



## Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (septītā palāta)

2020. gada 11. martā\*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Kopējais muitas tarifs – Kombinētā nomenklatūra – Tarifa klasifikācija – Pozīcija 8901 – Kuģu korpusi – Kuģniecība – Jūras kuģi – Jēdziens

Lietā C-192/19

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Gerechtshof Amsterdam* (Amsterdamas apelācijas tiesa, Nīderlande) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2019. gada 12. februārī un kas Tiesā reģistrēts 2019. gada 27. februārī, tiesvedībā

***Rensen Shipbuilding BV,***

piedaloties

***Inspecteur van de Belastingdienst/Douane district Rotterdam,***

TIESA (septītā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs P. Dž. Švirebs [*P. G. Xuereb*], tiesneši T. fon Danvics [*T. von Danwitz*] un A. Kumins [*A. Kumin*] (referents),

ģenerālvokāts: Dž. Pitrucella [*G. Pitruzzella*],

sekretārs: A. Kalots Eskobars [*A. Calot Escobar*],

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

- *Rensen Shipbuilding BV* vārdā – *B. J. B. Boersma, advocaat*,
- Nīderlandes valdības vārdā – *M. Bulterman* un *J. M. Hoogveld*, pārstāvji,
- Eiropas Komisijas vārdā – *A. Caeiros* un *P. Vanden Heede*, kā arī *M. Salyková*, pārstāvji,

ņemot vērā pēc ģenerālvokāta uzklaušīšanas pieņemto lēmumu izskatīt lietu bez ģenerālvokāta secinājumiem,

pasludina šo spriedumu.

\* Tiesvedības valoda – holandiešu.

## Spriedums

- 1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt Padomes Regulas (EEK) Nr. 2658/87 (1987. gada 23. jūlijs) par tarifu un statistikas nomenklatūru un kopējo muitas tarifu (OV 1987, L 256, 1. lpp.), redakcijā, kas izriet no Komisijas Regulas (EK) Nr. 1031/2008 (2008. gada 19. septembris) (OV 2008, L 291, 1. lpp.; turpmāk tekstā – “KN”), I pielikumā ietvertās Kombinētās nomenklatūras 89. nodaļas 1. papildu piezīmi.
- 2 Šis lūgums ir iesniegts tiesvedībā starp *Rensen Shipbuilding BV* un *Inspecteur van de Belastingdienst/Douane district Rotterdam* (Roterdamas apgabala Nodokļu/Muitas dienesta inspektors, Nīderlande) par kuģu korpusu tarifa klasifikāciju.

### Atbilstošās tiesību normas

#### KN

- 3 Ar Regulu Nr. 2658/87 ieviestās KN pamatā ir Harmonizētā preču aprakstīšanas un kodēšanas sistēma, kuru ir izstrādājusi Muitas sadarbības padome, kas vēlāk kļuvusi par Pasaules Muitas organizāciju (PMO), un kura ir ieviesta ar 1983. gada 14. jūnijā Briselē noslēgto Starptautisko konvenciju par preču aprakstīšanas un kodēšanas harmonizēto sistēmu. Šī konvencija un tās 1986. gada 24. jūnija grozījuma protokols Eiropas Ekonomikas kopienas vārdā ir apstiprināti ar Padomes Lēmumu 87/369/EEK (1987. gada 7. aprīlis) (OV 1987, L 198, 1. lpp.).
- 4 KN otrajā daļā “Muitas nodokļu saraksts” ir XVII sadaļa, kurā tostarp ir 89. nodaļa “Kuģi, laivas un citi peldlīdzekļi”.
- 5 KN 89. nodaļā ir pozīcija 8901, kuras formulējums ir šāds:  
“8901 Pasažieru kuģi, ekskursiju kuģi, prāmji, transportkuģi, liellaivas un tamlīdzīgi kuģi pasažieru vai preču pārvadāšanai.”
- 6 89. nodaļas pozīcijā 8901 ir šādas apakšpozīcijas:

[..]	[..]
8901 20	– tankkuģi;
8901 20 10	– – jūras
8901 20 90	- - citi
[..]	[..]
8901 90	– citi kuģi preču pārvadāšanai un kuģi pasažieru un preču vienlaicīgai pārvadāšanai
8901 90 10	– – jūras
	– – citi
8901 90 91	– – – bez mehāniskās piedziņas
8901 90 99	– – – ar mehānisko piedziņu
[..]	[..]

7 KN 89. nodaļas 1. piezīmē ir noteikts:

“Nekomplektēti, līdz galam neuzbūvēti kuģu korpusi, samontēti, nesamontēti, nekomplektēti vai izjaukti kuģi, ja tie nav konkrēta veida peldlīdzekļi, klasificējami pozīcijā 8906.”

8 Minētās 89. nodaļas 1. papildu piezīmē ir noteikts:

“Apakšpozīcijas [...] 8901 20 10, [...] 8901 90 10 [...] attiecas tikai uz jūras kuģiem, kuru korpusa kopgarums (izņemot izvirzītās daļas) nav mazāks par 12 m. Jūrā braukšanai paredzētās zvejas laivas un glābšanas laivas tomēr uzskatāmas par jūras kuģiem neatkarīgi no to garuma.”

### ***KN skaidrojumi***

9 Saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 2658/87 9. panta 1. punktu Eiropas Komisija pieņem KN skaidrojumus (turpmāk tekstā – “KN skaidrojumi”).

10 KN skaidrojumi, kas publicēti 2008. gada 30. maijā *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* (OV 2008, C 133, 1. lpp.), attiecībā uz KN 89. nodaļas 1. papildu piezīmi ir šādi:

“Jēdziens “jūras kuģi” nozīmē kuģus, kuri, pateicoties savai konstrukcijai un aprīkojumam, spēj darboties jūrā pat sliktos laika apstākļos (kad vēja stiprums ir apmēram 7 balles pēc Boforta skalas). Šādi kuģi parasti ir aprīkoti ar ūdensnecaurlaidīgiem klājiem un pret laika iedarbību aizsargātām virsbūvēm.

[..]

Jēdziens “jūras kuģi” nozīmē kuģus un transportlīdzekļus uz gaisa spilvena, kuri atbilst iepriekš minētajiem nosacījumiem, neatkarīgi no tā, vai tos izmanto galvenokārt piekrastes ūdeņos, estuāros (platās upes grīvās) vai ezeros utt., vai ne.

[..]”

### **Pamatlieta un prejudiciālais jautājums**

11 2009. gada maijā un septembrī *Rensen Shipbuilding* deklarēja muitai KN apakšpozīcijā 8901 90 10, kas piemērojama preču pārvadāšanai paredzētiem jūras kuģiem, 27 kuģu korpusus no Ķīnas.

12 Pēc muitas pārbaudes, kas tika veikta 2012. gada martā, Roterdamas apgabala Nodokļu/Muitas dienesta inspektors, pamatojoties uz noteiktiem komercdokumentiem un sertifikātiem, kas tika atrasti šīs sabiedrības grāmatvedības dokumentācijā, secināja, ka deklarētās preces ir jāuzskata par kuģu korpusiem, kas paredzēti nevis tādu kuģu būvei, kas paredzēti kuģošanai jūrā, bet gan kuģošanai pa iekšzemes ūdensceļiem. Tādējādi attiecīgie kuģu korpusi tika klasificēti attiecīgi KN apakšpozīcijā 8901 20 90 kā tankkuģi, kas nav paredzēti kuģošanai jūrā, kā arī KN apakšpozīcijās 8901 90 91 un 8901 90 99 kā citi kuģi preču pārvadāšanai un kuģi pasažieru un preču vienlaicīgai pārvadāšanai, ar un bez mehāniskas piedziņas, kas nav paredzēti kuģošanai jūrā. Līdz ar to 2012. gada 27. aprīlī tika nosūtīts paziņojums par samaksu.

13 Izskatot turpmāko strīdu, *Gerechtshof Amsterdam* (Amsterdamas apelācijas tiesa, Nīderlande) ar 2015. gada 11. jūnija spriedumu apstiprināja pirmās instances spriedumu, ar kuru *Rensen Shipbuilding* celtā prasība tika atzīta par nepamatotu.

- 14 Ar 2017. gada 30. jūnija spriedumu *Hoge Raad der Nederlanden* (Nīderlandes Augstākā tiesa) atcēla minēto *Gerechthof Amsterdam* (Amsterdamas apelācijas tiesa) spriedumu.
- 15 Tā kā lieta no jauna tiek izskatīta šajā pēdējā minētajā tiesā, tā precizē, ka šajā tiesvedības stadijā strīds ir tikai par to, vai attiecīgo kuģu korpusi ir jāklasificē KN apakšpozīcijās 8901 20 10 un 8901 90 10 kā jūras kuģi vai KN apakšpozīcijās 8901 20 90, 8901 90 91 un 8901 90 99 kā kuģi, kas nav paredzēti kuģošanai jūrā. Šajā gadījumā kuģu korpusus var klasificēt attiecīgi trīs pēdējās minētajās apakšpozīcijās, jo tos var izmantot kā korpusus kuģiem, kas paredzēti kuģošanai pa iekšējiem ūdensceļiem. Taču, ja tiktu konstatēts, ka minētie kuģu korpusi var tikt izmantoti kā korpusi arī kuģim, kas paredzēts kuģošanai pa jūru, tie būtu jāklasificē kā tādi.
- 16 Minētā tiesa uzskata, ka, lai gan nav strīda par to, ka attiecīgie kuģu korpusi nevar tikt izmantoti kā tādu kuģu korpusi, kas paredzēti kuģiem, kuri ar pilnu kravu sliktos laikapstākļos var šķērsot okeānus, pamatlietas puses joprojām nav vienisprātis par attālumu, kāds kuģim jāpārvar no krasta, lai to varētu uzskatīt par jūras kuģi. Šajā ziņā *Rensen Shipbuilding* galvenokārt apgalvoja, ka attiecīgo kuģu korpusi var tikt izmantoti šādu kuģu korpusiem, jo tie pēc to būvniecības pabeigšanas varētu kuģot jūrā. Saskaņā ar ekspertu atzinumiem kuģiem ar minēto kuģu korpusu izmēriem sliktā laikā ir jāspēj kuģot līdz aptuveni 21 jūras jūdzēm (aptuveni 38 kilometriem) no krasta.
- 17 Tā kā KN 89. nodaļas 1. papildu piezīmē ir paredzēts, ka KN apakšpozīcijās 8901 20 10 un 8901 90 10 ietilpst tikai “jūras kuģi”, *Gerechthof Amsterdam* (Amsterdamas apelācijas tiesa) šaubās par to, kas ir jāsaprot ar šo jēdzienu. Šajā kontekstā tā norāda, ka no Komisijas skaidrojuma par minēto papildu piezīmi formulējuma varot secināt, ka piekrastes ūdeņi, upju grīvas un ezeri neietilpst jēdzienā “jūra”. Tomēr, tā kā nav jēdziena “piekrastes ūdeņi” definīcijas, attālums, kas ir jāsasniedz kuģim, lai atrastos “jūrā”, joprojām esot ir neskaidrs.
- 18 Šī tiesa piebilst, ka, ņemot vērā minēto Komisijas skaidrojumu, saskaņā ar kuru “jēdziens “jūras kuģi” nozīmē kuģus, kuri, pateicoties savai konstrukcijai un aprīkojumam, spēj darboties jūrā pat sliktos laika apstākļos (kad vēja stiprums ir apmēram 7 balles pēc Boforta skalas)”, varētu tikt uzskatīts, ka svarīgs ir nevis attālums starp kuģi un krastu, bet tikai iespēja, ka kuģis var kuģot jūrā sliktos laikapstākļos. Tomēr attālināšanās no krasta pastiprina sliktu laikapstākļu iedarbību, it īpaši viļņu pieaugošā augstuma dēļ. Turklāt, pat abstrahējoties no jēdziena “jūra”, ja būtu jāpārbauda tikai tas, vai kuģis, ņemot vērā tā konstrukciju un aprīkojumu, var kuģot 7 baļļu vējā pēc Boforta skalas, būtu svarīgi noskaidrot, kādā attālumā no krasta kuģim šajos apstākļos ir jāspēj kuģot, lai to varētu kvalificēt kā “jūras kuģi” KN 89. nodaļas izpratnē.
- 19 Šādos apstākļos *Gerechthof Amsterdam* (Amsterdamas apelācijas tiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādu prejudiciālu jautājumu:
- “[KN] 89. nodaļas 1. papildu piezīmē ir noteikts, ka (tostarp) KN apakšpozīcijas 8901 20 10 un 8901 90 10 (“jūras kuģi”) attiecas tikai uz kuģiem, kas ir paredzēti braukšanai jūrā. Ko šajā saistībā nozīmē jēdziens “paredzēts braukšanai jūrā”?”

### Par prejudiciālo jautājumu

- 20 Vispirms ir jānorāda, ka pamatlieta ir par to, vai attiecīgo kuģu korpusi ir jāklasificē KN apakšpozīcijās par “jūras kuģiem”, proti, atbilstoši šo kuģu korpusu īpašībām – apakšpozīcijās 8901 20 10 un 8901 90 10, vai apakšpozīcijās, kas piemērojamas “citiem” kuģiem, proti, apakšpozīcijās 8901 20 90, 8901 90 91 un 8901 90 99.
- 21 Pirmkārt, ir jāatgādina, ka saskaņā ar KN 89. nodaļas 1. piezīmi, ja nav šaubu par to kuģu veidu, kuriem paredzēti kuģu korpusi, tie tiek klasificēti šiem kuģiem piemērojamajās apakšpozīcijās.

- 22 Otrkārt, Tiesas pastāvīgajā judikatūrā ir arī paredzēts, ka tiesiskās drošības un pārbaūžu atvieglošanas interesēs izšķirošais kritērijs preču tarifu klasifikācijas ziņā vispārējā kārtā ir rodams attiecīgās preces objektīvajās pazīmēs un īpašībās, kas definētas KN pozīcijas un sadaļu vai nodaļu piezīmēs (spriedums, 2019. gada 19. decembris, *Amoena*, C-677/18, EU:C:2019:1142, 40. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 23 Atmuitošanas brīdī ir jābūt iespējai pārbaudīt šīs preču objektīvās īpašības un pazīmes (spriedums, 2019. gada 19. decembris, *Amoena*, C-677/18, EU:C:2019:1142, 41. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 24 Tomēr, kā ir norādījusi Komisija, nepastāvot papildu faktiskai informācijai par pamatlietā aplūkotajiem kuģu korpusiem, ir jāievēro princips, ka šajā gadījumā objektīvās īpašības un pazīmes, uz kurām pamatojoties šie kuģu korpusi ir attiecīgi jāklasificē KN apakšpozīcijā 8901 20 kā tankkuģi un KN pozīcijā 8901 90 kā citi kuģi preču pārvadāšanai un kuģi pasažieru un preču vienlaicīgai pārvadāšanai, bija konstatējamās jau atmuitošanas brīdī un līdz ar to šie kuģu korpusi nav identiski, par ko jāpārlicinās iesniedzējtiesai.
- 25 Kad tas ir precizēts, ir jāatgādina, ka saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru ar LESD 267. pantu iedibinātās sadarbības starp valstu tiesām un Tiesu procedūras ietvaros tai ir jāsniedz valsts tiesai lietderīga atbilde, kas ļautu atrisināt tās izskatīšanā esošo strīdu. No šādas perspektīvas Tiesai attiecīgā gadījumā ir jāpārformulē tai iesniegtie jautājumi (spriedums, 2017. gada 16. februāris, *Aramex Nederland*, C-145/16, EU:C:2017:130, 19. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 26 Šajā ziņā no iesniedzējtiesas sniegtajām norādēm izriet, pirmkārt, ka pamatlietā aplūkotās preces nevar tikt izmantotas kā korpusi tādiem kuģiem, kas ar pilnu kravu ļauj šķērsot okeānus sliktos laikapstākļos. Otrkārt, saskaņā ar *Rensen Shipbuilding* iesniegtajiem ekspertu atzinumiem kuģiem, kuriem ir attiecīgo preču izmēri, sliktos laikapstākļos ir jāspēj kuģot līdz aptuveni 21 jūras jūdzēm no krasta.
- 27 Tādējādi, lai atrisinātu tajā izskatāmo strīdu, iesniedzējtiesai ir svarīgi, vai KN 89. nodaļas 1. papildu piezīmē iekļautajā jēdzienā “jūras kuģi” ietilpst kuģi, kas sliktos laikapstākļos var kuģot līdz aptuveni 21 jūras jūdzēm no krasta.
- 28 Lai atbildētu uz šo jautājumu, ir jāatgādina, ka no šīs papildu piezīmes izriet, ka apakšpozīcijās, kuras attiecas uz jūras kuģiem, ietilpst tikai tādi kuģi, kas, pirmkārt, ir paredzēti kuģošanai jūrā un, otrkārt, kuru korpusa kopgarums (izņemot izvīzītās daļas) nav mazāks par 12 metriem, tomēr šim otrajam nosacījumam šajā gadījumā nav nozīmes.
- 29 Runājot par minētās papildu piezīmes formulējumu, vārda “paredzēti” izmantošana nozīmē, ka noteicošais ir attiecīgā kuģa uzbūve, nevis izmantošana. Tādējādi “kuģis” šīs pašas papildu piezīmes izpratnē ir kuģis, kas tā uzbūvei raksturīgo īpašību dēļ var “kuģot jūrā”, un nav nozīmes tam, ka tas faktiski netiek izmantots šādā nolūkā.
- 30 It īpaši attiecībā uz frāzi “jūrā” KN 89. nodaļas 1. papildu piezīmes valodu redakcijās atšķiras. Lai gan it īpaši franču (“tenir la haute mer”) un holandiešu (“vaart in volle zee”) valodu redakcijās ir atsauce uz “atklātu jūru”, vācu (“seetüchtig”) un angļu (“sea-going”) valodu versijās ir atsauce tikai uz “jūru”.
- 31 Lai gan ir šīs atšķirības, no visām KN 89. nodaļas 1. papildu piezīmes valodu redakcijām var secināt, ka kuģiem, lai tos varētu uzskatīt par tādiem, uz kuriem attiecas šī tiesību norma, ir jābūt spējīgiem vispārīgi kuģot jebkurā vietā jūrā, tostarp atklātā jūrā.
- 32 Savukārt kuģis, kas, ņemot vērā tā konstrukcijas īpašības, var kuģot tikai noteiktā teritorijā netālu no piekrastes līnijas, nevar tikt uzskatīts par tādu, kas paredzēts, lai “kuģotu jūrā”.

- 33 Šo interpretāciju apstiprina KN 89. nodaļas sistēma, jo tajā ir ietvertas īpašas apakšpozīcijas, kas atbilst “jūras kuģiem”, no vienas puses, un “citiem” kuģiem, no otras puses, turklāt pēdējās minētās apakšpozīcijas *a contrario* attiecas uz kuģiem, kas paredzēti kuģošanai ārpus jūras, proti, kuģošanai pa iekšējiem ūdensceļiem, piemēram, upēm un ezeriem.
- 34 Kā norādījusi Nīderlandes valdība, atšķirība starp jūras kuģiem un kuģiem kuģošanai pa iekšzemes ūdensceļiem zaudētu savu nozīmi, ja visi iekšzemes ūdensceļiem paredzētie kuģi būtu jāuzskata par jūras kuģiem tāpēc, ka tie tehniski spēj kuģot dažas jūras jūdzes no krasta.
- 35 Šo interpretāciju apstiprina arī KN skaidrojumi, kas, lai gan nav juridiski saistoši, ir svarīgs līdzeklis dažādu tarifu pozīciju interpretācijai (skat. spriedumu, 2019. gada 5. septembris, *TDK-Lambda Germany*, C-559/18, EU:C:2019:667, 26. punkts un tajā minētā judikatūra)
- 36 Proti, no skaidrojumiem par KN 89. nodaļas 1. papildu piezīmi izriet, ka par “jūras kuģiem” ir uzskatāmi kuģi, “kuri, pateicoties savai konstrukcijai un aprīkojumam, spēj darboties jūrā pat sliktos laika apstākļos (kad vēja stiprums ir apmēram 7 balles pēc Boforta skalas)”. Protams, tas, ka šajos skaidrojumos ir atsauce uz spēju darboties “jūrā”, pieļauj tādu interpretāciju, saskaņā ar kuru pietiek ar to, ka attiecīgais kuģis spēj kuģot jūrā, kaut tikai piekrastes tuvumā. Ja tāda būtu bijusi ar minētajiem skaidrojumiem iecerētā interpretācija, šajos skaidrojumos nebūtu bijis nepieciešams piebilst, ka par “jūras kuģiem” tiek uzskatīti tādi kuģi, kas atbilst iepriekš minētajiem nosacījumiem, bet kurus galvenokārt izmanto piekrastes ūdeņos, estuāros vai ezeros.
- 37 No tā izriet, ka kuģus, kas sliktos laikapstākļos var kuģot tikai dažas jūras jūdzes no krasta, nevar uzskatīt par “jūras kuģiem” KN 89. nodaļas 1. papildu piezīmes izpratnē, un līdz ar to uz tiem neattiecas apakšpozīcijas, kas attiecas uz kuģiem “jūras kuģiem”.
- 38 Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, uz uzdoto jautājumu ir jāatbild, ka KN 89. nodaļas 1. papildu piezīme ir jāinterpretē tādējādi, ka šajā papildu piezīmē iekļautajā jēdzienā “jūras kuģi” neietilpst kuģi, kuri to uzbūves īpašību dēļ sliktos laikapstākļos var kuģot tikai aptuveni 21 jūras jūdzes no krasta.

### **Par tiesāšanās izdevumiem**

- 39 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (septītā palāta) nospiež:

**Padomes Regulas (EEK) Nr. 2658/87 (1987. gada 23. jūlijs) par tarifu un statistikas nomenklatūru un kopējo muitas tarifu, redakcijā, kas izriet no Komisijas Regulas (EK) Nr. 1031/2008 (2008. gada 19. septembris), I pielikumā ietvertās Kombinētās nomenklatūras 89. nodaļas 1. papildu piezīme ir jāinterpretē tādējādi, ka šajā papildu piezīmē iekļautajā jēdzienā “jūras kuģi” neietilpst kuģi, kuri to uzbūves īpašību dēļ sliktos laikapstākļos var kuģot tikai aptuveni 21 jūras jūdži no krasta.**

[Paraksti]