



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (sedmého senátu)

11. března 2020 *

„Řízení o předběžné otázce – Společný celní sazebník – Kombinovaná nomenklatura – Sazební zařazení zboží – Číslo 8901 – Lodní trupy – Námořní plavba – Plavidla konstruovaná jako plavidla pro námořní plavbu [plavbu na volném moři] – Pojem“

Ve věci C-192/19,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Gerechtshof Amsterdam (odvolací soud v Amsterdamu, Nizozemsko) ze dne 12. února 2019, došlým Soudnímu dvoru dne 27. února 2019, v řízení

Rensen Shipbuilding BV

za přítomnosti:

Inspecteur van de Belastingdienst/Douane district Rotterdam,

SOUDNÍ DVŮR (sedmý senát),

ve složení P. G. Xuereb, předseda senátu, T. von Danwitz a A. Kumin (zpravodaj), soudci,

generální advokát: G. Pitruzzella,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za Rensen Shipbuilding BV B. J. B. Boersmou, advocaat,
- za nizozemskou vládu M. Bulterman a J. M. Hoogveldem, jako zmocněnci,
- za Evropskou komisi A. Caeirosem a P. Vanden Heedem, jakož i M. Salykovou, jako zmocněnci,

s přihlédnutím k rozhodnutí, přijatému po vyslechnutí generálního advokáta, rozhodnout věc bez stanoviska,

vydává tento

* Jednací jazyk: nizozemština.

Rozsudek

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu doplňkové poznámky 1 kapitoly 89 kombinované nomenklatury, která je uvedena v příloze I nařízení Rady (EHS) č. 2658/87 ze dne 23. července 1987 o celní a statistické nomenklatuře a o společném celním sazebníku (Úř. věst. 1987, L 256, s. 1; Zvl. vyd. 02/02, s. 382), ve znění vyplývajícím z nařízení Komise (ES) č. 1031/2008 ze dne 19. září 2008 (Úř. věst. 2008, L 291, s. 1) (dále jen „KN“).
- 2 Tato žádost byla podána v rámci sporu mezi společností Rensen Shipbuilding BV a Inspecteur van de Belastingdienst/Douane district Rotterdam (inspektor oblastního daňového a celního úřadu v Rotterdamu, Nizozemsko), jehož předmětem je sazební zařazení lodních trupů.

Právní rámec

KN

- 3 KN zavedená nařízením č. 2658/87 se zakládá na harmonizovaném systému popisu a číselného označování zboží, který byl vypracován Radou pro celní spolupráci, nyní Světovou celní organizací (WCO), a zaveden mezinárodní úmluvou o harmonizovaném systému popisu a číselného označování zboží, která byla uzavřena v Bruselu dne 14. června 1983. Tato úmluva byla spolu s protokolem o její změně ze dne 24. června 1986 schválena jménem Evropského hospodářského společenství rozhodnutím Rady 87/369/EHS ze dne 7. dubna 1987 (Úř. věst. 1987, L 198, s. 1; Zvl. vyd. 02/02, s. 388).
- 4 Druhá část KN, nadepsaná „Celní sazebník“, obsahuje třídu XVII, jejíž součástí je kapitola 89, nadepsaná „Lodě, čluny a plovoucí konstrukce“.
- 5 Kapitola 89 KN obsahuje číslo 8901, které zní následovně:
„8901 Lodě pro osobní dopravu, turistické lodě, trajektové lodě, nákladní lodě a čluny a podobná plavidla pro přepravu osob nebo nákladů“.
- 6 Číslo 8901 této kapitoly 89 zahrnuje následující položky a podpoložky:

[...]	[...]
8901 20	- Cisternové lodě
8901 20 10	- - Pro námořní plavbu
8901 20 90	- - Ostatní
[...]	[...]
8901 90	- Ostatní plavidla pro přepravu nákladu a ostatní plavidla pro přepravu jak osob, tak i nákladu
8901 90 10	- - Pro námořní plavbu
	- - - Ostatní
8901 90 91	- - - Bez mechanického pohonu
8901 90 99	- - - S mechanickým pohonem
[...]	[...]

- 7 V poznámce 1 kapitoly 89 KN se uvádí:

„Trupy plavidel, nedokončená nebo nekompletní plavidla, smontovaná, nesmontovaná nebo rozmontovaná, nebo kompletní plavidla nesmontovaná nebo rozmontovaná, se v případě pochybnosti o tom, k jakému druhu plavidel patří, zařazují do čísla 8906.“

- 8 Doplnková poznámka 1 této kapitoly 89 stanoví:

„Do podpoložek [...] 8901 20 10 [...] 8901 90 10, [...] patří pouze plavidla konstruovaná jako plavidla pro námořní plavbu [plavbu na volném moři], která mají trup o celkové délce (kromě jakýchkoliv vyčnívajících částí) nejméně 12 m. Rybářské čluny a záchranné čluny konstruované jako plavidla pro námořní plavbu [plavbu na volném moři] se však považují za plavidla pro námořní plavbu bez ohledu na jejich délku.“

Vysvětlivky ke KN

- 9 Podle čl. 9 odst. 1 nařízení (EHS) č. 2658/87 přijme Evropská komise vysvětlivky ke KN (dále jen „vysvětlivky ke KN“).
- 10 Pokud jde o doplnkovou poznámku 1 ke kapitole 89 KN, vysvětlivky ke KN, zveřejněné v *Úředním věstníku Evropské unie* dne 30. května 2008 (Úř. věst. 2008, C 133, s. 1), stanoví následující:

„Výraz ‚plavidla konstruovaná pro námořní plavbu [plavbu na volném moři]‘ označuje plavidla, která jsou z důvodu své konstrukce a vybavení schopná provozu na moři i za špatného počasí (vítr o síle asi 7 Beaufortovy stupnice). Taková plavidla jsou obecně vybavena vodotěsnými palubami a nadstavbami, které odolávají počasí.

[...]

Výraz ‚plavidla pro námořní plavbu‘ označuje lodě a vznášedla, která splňují výše uvedené podmínky, bez ohledu na to, zda se ve skutečnosti používají hlavně v pobřežních vodách, ústích řek nebo na jezerech atd.

[...]“

Spor v původním řízení a předběžná otázka

- 11 V měsících květen a září 2009 společnost Rensen Shipbuilding deklarovala v celních prohlášeních pod podpoložkou 8901 90 10 KN, která se vztahuje na plavidla pro přepravu nákladu pro námořní plavbu, 27 lodních trupů pocházejících z Číny.
- 12 Po celní kontrole provedené v březnu 2012 konstatoval inspektor oblastního daňového a celního úřadu v Rotterdamu na základě určitých obchodních dokladů a osvědčení nalezených v účetních dokumentech této společnosti, že deklarované zboží mělo být považováno za lodní trupy určené ke stavbě plavidel nikoli pro námořní plavbu, ale pro plavbu po vnitrozemských vodních cestách. Dotyčné lodní trupy byly tedy zařazeny do podpoložky 8901 20 90 KN jakožto cisternové lodě jiné než pro námořní plavbu, jakož i do podpoložek 8901 90 91 a 8901 90 99 KN, jakožto ostatní plavidla pro přepravu nákladu a ostatní plavidla pro přepravu jak osob, tak i nákladu, s mechanickým pohonem a bez mechanického pohonu, jiná než plavidla pro námořní plavbu. V důsledku toho byl dotyčné společnosti dne 27. dubna 2012 zaslán platební výměr.

- 13 Gerechtshof Amsterdam (odvolací soud v Amsterdamu, Nizozemsko), jemuž byl předložen spor, který poté následoval, potvrdil rozsudkem ze dne 11. června 2015 rozsudek soudu prvního stupně, kterým byla prohlášena žaloba podaná společností Rensen Shipbuilding za neopodstatněnou.
- 14 Rozsudkem ze dne 30. června 2017 zrušil Hoge Raad der Nederlanden (Nejvyšší soud, Nizozemsko) uvedený rozsudek Gerechtshof Amsterdam (odvolací soud v Amsterdamu).
- 15 Vzhledem k tomu, že věc je znovu projednávána u posledně uvedeného soudu, tento soud upřesňuje, že v této fázi řízení se spor týká pouze otázky, zda je třeba dotyčné lodní trupy zařadit jakožto plavidla pro námořní plavbu do podpoložek 8901 20 10 a 8901 90 10 KN, nebo jakožto plavidla nikoli pro námořní plavbu do podpoložek 8901 20 90, 8901 90 91 a 8901 90 99 KN. V tomto případě lze uvedené lodní trupy zařadit do posledních tří podpoložek, jelikož mohou být použity jako trupy pro plavbu po vnitrozemských vodních cestách. Pokud by se však prokázalo, že uvedené lodní trupy mohou být použity také jako trupy pro plavidla pro námořní plavbu, bylo by nutné provést jejich zařazení jako takových.
- 16 Uvedený soud uvádí, že i když je nesporné, že dotyčné lodní trupy nemohou sloužit jako trupy plavidel umožňujících přeplouvání oceánů při plném zatížení v případě nepříznivého počasí, účastníci původního řízení se neshodují na tom, jaká by měla být vzdálenost, kterou musí být schopno urazit plavidlo od pobřeží, aby mohlo být považováno za plavidlo pro námořní plavbu. V tomto ohledu společnost Rensen Shipbuilding zejména tvrdila, že dotyčné lodní trupy mohou sloužit jako trupy takových plavidel, jelikož se mohou plavit po moři, jakmile bude dokončena jejich stavba. Podle prohlášení odborníků by totiž plavidla s rozměry uvedených lodních trupů měla být schopna se za nepříznivého počasí plavit přibližně 21 námořních mil (přibližně 38 km) od pobřeží.
- 17 Vzhledem k tomu, že doplňková poznámka 1 ke kapitole 89 KN uvádí, že podpoložky 8901 20 10 a 8901 90 10 KN se vztahují pouze na plavidla konstruovaná „pro námořní plavbu [plavbu na volném moři]“, Gerechtshof Amsterdam (odvolací soud v Amsterdamu) si klade otázku, co se těmito slovy míní. V této souvislosti uvádí, že ze znění vysvětlivky Komise k uvedené doplňkové poznámce vyplývá, že pobřežní vody, ústí řek a jezera nespádají pod pojem „[volné moře]“. Pokud však není definován pojem „pobřežní vody“, je vzdálenost, kterou musí plavidlo urazit, aby se nacházelo na „[volném moři]“, stále neurčitá.
- 18 Uvedený soud dodává, že s ohledem na uvedenou vysvětlivku Komise, podle níž „[v]ýraz ‚plavidla konstruovaná pro námořní plavbu [plavbu na volném moři]‘ označuje plavidla, která jsou z důvodu své konstrukce a vybavení schopná provozu na moři i za špatného počasí (vítr o síle asi 7 Beaufortovy stupnice)“, lze předpokládat, že nezáleží na vzdálenosti mezi plavidlem a pobřežím, ale pouze na tom, že se toto plavidlo udrží na moři za špatného počasí. Vzdálenost od pobřeží však posiluje účinky špatného počasí, zejména kvůli rostoucí výšce vln. Uvedený soud má za to, že i kdyby se odhlédlo od pojmu „[volné moře]“ a bylo by nutné pouze ověřit, zda je plavidlo s ohledem na svou konstrukci a vybavení schopné provozu na moři ve větru o síle 7 Beaufortovy stupnice, bylo by důležité vědět, jak daleko od pobřeží by muselo takové plavidlo být schopné provozu za těchto okolností, aby mohlo být kvalifikováno jako „plavidlo pro námořní plavbu“ ve smyslu kapitoly 89 KN.
- 19 Za těchto podmínek se Gerechtshof Amsterdam (odvolací soud v Amsterdamu, Nizozemsko) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:
- „Doplňková poznámka 1 ke kapitole 89 [KN] uvádí, že se podpoložky 8901 20 10 a 8901 90 10 („plavidla pro námořní plavbu“) (mj.) vztahují pouze na plavidla konstruovaná pro námořní plavbu [plavbu na volném moři]. Jak je v této souvislosti třeba vykládat výraz ‚pro námořní plavbu [plavbu na volném moři]‘?“

K předběžné otázce

- 20 Úvodem je třeba poznamenat, že v původním řízení se jedná o otázku, zda je třeba dotyčné lodní trupy zařadit do podpoložek KN týkajících se plavidel „pro námořní plavbu“, tj. v závislosti na povaze těchto lodních trupů do podpoložek 8901 20 10 a 8901 90 10, nebo do podpoložek použitelných pro „ostatní“ plavidla, tj. podpoložek 8901 20 90, 8901 90 91 a 8901 90 99.
- 21 Zaprvé je třeba připomenout, že podle poznámky 1 ke kapitole 89 KN platí, že pokud neexistují pochybnosti o tom, k jakému druhu plavidel lodní trupy patří, zařazují se do podpoložek, jež se použijí na tato plavidla.
- 22 Zadruhé podle ustálené judikatury Soudního dvora platí, že za účelem zajištění právní jistoty a usnadnění kontrol je třeba hledat kritérium, které je rozhodující pro sazební zařazení zboží, obecně v jeho objektivních charakteristikách a vlastnostech, jak jsou definovány zněním čísla KN a poznámek ke třídám nebo kapitolám (rozsudek ze dne 19. prosince 2019, Amoena, C-677/18, EU:C:2019:1142, bod 40 a citovaná judikatura).
- 23 Tyto objektivní charakteristiky a vlastnosti výrobků musí být možné ověřit v okamžiku proclení (rozsudek ze dne 19. prosince 2019, Amoena, C-677/18, EU:C:2019:1142, bod 41 a citovaná judikatura).
- 24 Jak přitom uvedla Komise, v případě neexistence dalších faktických informací o lodních trupech dotčených ve věci v původním řízení je třeba vycházet z toho, že v projednávaném případě tyto trupy v okamžiku proclení již měly objektivní charakteristiky a vlastnosti, na jejichž základě musí být zařazeny do položky 8901 20 KN jakožto cisternové lodě, případně do položky 8901 90 KN jakožto ostatní plavidla pro přepravu nákladu a ostatní plavidla pro přepravu jak osob, tak i nákladu, a tudíž uvedené lodní trupy nejsou totožné, což musí ověřit předkládající soud.
- 25 Je však třeba připomenout, že podle ustálené judikatury Soudního dvora platí, že v rámci postupu spolupráce mezi vnitrostátními soudy a Soudním dvorem zavedeného článkem 267 SFEU přísluší Soudnímu dvoru poskytnout vnitrostátnímu soudu užitečnou odpověď, která mu umožní rozhodnout spor, jenž mu byl předložen. Z tohoto hlediska Soudnímu dvoru přísluší, aby otázky, které jsou mu položeny, případně přeformuloval (rozsudek ze dne 16. února 2017, Aramex Nederland, C-145/16, EU:C:2017:130, bod 19 a citovaná judikatura).
- 26 V tomto ohledu z informací poskytnutých předkládajícím soudem na jedné straně vyplývá, že zboží, o které se jedná ve věci v původním řízení, nemůže být použito jako trupy pro plavidla, jež mohou přeplouvat oceány při plném zatížení za nepříznivého počasí. Na druhé straně podle prohlášení odborníků předložených společnostmi Rensen Shipbuilding lodě s rozměry dotyčného zboží by měly být schopné se plavit za nepříznivého počasí přibližně 21 námořních mil od pobřeží.
- 27 K vyřešení sporu, který byl předložen předkládajícímu soudu, je tedy pro tento soud relevantní, zda se pojem „plavidla konstruovaná jako plavidla pro námořní plavbu [plavbu na volném moři]“, uvedený v doplňkové poznámce 1 ke kapitole 89 KN, vztahuje na plavidla, která se mohou za nepříznivého počasí plavit přibližně 21 námořních mil od pobřeží.
- 28 Za účelem zodpovězení této otázky je třeba připomenout, že z této doplňkové poznámky vyplývá, že do podpoložek týkajících se plavidel pro námořní plavbu patří pouze plavidla, která jsou zaprvé konstruovaná jako plavidla pro námořní plavbu [plavbu na volném moři] a která zadruhé mají trup o celkové délce (kromě jakýchkoliv vyčnívajících částí) nejméně 12 m, přičemž tato druhá podmínka je však v tomto případě irelevantní.

- 29 Pokud jde o znění uvedené doplňkové poznámky, použití pojmu „konstruovaná“ znamená, že rozhodující je koncepce, a nikoli použití dotčeného plavidla. „Plavidlu“ ve smyslu této doplňkové poznámky tak odpovídá plavidlo, které díky vlastnostem, jež jsou vlastní jeho konstrukci, je schopno „námořní plavby [plavby na volném moři]“, aniž je relevantní skutečnost, že se tato jeho schopnost ve skutečnosti nevyužívá.
- 30 Pokud jde konkrétně o výraz „námořní plavba [plavba na volném moři]“, jazykové verze doplňkové poznámky 1 ke kapitole 89 KN se liší. Zatímco totiž zejména francouzská jazyková verze („*tenir la haute mer*“) a nizozemská jazyková verze („*vaart in volle zee*“) odkazují na „volné moře“, německá jazyková verze („*seetüchtig*“) a v anglická jazyková verze („*sea going*“) jednoduše odkazují na „moře“.
- 31 Navzdory těmto rozdílům lze ze všech jazykových verzí doplňkové poznámky 1 ke kapitole 89 KN vyvodit, že plavidla, která lze považovat se plavidla spadající pod toto ustanovení, musí být schopna se plavit obecně kdekoli na moři, včetně volného moře.
- 32 Naproti tomu plavidlo, které díky vlastnostem, jež jsou vlastní jeho konstrukci, je schopno se plavit pouze ve vymezené oblasti mimo pobřežní linii, nemůže být považováno za plavidlo konstruované „pro námořní plavbu [plavbu na volném moři]“.
- 33 Tento výklad je podporován strukturou kapitoly 89 KN, jelikož tato kapitola obsahuje specifické podpoložky odpovídající plavidlům „pro námořní plavbu“ na jedné straně a „ostatním“ plavidlům na straně druhé, přičemž posledně uvedené podpoložky se naopak týkají plavidel nikoli pro námořní plavbu, tj. plavbu po vnitrozemských vodních cestách, jako jsou řeky a jezera.
- 34 Jak přitom zdůraznila nizozemská vláda, rozlišení mezi plavidly pro námořní plavbu a plavidly pro vnitrozemskou plavbu by se stalo irelevantním, pokud by všechna plavidla pro vnitrozemskou plavbu musela být považována za plavidla pro námořní plavbu na základě toho, že jsou technicky schopna plout několik námořních mil od pobřeží.
- 35 Tento výklad potvrzují rovněž vysvětlivky ke KN, které, ač nejsou právně závazné, přispívají významným způsobem k výkladu jednotlivých čísel a položek sazebníku (viz rozsudek ze dne 5. září 2019, TDK-Lambda Germany, C-559/18, EU:C:2019:667, bod 26 a citovaná judikatura).
- 36 Z vysvětlivek týkajících se doplňkové poznámky 1 ke kapitole 89 KN vyplývá, že za „plavidla konstruovaná pro námořní plavbu [plavbu na volném moři]“ se považují plavidla, „která jsou z důvodu své konstrukce a vybavení schopná provozu na moři i za špatného počasí (vítr o síle asi 7 Beaufortovy stupnice)“. Skutečnost, že tyto vysvětlivky odkazují na schopnost provozu „na moři“, by sice umožňovala výklad, podle kterého by stačilo, aby se dotčené plavidlo mohlo plavit někde na moři, i když pouze v blízkosti k pobřeží. Pokud by však takový výklad byl zamýšlen uvedenými vysvětlivkami, nebylo by nutné v těchto vysvětlivkách doplnit, že výraz „plavidla pro námořní plavbu [plavbu na volném moři]“ označuje i plavidla, která splňují výše uvedené podmínky, ale ve skutečnosti se používají hlavně v pobřežních vodách, ústích řek nebo na jezerech atd.
- 37 Z toho vyplývá, že plavidla, která jsou schopna plavit se jen několik námořních mil od pobřeží v případě nepříznivého počasí, nemohou být považována za „plavidla konstruovaná jako plavidla pro námořní plavbu [plavbu na volném moři]“ ve smyslu doplňkové poznámky 1 ke kapitole 89 KN, a proto nespádají do podpoložek týkajících se plavidel „pro námořní plavbu“.
- 38 S ohledem na všechny výše uvedené úvahy je třeba na položenou otázku odpovědět tak, že doplňková poznámka 1 ke kapitole 89 KN musí být vykládána v tom smyslu, že pojem „plavidla konstruovaná jako plavidla pro námořní plavbu [plavbu na volném moři]“, uvedený v této doplňkové poznámce, se nevztahuje na plavidla, která díky vlastnostem, jež jsou vlastní jejich konstrukci, jsou schopna se plavit za nepříznivého počasí jen přibližně 21 námořních mil od pobřeží.

K nákladům řízení

- 39 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (sedmý senát) rozhodl takto:

Doplňková poznámka 1 kapitoly 89 kombinované nomenklatury, která je uvedena v příloze I nařízení Rady (EHS) č. 2658/87 ze dne 23. července 1987 o celní a statistické nomenklatuře a o společném celním sazebníku, ve znění vyplývajícím z nařízení Komise (ES) č. 1031/2008 ze dne 19. září 2008), musí být vykládána v tom smyslu, že pojem „plavidla konstruovaná jako plavidla pro námořní plavbu [plavbu na volném moři]“, uvedený v této doplňkové poznámce, se nevztahuje na plavidla, která díky vlastnostem, jež jsou vlastní jejich konstrukci, jsou schopna se plavit za nepříznivého počasí jen přibližně 21 námořních mil od pobřeží.

Podpisy.