Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Syvende Afdeling)

11. marts 2020*

»Præjudiciel forelæggelse – den fælles toldtarif – kombineret nomenklatur – tarifering – pos. 8901 – skibsskrog – søgående sejlads – skibe og andre fartøjer, der er konstrueret til søgående sejlads – begreb«

I sag C-192/19,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Gerechtshof Amsterdam (appeldomstolen i Amsterdam, Nederlandene) ved afgørelse af 12. februar 2019, indgået til Domstolen den 27. februar 2019, i sagen

Rensen Shipbuilding BV,

procesdeltager:

Inspecteur van de Belastingdienst/Douane district Rotterdam,

har

DOMSTOLEN (Syvende Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, P.G. Xuereb, og dommerne T. von Danwitz og A. Kumin (refererende dommer),

generaladvokat: G. Pitruzzella,

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

– Rensen Shipbuilding BV ved advocaat B.J.B. Boersma,

– den nederlandske regering ved M. Bulterman og J.M. Hoogveld, som befuldmægtigede,

– Europa-Kommissionen ved A. Caeiros, P. Vanden Heede og M. Salyková, som befuldmægtigede,

og idet Domstolen efter at have hørt generaladvokaten har besluttet, at sagen skal pådømmes uden forslag til afgørelse,

afsagt følgende

* Processprog: nederlandsk.

Dom

1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af supplerende bestemmelse 1 i kapitel 89 i den kombinerede nomenklatur, der er indeholdt i bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 af 23. juli 1987 om told- og statistiknomenklaturen og den fælles toldtarif (EFT 1987, L 256, s. 1), i den affattelse, der følger af Kommissionens forordning (EU) nr. 1031/2008 af 19. september 2008 (EUT 2008, L 291, s. 1) (herefter »KN«).

2 Anmodningen er blevet indgivet i forbindelse med en tvist mellem Rensen Shipbuilding BV og Inspecteur van de Belastingdienst/Douane district Rotterdam (told- og afgiftsmyndigheden, tolddistriktet Rotterdam, Nederlandene, herefter »toldmyndigheden for Rotterdam«) angående tariferingen af skibsskrog.

Retsforskrifter

KN

3 KN, som er indført ved forordning nr. 2658/87, er baseret på det harmoniserede varebeskrivelses- og varenomenklatursystem, der er udarbejdet af Toldsamarbejdsrådet, nu Verdenstoldorganisationen, og som blev oprettet ved den internationale konvention om det harmoniserede varebeskrivelses- og varenomenklatursystem, der blev indgået i Bruxelles den 14. juni 1983. Konventionen blev, sammen med ændringsprotokollen hertil af 24. juni 1986, godkendt på Det Europæiske Økonomiske Fællesskabs vegne ved Rådets afgørelse 87/369/EØF af 7. april 1987 (EFT 1987, L 198, s. 1).

4 KN's anden del med overskriften »Toldtariffen« indeholder afsnit XVII, som bl.a. omfatter kapitel 89, der har overskriften »Skibe, både og flydende materiel«.

5 KN's kapitel 89 indeholder pos. 8901, som har følgende ordlyd:

»8901 Passagerskibe, krydstogtskibe, færger, fragtskibe, flodpramme og lignende fartøjer til passager- eller godstransport.«

6 Pos. 8901 i dette kapitel 89 omfatter følgende underpositioner:

[…]	[…]
8901 20	– Tankskibe
8901 20 10	– – Søgående
8901 20 90	– – I andre tilfælde
[…]	[…]
8901 90	– Andre fragtskibe samt skibe til kombineret passager- og godstransport
8901 90 10	– – Søgående
	– – I andre tilfælde
8901 90 91	– – – Ikke maskindrevne
8901 90 99	– – – Maskindrevne
[…]	[…]

7 Bestemmelse 1 til kapitel 89 i KN fastsætter:

»Skibsskrog og ukomplette eller ufærdige fartøjer, samlede, ikke samlede eller i adskilt stand, samt færdige fartøjer, ikke samlede eller i adskilt stand, tariferes i pos. 8906, når fartøjets art ikke kan fastslås.«

8 Supplerende bestemmelse 1 til kapitel 89 fastsætter:

»[Underposition] […] 8901 20 10, […] 8901 90 10 […] omfatter kun skibe og andre fartøjer, der er konstrueret til søgående sejlads, og hvis skroglængde (bortset fra dele, der rager ud over skroget) er 12 m og derover. Fiskefartøjer og redningsfartøjer, der er konstrueret til søgående sejlads, tariferes som søgående fartøjer, uanset deres skroglængde.«

De forklarende bemærkninger til KN

9 I medfør af artikel 9, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 2658/87 vedtager Europa-Kommissionen forklarende bemærkninger til KN (herefter »de forklarende bemærkninger til KN«).

10 De forklarende bemærkninger til KN, som offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* den 30. maj 2008 (EUT 2008, C 133, s. 1), har følgende ordlyd for så vidt angår den supplerende bestemmelse 1 til kapitel 89:

»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). Skibe og andre fartøjer af denne art er almindeligvis forsynet med dæk og overbygninger, der er tætte for vejrliget.

[…]

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

[…]«

Tvisten i hovedsagen og det præjudicielle spørgsmål

11 I maj og september 2009 lod Rensen Shipbuilding 27 skibsskrog med oprindelse i Kina toldangive i KN-underposition 8901 90 10, der finder anvendelse på søgående fragtskibe.

12 Efter en toldkontrol foretaget i marts 2012 konkluderede toldmyndigheden for Rotterdam på grundlag af visse handelsdokumenter og certifikater blandt dette selskabs regnskabsbilag, at de toldangivne varer måtte anses for skrog til bygning af skibe beregnet til sejlads på indre vandveje og ikke til søgående sejlads. De pågældende skibsskrog blev således tariferet i KN-underposition 8901 20 90 som tankskibe i andre tilfælde end til søgående sejlads, henholdsvis i KN-underposition 8901 90 91 og 8901 90 99 som andre maskindrevne og ikke maskindrevne fragtskibe og skibe til kombineret passager- og godstransport i andre tilfælde end til søgående sejlads. Følgelig blev der fremsendt et betalingspåkrav til den berørte part den 27. april 2012.

13 Gerechtshof Amsterdam (appeldomstolen i Amsterdam, Nederlandene), der skulle påkende den efterfølgende tvist, stadfæstede ved dom af 11. juni 2015 afgørelsen truffet i første instans, der ikke havde givet Rensen Shipbuilding medhold.

14 Ved en dom afsagt den 30. juni 2017 ophævede Hoge Raad der Nederlanden (Nederlandenes øverste domstol) dommen fra Gerechtshof Amsterdam (appeldomstolen i Amsterdam).

15 Da sagen på ny verserer for sidstnævnte retsinstans, har denne præciseret, at tvisten på dette trin i sagen udelukkende vedrører spørgsmålet om, hvorvidt de pågældende skibsskrog skal tariferes som søgående fartøjer i KN-underposition 8901 20 10 og 8901 90 10 eller som ikke-søgående fartøjer i KN-underposition 8901 20 90, 8901 90 91 og 8901 90 99. I det foreliggende tilfælde kan disse skibsskrog hver især tariferes i de tre sidstnævnte underpositioner, på grund af den omstændighed, at de kan anvendes som skrog til sejlads på indre vandveje. Hvis det imidlertid kan lægges til grund, at de nævnte skibsskrog ligeledes kan anvendes som skrog til et skib, som er bestemt til søgående sejlads, vil de skulle tariferes som sådanne.

16 Ifølge den forelæggende ret er det ikke omtvistet, at de pågældende skibsskrog ikke er egnede som skrog til et skib, der kan gennemføre en oceanrejse med fuld last under vanskelige vejrforhold, men parterne er ikke enige om spørgsmålet om, hvor langt væk fra kysten et skib skal kunne sejle, for at det kan betragtes som et skib til søgående sejlads. I denne forbindelse har Rensen Shipbuilding hovedsagelig anført, at de pågældende skibsskrog kan anvendes som skrog til sådanne skibe, fordi de vil kunne sejle på havet, når de er færdigbyggede. Ifølge erklæringer fra sagkyndige vil skibe af samme størrelse som de nævnte skibsskrog således kunne sejle ca. 21 sømil (38 km) fra kysten under vanskelige vejrforhold.

17 For så vidt som supplerende bestemmelse 1 til kapitel 89 i KN bestemmer, at KN-underposition 8901 20 10 og 8901 90 10 navnlig kun omfatter skibe og andre fartøjer, der er konstrueret til »søgående sejlads«, er Gerechtshof Amsterdam (appeldomstolen i Amsterdam) i tvivl om, hvad der skal forstås ved dette udtryk. I denne sammenhæng har den forelæggende ret anført, at det kan udledes af ordlyden af Kommissionens forklarende bemærkning til den nævnte supplerende bestemmelse, at kystnære farvande, flodmundinger og indsøer ikke er omfattet af begrebet »åbent hav«. Da begrebet »kystnære farvande« ikke er defineret, vil den distance, som et skib skal sejle for at befinde sig på »åbent hav«, imidlertid altid være usikker.

18 Denne retsinstans har tilføjet, at henset til Kommissionens forklarende bemærkning – i henhold til hvilken »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)«, anses for »skibe og andre fartøjer, der er konstrueret til søgående sejlads« – kunne man forestille sig, at det ikke er afstanden mellem skibet og kysten, som er afgørende, men alene skibets evne til at sejle på havet i hårdt vejr. Imidlertid forstærker afstanden i forhold til kysten virkningen af hårdt vejr navnlig på grund af den stigende bølgehøjde. Selv om der ses bort fra begrebet »åbent hav«, og selv om det udelukkende skal undersøges, om et skib i betragtning af dets konstruktion og udrustning er i stand til at manøvrere på havet ved vindstyrke 7 efter Beaufort-skalaen, er det desuden af betydning at vide, i hvilken afstand fra kysten et skib skal kunne manøvrere under disse omstændigheder for at kunne kvalificeres som »skib til søgående sejlads« som omhandlet i kapitel 89 i KN.

19 Gerechtshof Amsterdam (appeldomstolen i Amsterdam) har under disse omstændigheder besluttet at udsætte sagen og at forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»Supplerende bestemmelse 1 til [KN's] kapitel 89 bestemmer (bl.a.), at KN-underposition 8901 20 10 og 8901 90 10 om »søgående« skibe kun omfatter skibe og andre fartøjer, der er konstrueret til søgående sejlads. Hvad skal der i denne forbindelse forstås ved »søgående sejlads«?«

Om det præjudicielle spørgsmål

20 Indledningsvis bemærkes, at tvisten i hovedsagen vedrører spørgsmålet om, hvorvidt de pågældende skibsskrog skal tariferes i KN-underpositionerne vedrørende skibe »til søgående sejlads«, dvs. alt efter disse skibsskrogs beskaffenhed underposition 8901 20 10 og 8901 90 10, eller i de underpositioner, der finder anvendelse på »andre« skibe, dvs. underposition 8901 20 90, 8901 90 91 og 8901 90 99.

21 For det første skal det bemærkes, at i overensstemmelse med bestemmelse 1 til kapitel 89 i KN skal skibsskrog, når der ikke er tvivl om, hvilken skibstype de vedrører, tariferes i de underpositioner, der finder anvendelse på disse skibe.

22 For det andet fremgår det af Domstolens faste praksis, at hensynet til retssikkerheden og kontrolmulighederne kræver, at det afgørende kriterium for varers tarifering i almindelighed skal søges i deres objektive karakteristika og egenskaber, således som disse fremgår af ordlyden af positionen i KN og de til afsnit og kapitler knyttede bestemmelser (dom af 19.12.2019, Amoena, C-677/18, EU:C:2019:1142, præmis 40 og den deri nævnte retspraksis).

23 Disse objektive karakteristika og egenskaber ved varerne skal kunne kontrolleres på tidspunktet for fortoldningen (dom af 19.12.2019, Amoena, C-677/18, EU:C:2019:1142, præmis 41 og den deri nævnte retspraksis).

24 I mangel af supplerende faktuelle oplysninger om de i hovedsagen omhandlede skibsskrog skal der, således som Kommissionen har anført, tages udgangspunkt i, at de objektive karakteristika og egenskaber – på grundlag af hvilke disse skibsskrog skal tariferes i henholdsvis KN-underposition 8901 20 som tankskibe og i KN-underposition 8901 90 som andre fragtskibe og andre skibe til kombineret passager- og godstransport – allerede forelå på fortoldningstidspunktet, og at de nævnte skibsskrog derfor ikke er identiske, hvilket det tilkommer den forelæggende ret at efterprøve.

25 Efter denne præcisering skal det bemærkes, at ifølge Domstolens faste praksis tilkommer det Domstolen inden for rammerne af den samarbejdsprocedure mellem de nationale retter og Domstolen, som er indført ved artikel 267 TEUF, at give den forelæggende ret et hensigtsmæssigt svar, som sætter den i stand til at afgøre den tvist, der verserer for den. Ud fra dette synspunkt påhviler det Domstolen i givet fald at omformulere de spørgsmål, den forelægges (dom af 16.2.2017, Aramex Nederland, C-145/16, EU:C:2017:130, præmis 19 og den deri nævnte retspraksis).

26 I denne forbindelse fremgår det for det første af den forelæggende rets oplysninger, at de i hovedsagen omhandlede varer ikke kan tjene som skrog til skibe, der kan gennemføre en oceanrejse med fuld last under vanskelige vejrforhold. For det andet fremgår det af erklæringer fra sagkyndige, der er fremlagt af Rensen Shipbuilding, at skibe af en størrelse som de omhandlede varer vil kunne sejle ca. 21 sømil fra kysten under vanskelige vejrforhold.

27 Med henblik på at afgøre den verserende tvist er det således relevant for den forelæggende ret at få afklaret, om skibe, der kan sejle ca. 21 sømil fra kysten under vanskelige vejrforhold, er omfattet af begrebet »skibe og andre fartøjer, der er konstrueret til søgående sejlads«, som er indeholdt i supplerende bestemmelse 1 til kapitel 89 i KN.

28 Med henblik på besvarelsen af dette spørgsmål skal det bemærkes, at det fremgår af denne supplerende bestemmelse, at underpositionerne vedrørende skibe til søgående sejlads kun omfatter skibe og andre fartøjer, der for det første er konstrueret til søgående sejlads, og hvis skroglængde (bortset fra dele, der rager ud over skroget) for det andet er 12 m og derover, idet denne anden betingelse dog er irrelevant i det foreliggende tilfælde.

29 Hvad angår ordlyden af den nævnte supplerende bestemmelse betyder anvendelsen af udtrykket »konstrueret«, at det er udformningen og ikke anvendelsen af det pågældende skib, der er afgørende. Et skib, der i kraft af de iboende egenskaber ved dets konstruktion er i stand til »søgående sejlads«, svarer således til et skib eller fartøj i denne supplerende bestemmelses forstand, og den omstændighed, at det ikke rent faktisk anvendes som et skib til søgående sejlads, er ikke relevant.

30 Hvad navnlig angår udtrykket »søgående sejlads« er sprogversionerne af supplerende bestemmelse 1 til kapitel 89 i KN forskellige. Mens bl.a. den franske version (»tenir la haute mer«) og den nederlandske version (»vaart in volle zee«) således henviser til det »åbne hav«, henviser den tyske version (»seetüchtig«) og den engelske version (»sea-going«) blot til »havet«.

31 Trods disse forskelle kan det på baggrund af samtlige sprogversioner af supplerende bestemmelse 1 til kapitel 89 i KN udledes, at for at skibe kan anses for omfattet af denne bestemmelse, skal de være i stand til generelt at sejle hvor som helst på havet, herunder på åbent hav.

32 Derimod kan et skib, der i kraft af de iboende egenskaber ved dets konstruktion udelukkende er i stand til at sejle i en bestemt zone ud for kystlinjen, ikke anses for at være konstrueret til »søgående sejlads«.

33 Denne fortolkning finder støtte i opbygningen af kapitel 89 i KN, eftersom sidstnævnte indeholder specifikke underpositioner for dels skibe »til søgående sejlads«, dels »andre« skibe, idet de sidstnævnte underpositioner modsætningsvist vedrører skibe til sejlads, der ikke er søgående, dvs. sejlads på indre vandveje, såsom floder og indsøer.

34 Således som den nederlandske regering har anført, ville sondringen mellem skibe til søgående sejlads og skibe til sejlads på indre vandveje imidlertid være uden interesse, hvis alle skibe til sejlads på indre vandveje skulle anses for skibe til søgående sejlads, fordi de teknisk set er i stand til at sejle nogle sømil fra kysten.

35 Denne fortolkning støttes ligeledes af de forklarende bemærkninger til KN, der uden at være retligt bindende udgør et vigtigt værktøj med henblik på fortolkningen af de forskellige toldpositioner (jf. dom af 5.9.2019, TDK-Lambda Germany, C-559/18, EU:C:2019:667, præmis 26 og den deri nævnte retspraksis).

36 Det fremgår således af de forklarende bemærkninger til supplerende bestemmelse 1 til kapitel 89 i KN, at skibe, »der efter deres konstruktion og udrustning er i stand til at manøvrere på havet selv i hårdt vejr (ca. vindstyrke 7 efter Beaufort-skalaen)«, anses for »skibe og andre fartøjer, der er konstrueret til søgående sejlads«. Den omstændighed, at de forklarende bemærkninger henviser til en kapacitet til at manøvrere »på havet«, giver ganske vist mulighed for en fortolkning, hvorefter det er tilstrækkeligt, at det omhandlede skib er i stand til at sejle et eller andet sted på havet, uanset om det kun er tæt ved kysten. Hvis dette havde været den med de forklarende bemærkninger tiltænkte fortolkning, ville det imidlertid ikke have været nødvendigt at tilføje i de samme forklarende bemærkninger, at skibe, som opfylder ovenstående betingelser, men som hovedsagelig benyttes langs kyster, på flodmundinger eller indsøer, også betragtes som »skibe, der er konstrueret til søgående sejlads«.

37 Det følger heraf, at skibe, der højst er i stand til at sejle nogle sømil fra kysten under vanskelige vejrforhold, ikke kan anses for »skibe og andre fartøjer, der er konstrueret til søgående sejlads« som omhandlet i supplerende bestemmelse 1 til kapitel 89 i KN, og er derfor ikke omfattet af underpositionerne vedrørende skibe »til søgående sejlads«.

38 Henset til samtlige ovenstående betragtninger skal det forelagte spørgsmål besvares med, at supplerende bestemmelse 1 til kapitel 89 i KN skal fortolkes således, at begrebet »skibe og andre fartøjer, der er konstrueret til søgående sejlads«, som er indeholdt i denne supplerende bestemmelse, ikke omfatter skibe, der i kraft af de iboende egenskaber ved deres konstruktion kun er i stand til at sejle ca. 21 sømil fra kysten under vanskelige vejrforhold.

Sagsomkostninger

39 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagsomkostningerne. Bortset fra de nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Syvende Afdeling) for ret:

Supplerende bestemmelse 1 til kapitel 89 i Den kombinerede nomenklatur, som er indeholdt i bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 af 23. juli 1987 om told- og statistiknomenklaturen og den fælles toldtarif, i den affattelse, der følger af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1031/2008 af 19. september 2008, skal fortolkes således, at begrebet »skibe og andre fartøjer, der er konstrueret til søgående sejlads«, som er indeholdt i denne supplerende bestemmelse, ikke omfatter skibe, der i kraft af de iboende egenskaber ved deres konstruktion kun er i stand til at sejle ca. 21 sømil fra kysten under vanskelige vejrforhold.

Underskrifter