straipsnio 2 dalis

2007 m. birželio 8 d. Komisijos reglamento (EB) Nr. 652/2007 dėl tam tikrų prekių klasifikavimo Kombinuotojoje nomenklatūroje priedo 3 punktas

Europos Sąjungos Kombinuotosios nomenklatūros paaiškinimai (OL C 76, 2015, p. 1): 1 papildomosios pastabos dėl 89 skirsnio paaiškinimas

Nurodytos nacionalinės teisės nuostatos

Koninklijk besluit van 8 maart 2007 betreffende binnenschepen die ook voor niet-internationale zeereizen worden gebruikt (2007 m. kovo 8 d. Karaliaus dekretas dėl vidaus vandenų laivų, taip pat naudojamų nacionalinei jūrų laivybai) (Belgija)

Faktinių aplinkybių ir pagrindinės bylos santrauka

- 1 2009 m. gegužės ir rugsėjo mėn. muitinės tarpininkė bendrovė *Cross Ocean CV*, kaip tiesioginė atstovė pagal Bendrijos muitinės kodekso 5 straipsnio 2 dalį, laivų statybos bendrovės *Rensen Shipbuilding BV* vardu ir sąskaita deklaravo 27 laivų korpusus (toliau – laivų korpusai) išleidimui į laisvą apyvartą. Laivų korpusų kilmės šalis yra Kinijos Liaudies Respublika.
- 2 *Cross Ocean* kiekviename deklaracijos formuliare nurodė Kombinuotosios nomenklatūros (toliau – KN) 8901 90 10 subpoziciją. Kaip prekės apibūdinimas deklaracijose nurodyta – „laivo korpusas“. KN 8901 pozicijai priskiriamos vandens transporto priemonės žmonėms ir (arba) kroviniams vežti. 8901 90 10 subpozicijai visų pirma priskiriami jūrų laivai kroviniams vežti (išskyrus tanklaivius). Šiai subpozicijai priskiriamoms prekėms taikomas 0 % muito tarifas. Laivų korpusai buvo išleisti į laisvą apyvartą pritaikius šį tarifą.

- 3 *Inspecteur* (muitinės inspektorius; toliau – *Inspecteur*), 2012 m. kovo mėn. atlikęs 1 punkte minėtų *Rensen Shipbuilding* muitinės deklaracijų patikrinimą, nurodė manantis, jog laivų korpusai laikytini vidaus vandenų laivams statyti skirtais korpusais. 18 laivų korpusų klasifikavimo bendrovės *Bureau Veritas* ir *Lloyd's Register* suteikė *Certificate of Conformity* ir *Certificate of Hull Construction* (toliau – sertifikatai). Jais remiantis, laivų korpusai buvo pastatyti pagal vidaus vandenų laivybai taikomus laivų statybos standartus. Be to, dėl 25 iš 27 laivų korpusų *Inspectie voor Verkeer en Waterstaat* (Transporto ir vandentvarkos inspekcija) buvo pateiktas „prašymas suteikti sertifikatą vidaus vandenų laivams“ ir *Rensen Shipbuilding* administracijoje buvo rasta dėl kiekvieno korpuso sudaryta *Rensen Shipbuilding* ir pirkėjo sutartis, kurioje duodamas užsakymas pastatyti ir patiekti Europos vidaus vandenų keliams skirtą laivą.
- 4 *Inspecteur* laikėsi nuomonės, jog aštuoni laivų korpusai laikytini vidaus vandenų laivybos tanklaiviui statyti skirtais korpusais. *Inspecteur* manymu, tokie laivų korpusai klasifikuotini KN 8901 20 90 subpozicijoje. Iš likusių 19 kito tipo nei tanklaivis vidaus vandenų laivybos kroviniui laivui statyti skirtų laivų korpusų, *Inspecteur* nuomone, 13 klasifikuotini KN 8901 90 99 subpozicijoje kaip „kiti laivai kroviniams vežti, varomi mechaniniu būdu“, šeši – KN 8901 90 91 subpozicijoje kaip „kiti laivai kroviniams vežti, varomi ne mechaniniu būdu“.
- 5 4 punkte nurodytoje subpozicijoje klasifikuotoms prekėms taikomas 1,7 % muitų tarifas. *Inspecteur* 2012 m. balandžio 27 d. mokėjimo reikalavimu *Rensen Shipbuilding* nurodė sumokėti atitinkamus muitus.
- 6 *Rechtbank Noord-Holland* (Šiaurės Olandijos provincijos apylinkės teismas, Nyderlandai) 2013 m. liepos 2 d. sprendimu *Rensen Shipbuilding* skundą dėl mokėjimo reikalavimo atmetė kaip nepagrįstą. *Gerechtshof Amsterdam* (Nyderlandai) šį sprendimą patvirtino. 2015 m. birželio 11 d. sprendime *Gerechtshof* rėmėsi prezumpcija, jog laivų korpusai klasifikuotini taikant 2 bendrosios aiškinimo taisyklės a punktą („Bet kuri pozicijos pavadinime esanti nuoroda į kokią nors prekę turi būti taip pat laikoma nuoroda į tokią prekę, nesukomplektuotą arba nebaigtą gaminti, jeigu ji turi pagrindines sukomplektuotos arba baigtos gaminti prekės savybes.“) KN 89 skirsnį kaip laivai. Jo teigimu, iš *Rensen Shipbuilding* administracijoje rastų prekybos dokumentų ir sertifikatų matyti, kad atitinkami vidaus vandenų laivai (jų korpusai) sukonstruoti ir pastatyti plaukianti vidaus vandenyse. Tai nėra jūrų laivai, taigi laivų korpusai pagal savo konstrukciją klasifikuotini KN 8901 20 90, 8901 90 91 arba 8901 90 99 subpozicijoje.
- 7 *Hoge Raad* 2017 m. birželio 30 d. sprendimu panaikino *Gerechtshof Amsterdam* sprendimą ir grąžino bylą nagrinėti šiam *Gerechtshof*, kuris yra prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas šioje byloje.

Svarbiausi pagrindinės bylos šalių argumentai

- 8 *Rensen Shipbuilding* remiasi 1 papildomąja pastaba dėl KN 89 skirsnio ir Europos Sąjungos pateiktu šios papildomosios pastabos paaiškinimu (paskutiniu sakiniu). Paaiškinime, kiek šioje byloje reikšminga, nurodyta:

„Žodžių junginys „laivai, kurie pagal savo konstrukciją priskirtini jūrų laivams“ įvardija laivus, kurie dėl savo konstrukcijos arba įrangos, gali plaukti jūra net blogo oro sąlygomis (kai vėjo jėga pagal Boforto (*Beaufort*) skalę yra apie 7).

<...>

Žodžių junginys „jūrų laivai“ įvardija laivus <...>, kurie tenkina pirmiau išvardytas sąlygas, nepriklausomai nuo to, ar jie iš tikrųjų daugiausia naudojami pakrantės vandenyse, limanuose ar ežeruose ir t. t.“

- 9 *Rensen Shipbuilding* teigimu, šią pastabą kartu su jos paaiškinimu reikia aiškinti taip, kad prekę klasifikuojant kaip jūrų laivą lemiamą reikšmę turi tai, ar laivo korpusas priskirtinas jūrų laivams, t. y. tinkamas naudoti jūroje, o ne tai, ar galutinai pastatytas laivas plaukioja jūroje. Bendrovės manymu, *Gerechtshof Amsterdam*, atlikdamas vertinimą, turėjo atsižvelgti tik į objektyvius laivų korpusų požymius ir savybes, buvusius laivų korpusus importuojant, o ne taip pat į objektyvius laivų, kuriuos bendrovė, naudodama šiuos korpusus, galiausiai pastatė ir pateikė, požymius ir savybes.
- 10 Bendrovės teigimu, šie korpusai gali būti jūrų laivų korpusai, nes su jais pastatytas laivas gali plaukioti jūroje. Savo argumentams pagrįsti *Rensen Shipbuilding* pateikė kelias ekspertizės išvadas. Dviejose ekspertizės išvadose teigiama, kad tokių kaip šiuo atveju matmenų laivai nurodytomis oro sąlygomis turi galėti nuplaukti nuo kranto ne daugiau kaip maždaug 21 jūrmilę.

Prašymo priimti prejudicinį sprendimą motyvų santrauka

- 11 Nors atitinkamose KN 89 skirsnio pozicijose laivo korpuso sąvoka nevartojama, *Hoge Raad* manymu, iš Pasaulio muitinių organizacijos pateikto SS (Suderintoji sistema) paaiškinimo dėl 89 skirsnio matyti, kad laivo korpusas klasifikuotinas taikant 1 ir 6 bendrąsias aiškinimo taisykles KN 8901 20 arba 8901 90 pozicijų subpozicijoje.
- 12 Remiantis šia *Hoge Raad* nuomone, laivo korpusas KN tikslais laikytinas „laivu“, o ne „nesukomplektuotu arba nebaigtu gaminti laivu“, kaip tai suprantama pagal 2 bendrosios aiškinimo taisyklės a punktą. Taigi, nustatant tikslą 8901 20 arba 8901 90 pozicijos subpoziciją, konkrečiai „jūrų laivai“ arba „kiti“, neturi reikšmės tai, ar importuojant korpusus buvo ketinama juos baigti gaminti kaip vidaus vandenų laivus ir ar iš tikrųjų jie buvo baigti gaminti ir naudojami kaip vidaus vandenų laivai.

- 13 Tam, kad būtų galima konstatuoti, jog laivų korpusai pagal savo konstrukciją nėra priskirtini jūrų laivams, turi būti nustatyta, jog importuojant jie neturėjo objektyvių požymių ir savybių, kad būtų laivo, kuris KN paaiškinime nurodytomis blogo oro sąlygomis („kai vėjo jėga pagal Boforto (*Beaufort*) skalę yra apie 7“) gali gabenti krovinį jūra, korpusai. Vien iš sertifikatų nematyti, kad laivų korpusų negalima klasifikuoti kaip jūrų laivų 8901 20 10 arba 8901 90 10 subpozicijoje. Sertifikatai patvirtina, kad korpusai tinkami vidaus vandenų laivybai, tačiau, *Hoge Raad* manymu, negalima įžvelgti, kodėl šiuo faktu būtų galima pagrįsti išvadą, jog jie pagal savo konstrukciją negalėtų būti jūrų laivo korpusai.
- 14 Nekyla abejonių, kad korpusai gali būti klasifikuojami kategorijoje „kiti“ (KN 8901 20 90, 8901 90 91 arba 8901 90 99 subpozicija), nes jie gali būti vidaus vandenų laivybai skirto laivo (vidaus vandenų laivas) korpusai. Paaiškėjus, kad šie korpusai gali būti ir jūrų laivų korpusai (KN 8901 20 10 arba 8901 90 10 subpozicija), jie klasifikuotini kaip „jūrų laivas“.
- 15 Šalys nesiginčija dėl to, kad atitinkami korpusai negali būti laivo, kuris – pakrautas nurodytomis oro sąlygomis – gali perplaukti vandenyną, korpusai. Šalys ginčijasi dėl klausimo, kiek laivas turi galėti nuplaukti nuo kranto į jūrą, kad būtų galima kalbėti apie jo „priskirtinumą jūrų laivams“, kaip tai suprantama pagal 1 papildomąją pastabą dėl 89 skirsnio.
- 16 Vienas iš *Rensen Shipbuilding* pasamdytų ekspertų savo išvadoje nagrinėja vidaus vandenų laivų naudojimą jūrų kelionėms Vesterschelde ir Šiaurės jūra tarp (ne pakrantės) Antverpeno uosto ir Belgijos pakrantės uostų Zebriugės, Ostendės ir Nivporto. Tam taikomi grimzlės ir jūros sąlygų apribojimai. 2007 m. kovo 8 d. Karaliaus dekreto dėl vidaus vandenų laivų, taip pat naudojamų nacionalinei jūrų laivybai, 3 straipsnyje nustatyta, kad „vidaus vandenų laivas“ į šią apribotą teritoriją tarp Vesterscheldės ir Belgijos pakrantės uostų gali įplaukti tik jei nuo kranto nenutolsta daugiau kaip penkias jūrmyles. Ekspertas savo išvadoje preziumuoja, jog ruožas palei Nyderlandų ir Belgijos pakrantę tarp Vesterscheldės žiočių (į vakarus nuo Breskenso-Vlisingeno linijos) ir minėtų Belgijos pakrantės uostų laikytinas „atvira jūra“.
- 17 Klasifikavimo bendrovė *Lloyd's Register* iš pradžių nurodė, jog iš *Certificate of Hull Construction* ir jos atlikto klasifikavimo aiškiai matyti, kad nagrinėjami korpusai yra vidaus vandenų laivo. Tokio laivo korpusas nėra pakankamai stiprus, kad atlaikytų jūros bangavimo apkrovą. Teoriškai *Hoge Raad* išvados yra teisingos, tačiau praktiškai beveik neįmanoma, kad pagal vidaus vandenų laivybos reikalavimus pastatytas laivas būtų pakankamai stiprus jūroje atlaikyti 7 balų vėjo jėgą ir jo sukeltą bangavimą.
- 18 Vis dėlto antrame paaiškinime *Lloyd's Register* atkreipė dėmesį į tai, kad teisės aktuose vartojama jūra plaukti tinkamų laivų sąvoka skiriasi nuo to, kaip jūra plaukti tinkami laivai suprantami klasifikavimo bendrovių sektoriuje. *Lloyd's Register* jūrų laivų laiko tik laivą, kuris gali be problemų perplaukti vandenyną, o iš muitinės taisyklių matyti, kad jūrų laivo apibrėžtis apima ir laivą, kuris gali

plaukti pakrantės vandenyse, limanuose ar ežeruose. Korpusų matmenys, kuriuos nurodė *Inspecteur*, yra laivų, kurie, *Lloyd's Register* teigimu, kasdieninėje kalboje vadinami vidaus vandenų laivais, tačiau gali būti naudojami taip pat limanuose, dideliuose ežeruose ir pakrantės vandenyse.

- 19 Atsižvelgiant į pirmesnius argumentus kyla klausimas, kaip turi būti suprantama sąvoka „[plaukiojimas atviroje jūroje]“. Iš papildomosios pastabos dėl KN 89 skirsnio paaiškinimo (žr. 8 punktą) formuluotės galima daryti išvadą, jog „pakrantės vandenys, limanai ar ežerai“ nelaikytini atvira jūra. Nesant sąvokos „pakrantės vandenys“ apibrėžties, tebėra neaišku, kiek laivas turi nuplaukti į jūrą, kad jau būtų „atviroje jūroje“. Remiantis šiuo KN paaiškinimu būtų galima manyti, jog tai priklauso ne nuo atstumo tarp laivo ir pakrantės, o tik nuo laivo galimybės jame nurodytomis blogo oro sąlygomis išsilaikyti jūroje.
- 20 *Tariefcommissie* (ankstesnis aukščiausiasis Nyderlandų muitinės bylų teismas) 1994 m. gruodžio 14 d. sprendime konstatavo, kad laivo korpusas, su kuriuo pastatytas laivas gali nuplauti iki 21 jūrmylės nuo kranto – taigi devyniomis jūrmylėmis daugiau nei tarptautinės teisės aktuose nustatyta 12 jūrmylių riba – ir kuriam suteikta klasifikacija *sea and river waters*, klasifikuotinas kaip jūrų laivas. Taigi, *Tariefcommissie* manymu, atvira jūra prasideda nuo 12 jūrmylės nuo kranto.
- 21 2007 m. birželio 8 d. Komisijos reglamento (EB) Nr. 652/2007 dėl tam tikrų prekių klasifikavimo Kombinuotojoje nomenklatūroje Europos Komisija remiasi kitokia sąvokos „atviroje jūroje“ apibrėžtimi. Iš šio reglamento priedo 3 punkto (dėl 8901 10 90) matyti, kad Komisija laikosi nuomonės, jog laivą tik tuomet galima laikyti „skirtu vežti jūra“, kai juo galima plaukioti *visomis* jūros *dalimis* – be apribojimo dėl didžiausio atstumo nuo kranto.
- 22 Atsižvelgiant į pirmesnius argumentus *Gerechtshof Amsterdam* kyla abejonių dėl klausimo, kokioje jūros dalyje laivas turi galėti gabenti krovinį minėtomis blogo oro sąlygomis, kad jį būtų galima laikyti „jūrų laivu“, kaip tai suprantama pagal KN 89 skirsnį. Jei atvira jūra prasideda tik nuo didesnio nei 21 jūrmylė atstumo nuo kranto, šalys nesiginčija dėl to, kad atitinkami korpusai neturi objektyvių požymių ir savybių, kad būtų laivo, kuris gali gabenti krovinį atviroje jūroje esant 7 balų vėjo jėgai, korpusai. Jei atvira jūra prasideda arčiau kaip 21 jūrmylė nuo kranto, šalys dėl to ginčijasi, taigi *Inspecteur* turi įrodyti savo teiginį, kad atitinkami korpusai neturi objektyvių požymių ir savybių, kad būtų laivo, kuris gali gabenti krovinį atviroje jūroje esant 7 balų vėjo jėgai, korpusai.