

## FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT

YVES BOT

fremSAT den 14. december 2006<sup>1</sup>

### I — Indledning

1. Denne anmodning om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af forskellige begreber i Rådets direktiv 92/81/EØF af 19. oktober 1992 om harmonisering af punktafgiftsstrukturen for mineralolier<sup>2</sup>.
2. Anmodningen gælder i særdeleshed en fortolkning af begrebet »EF-farvande« over for begrebet »indre vandveje«.
3. Endvidere ønskes det oplyst, hvorvidt driften af en muddermaskine i EF-farvande samlet set skal anses for »sejlads« i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 8, stk. 1, litra c), i direktiv 92/81, eller om der skal sondres mellem de forskellige former for virksomhed under en anvendelse af fartøjet, nemlig bl.a. sejladsen med tomt lastrum og de manøvreringer, der er nødvendige af hensyn til opmudringsarbejdet og transporten af mudderet i forbindelse hermed.
4. I dette forslag til afgørelse behandler jeg disse to problemer successivt.
5. Vedrørende søgningen af et kriterium, der gør det muligt at sondre mellem begrebet EF-farvande og indre vandveje, afviser jeg

<sup>1</sup> — Originalsprog: fransk.

<sup>2</sup> — EFT L 316, s. 12. Senest ændret ved Rådets direktiv 94/74/EF af 22.12.1994 om ændring af direktiv 92/12/EØF om den generelle ordning for punktafgiftspligtige varer, om oplægning og omsætning heraf samt om kontrol hermed, af direktiv 92/81/EØF om harmonisering af punktafgiftsstrukturen for mineralolier og af direktiv 92/82/EØF om indbyrdes tilnærmelse af punktafgiftssatserne for mineralolier (EFT L 365, s. 46, herefter »direktiv 92/81«). Direktiv 92/81 blev ophævet ved Rådets direktiv 2003/96/EF af 27.10.2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet (EFT L 283, s. 51).

kriteriet om »basislinje« i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 3-7 i De Forenede Nationers havretskonvention, undertegnet i Montego Bay den 10. december 1982<sup>3</sup>. Jeg afviser ligeledes den funktionelle tilgang, som i det væsentlige består i at hævde, at EF-farvande i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 8, stk. 1, litra c), første afsnit, i direktiv 92/81, svarer til alle de farvande, hvor der normalt drives erhvervsmæssig sejlads.

6. Jeg gør derimod den fortolkning gældende, at begrebet EF-farvande omfatter de farvande, som henhører under medlemsstaternes højhedsområde eller jurisdiktion, bortset fra de indre vandveje som omhandlet i artikel 8, stk. 2, litra b), i direktiv 92/81. Jeg påviser desuden, at disse indre vandveje udgøres af hele nettet af indre vandveje i Fællesskabet som opregnet i bilag I til Rådets direktiv 82/714/EØF af 4. oktober 1982 om indførelse af tekniske forskrifter for fartøjer på indre vandveje<sup>4</sup>.

7. Hvad for det andet angår fortolkningen af begrebet »sejlads i EF-farvande« i den for-

stand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 8, stk. 1, litra c), i direktiv 92/81, angiver jeg for det første, at i det omfang en muddermaskine fremdrives ved egen drift, skal denne fremdrift ligestilles med sejlads. Jeg foreslår herefter Domstolen at besvare spørgsmålet fra den forelæggende ret således, at begrebet dækker de manøvreringer, som en muddermaskine foretager under opsigningen, dvs. muddermaskinens fremdrift under udførelsen af opmudringsarbejdet.

## II — Relevante retsfor skrifter

### A — Fællesskabsretten

8. På punktafgiftsområdet fastsætter Rådets direktiv 92/12/EØF<sup>5</sup> reglerne vedrørende den generelle ordning for punktafgiftspligtige produkter. I artikel 2, stk. 1, bestemmes det, at »[d]ette direktiv samt de i artikel 1, stk. 2, nævnte direktiver finder anvendelse på Fællesskabets område, således som det for hver medlemsstat er defineret i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab, særlig artikel 227 [efter ændring nu artikel 299 EF]«, med undtagelse af et antal udtrykkeligt opregnede nationale områder.

3 — Konvention godkendt på Det Europæiske Fællesskabs vegne ved Rådets afgørelse 98/392/EF af 23.3.1998 (EFT L 179, s. 1) og ratificeret af samtlige Den Europæiske Unions medlemsstater (herefter »havretskonventionen«).

4 — EFT L 301, s. 1.

5 — Direktiv af 25.2.1992 om den generelle ordning for punktafgiftspligtige varer, om oplægning og omsætning heraf samt om kontrol hermed (EFT L 76, s. 1).

9. De specifikke direktiver, der er nævnt i artikel 1, stk. 2, i direktiv 92/12, er dels direktiv 92/81, som spiller en særlig rolle i nærværende præjudicielle sag, dels Rådets direktiv 92/82/EØF af 19. oktober 1992 om indbyrdes tilnærmelse af punktafgiftssatserne for mineralolier<sup>6</sup>.

10. Femte betragtning til direktiv 92/81 præciserer, at »det er nødvendigt at fastsætte visse obligatoriske afgiftsfritagelser på fællesskabsplan«.

11. Det anføres i sjette betragtning til direktivet, at »medlemsstaterne bør dog have mulighed for, hvis de måtte ønske det, at anvende visse andre fritagelser eller reducere satser på deres eget område, hvor noget sådant ikke giver anledning til konkurrencefordrejning«.

12. Denne dobbelthed mellem på den ene side de obligatoriske fritagelser og på den anden side de fakultative fritagelser redegøres der nærmere for i artikel 8, stk. 1 og 2, i nævnte direktiv.

13. Artikel 8, stk. 1, litra c), i direktiv 92/81 bestemmer:

»Ud over de i direktiv 92/12/EØF fastsatte almindelige bestemmelser om fritagne anvendelsesformål for afgiftspligtige varer og uden at andre EF-bestemmelser herved berøres, fritager medlemsstaterne nedenævnte varer for den harmoniserede punktafgift på betingelser, som de fastsætter med henblik på at sikre en korrekt og ukompliceret anvendelse af disse fritagelser og undgå svig, unddragelse og misbrug:

[...]

- c) mineralolier, der leveres til anvendelse som motorbrændstof med henblik på sejlads i EF-farvande (herunder til fiskeri), medmindre der er tale om lystsejlds.

I dette direktiv forstås ved lystsejlds ejerens eller en fysisk eller juridisk persons anvendelse af et fartøj, som den pågældende har rådighed over enten ved leje eller på anden måde, til ikke-erhvervsmæssige formål, navnlig andre formål end personbefordring og godstransport eller levering af tjenesteydelser mod vederlag eller til offentlige formål.

6 — EFT L 316, s. 19.

[...]«

B — *National ret*

14. Dette direktivs artikel 8, stk. 2, fastsætter følgende:

»Uden at det berører andre EF-bestemmelser, kan medlemsstaterne anvende hel eller delvis afgiftsfritagelse eller afgiftslempelse for mineralolier eller andre produkter til samme anvendelsesformål, der under afgiftsmyndighedernes kontrol anvendes:

[...]

b) inden for sejlads ad indre vandveje, bortset fra lystsejlads

[...]

g) i forbindelse med opmudring af vandveje og havne.«

15. I Tyskland findes de nationale bestemmelser vedrørende afgiftsfri anvendelse af mineralolie i lov om afgift på mineralolier (Mineralölsteuergesetz) af 21. december 1992<sup>7</sup> samt i bekendtgørelse om gennemførelsen af afgift på mineralolier (Mineralölsteuer-Durchführungsverordnung) af 15. september 1993<sup>8</sup>.

16. I MinöStG's § 4, stk. 1, nr. 4, bestemmes, at med forbehold af samme lovs § 12 må afgiftsfri mineralolie anvendes som motorbrændstof og som brændsel til opvarmning på skibe, der udelukkende anvendes til erhvervmæssig sejlads og dermed forbundne hjælpeydelse, såsom lods-, slæbe- og tilsvarende tjenesteydelser, eller i virksomhedsintern transport, på tjeneste- og krigsskibe, på søredningsskibe samt på skibe, hvis hovedformål er erhvervmæssigt fiskeri.

17. Den tyske bekendtgørelsesudsteder har i henhold til den i MinöStG's § 31, stk. 2, nr. 5, indeholdte lovhjemmel ved bestemmelsen i MinöStV's § 17, stk. 5, undtaget visse former for arbejdsredskaber fra begrebet »skibe«

7 — BGBl. 1992 I, s. 2150 og 2185, herefter »MinöStG«.

8 — BGBl. 1993 I, s. 1602, herefter »MinöStV«.

som omhandlet i MinöStG's § 4, stk. 1, nr. 4. Det fastsættes i MinöStV's § 17, stk. 5, nr. 2, bl.a. at flydende arbejdsredskaber, såsom muddermaskiner, kraner og kornelevatorer, ikke er »skibe« i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i MinöStG's § 4, stk. 1, nr. 4, således at det brændstof, der anvendes om bord på disse som motorbrændstof og til opvarmning, ikke kan opnå fritagelse for afgift på mineralolier.

19. Med en muddermaskine suges sand, grus og lignende op fra flodbunden, og mudderet skylles ud i lastrummet, hvorefter det transporteres til det pågældende dumpingssted.

20. Den 3. april 2000 angav Jan de Nul til Hauptzollamt Oldenburg (herefter »Hauptzollamt«) den mængde mineralolie, der blev anvendt ved suge- og skyllearbejdet.

### III — De faktiske omstændigheder og tvisten i hovedsagen

18. Jan de Nul NV (herefter »Jan de Nul« eller »sagsøgeren i hovedsagen«) er et selskab med hjemsted i Belgien, som udfører vandbygningsvirksomhed. Selskabet har anvendt den som muddermaskine betegnede sandsuger med lastrum Cristoforo Colombo til opmudring på Elben mellem Hamburg og Cuxhaven i tiden fra den 19. oktober 1999 til den 17. december 1999<sup>9</sup>.

21. Under forløbet anførte Hauptzollamt over for sagsøgeren i hovedsagen, at der også skulle betales afgift for den mængde mineralolie, der blev anvendt under sejladsen med tomt lastrum og under de manøvreringer, der var nødvendige af hensyn til opsugningen. Af den af Jan de Nul udfyldte mineralolieafgiftsangivelse af 15. november 2000 fremgår en fordring på 183 127,02 DEM.

22. Ved afgørelse af 3. juli 2002 afviste Hauptzollamt Jan de Nuls klage af 19. december 2000. Sagsøgeren forfulgte sin begæring videre med sag anlagt for Finanzgericht Hamburg (Tyskland) den 2. august 2002.

<sup>9</sup> — Jan de Nul præciserer i sine skriftlige indlæg, at denne operation fandt sted mellem 638 km (Hamburg havn) og 748 km (i farvandet ved Cuxhaven kyst).

23. Jan de Nul har for Finanzgericht Hamburg gjort gældende, at driften af en muddermaskine svarer til driften af et specialfartøj i den erhvervmæssige skibsfart, således at brændstof, som ikke anvendes til muddermaskinens drift, men til transporten af fartøjet, skal være afgiftsfrit. Ansættelsen af mineralolieafgiften er efter Jan de Nuls mening i strid med artikel 8, stk. 1, litra c), i direktiv 92/81, der foreskriver en bindende afgiftsfritagelse for sejlads i EF-farvande. Den del af Elben, hvorpå arbejdet blev gennemført, er efter Jan de Nuls mening EF-farvand. Endvidere har selskabet med støtte i Domstolens dom af 1. april 2004, Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft<sup>10</sup>, gjort gældende, at ved artikel 8, stk. 1, litra c), i direktiv 92/81 fritages erhvervmæssig sejlads i EF-farvande for mineralolieafgift uanset formålet med sejladsen.

24. Hauptzollamt har gjort gældende, at Elben også i det område, hvori den omtvistede anvendelse af muddermaskinen fandt sted, må anses for en indre vandvej, således at afgiftsfritagelsen i henhold til artikel 8, stk. 2, litra c), i direktiv 92/81 henhører under de nationale myndigheders kompetence. Det fremgår ifølge Hauptzollamt af MinöStV's § 17, stk. 5, nr. 2, at flydende arbejdsredskaber, såsom en muddermaskine,

ikke anses for skibe i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i MinöStG's § 4, stk. 1, nr. 4.

25. Med ændringsafgørelse af 27. december 2004 har Hauptzollamt ændret mineralolieafgiftsangivelsen af 15. november 2004 under hensyn til Bundesfinanzhofs dom af 3. februar 2004<sup>11</sup>, hvori sidstnævnte tog hensyn til en muddermaskines dobbelte funktion og med hensyn til afgiftsfritagelse for mineralolie sondrede mellem arbejdsredskabets transportydelse og arbejdsydelse.

26. Bundesfinanzhof har medgivet, at når de leverer transportydelser, anvendes muddermaskiner som skibe i erhvervmæssig sejlads og skal i dette omfang være afgiftsfritaget. Under opmudrings-, opsugnings- og dumpningsarbejdet er arbejdsydelsen derimod det afgørende, således at brændstof for mineralolieafgiften, der anvendes i denne sammenhæng, ikke kan fritages.

27. Med sin ændringsafgørelse medgav Hauptzollamt således, at forbruget af mine-

10 — Sag C-389/02, Sml. I, s. 3537.

11 — VII R 4/03, BFHE 205, s. 351.

ralolier under muddermaskinens sejlads med tomt lastrum skulle omfattes af afgiftsfritagelse for mineralolier i henhold til MinöStG. Mineralolieafgiftsangivelsen af 15. november 2000 blev følgelig ophævet for så vidt angår et beløb på 164 372,74 DEM.

»basislinjen« i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i havretskonventionens artikel 3-7<sup>13</sup>.

28. Parterne erklærede derefter sagen for afsluttet for så vidt angår det punkt, der gav anledning til denne nedsættelse af mineralolieafgiften. Det fremgår af sagsakterne, at tvisten i hovedsagen således er begrænset til spørgsmålet om, hvorvidt Jan de Nul skal erlægge afgiften for den mængde mineralolie, der er forbrugt under de manøvreringer, der var nødvendige af hensyn til opmudringen.

30. Ifølge Finanzgericht Hamburg er der dog mulighed for en anden fortolkning af begrebet EF-farvande, som også kan forstås således, at det omfatter ethvert farvande, som er egnet og bestemt til at blive besejlet af søgående skibe. For så vidt som der i direktiv 92/81 sondres mellem sejlads i EF-farvande og på indre vandveje, mener den forelæggende ret, at det kan være rimeligt at tage hensyn til sejladstypen som afgrænsningskriterium. Så kan man anse farvande, hvorpå der typisk finder indenlandsk sejlads sted, for indre vandveje, mens EF-farvande er farvande, hvorpå der typisk finder havsejlads sted.

#### IV — Den præjudicielle forelæggelse

29. Finanzgericht Hamburg forklarer vedrørende afgrænsningen af begreberne EF-farvande og indre vandveje i sin forelæggelsesafgørelse, at Bundesfinanzhof i en kendelse af 23. marts 2000<sup>12</sup> har benyttet kriteriet om

13 — I henhold til havretskonventionens artikel 3 udgør basislinjen udgangspunktet for søterritoriet og gør det muligt at fastsætte dets bredde. Artikel 3 bestemmer således, at »[e]n hver stat har ret til at fastsætte bredden af sit søterritorium op til en grænse på højst 12 sømil målt fra de i overensstemmelse med denne konvention fastsatte basislinjer«. Staterne kan anvende to metoder til at fastsætte basislinjerne. Den første er metoden med den »normale basislinje« (havretskonventionens artikel 5): Det drejer sig om lavvandslinjen langs kysten, dvs. den linje, hvortil vandet trækker sig tilbage ved det laveste tidevand. Den anden metode — »rette basislinjer« — (havretskonventionens artikel 7) består i »linjer, der gennem vandet forbinder passende punkter på kysten eller på nærliggende øer« (L. Lucchini og M. Vaelckel: *Droit de la Mer*, bind 1, Pédone, Paris, 1990, s. 178 og 179). Havretskonventionens artikel 8, stk. 1, bestemmer, at »[m]ed forbehold af bestemmelserne i kapitel IV udgør farvandet på den landvendte side af søterritoriets basislinje en del af statens indre farvande«. Basislinjen gør det ligeledes muligt at måle bredden af andre havområder, såsom den tilstødende zone og den eksklusive økonomiske zone (jf. henholdsvis havretskonventionens artikel 33, stk. 2, og artikel 57).

12 — VII S26/99. BFHE 191, s. 184.

31. Den forelæggende ret har endvidere bemærket, at den fortolkning, hvorefter der er afgiftsfrihed på den havvendte side af basislinjen, mens der efter den nationale lovgivning skal betales afgift af den på den landvendte side af basislinjen forbrugte mineralolie, medfører betydelige praktiske vanskeligheder såvel for skibets fører som for afgiftsforvaltningens kontrol. Ved anvendelse af en muddermaskine bliver basislinjen ofte krydset flere gange.

32. Ifølge samme ret medfører hensyntagen til basislinjen også vanskeligt forudseelige og i sidste ende inkonsekvente resultater, da basislinjen ikke uden undtagelse er ensartet fastsat. Således ligger Elben mellem Hamburg og Cuxhaven på den landvendte side af den basislinje, der forbinder de foranliggende øer og er en indre vandvej, mens noget af Trave-floden i Østersøområdet må anses for ydre farvand.

33. For det andet anfører Finanzgericht Hamburg med hensyn til fortolkningen af begrebet sejlads, at den finder det tvivlsomt, om det er sagligt korrekt at sondre mellem en muddermaskines transportydelse og arbejdsydelse. Enhver form for sejlads indebærer forbrug af mineralolie, også når der ikke finder nogen fremdrift sted.

34. Den forelæggende ret har endvidere anført, at en sådan sondring medfører praktiske problemer. Ud over de udgifter, som bliver nødvendige ved udfyldelsen af mineralolieafgiftsangivelsen, kan der være betydelige afgrænsningsvanskeligheder, da også andre typer specialskibe leverer arbejdsydelse, hvorved der vil kunne stilles lignende spørgsmål som dem, der kan stilles med hensyn til muddermaskiner, herunder f.eks. fragtskibe, der har specielle indretninger, hvormed de selvstændigt og uden hjælp af f.eks. havnekraner kan laste og losse.

35. Den forelæggende ret finder, at det må overvejes at lade analysen bygge på, om skibet kan fremdrives ved egen drift, og om denne mulighed benyttes. I så fald må der med »sejlads« forstås enhver form for sejlads uanset det nærmere øjemed — som også kan bestå i levering af en arbejdsydelse — for så vidt som skibet fremdrives ved egen drift.

36. Den forelæggende ret konkluderer, at hvis de retningslinjer, den har skitseret, er korrekte, vil muddermaskinens omtvistede anvendelse på Elben mellem Cuxhaven og Hamburg have drejet sig om »sejlads i EF-farvande« i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 8, stk. 1, litra c), første afsnit, i direktiv 92/81. Der må i så fald gives medhold i Jan de Nuls søgsmål.

37. Da Finanzgericht Hamburg imidlertid nærer tvivl med hensyn til fortolkningen af denne bestemmelse i direktiv 92/81 samt artikel 8, stk. 2, litra b), i samme direktiv, har den besluttet at udsætte sagen i afventning af Domstolens besvarelse af følgende præjudicielle spørgsmål:

## V — Stillingtagen

### A — *Det første præjudicielle spørgsmål*

»1) Hvorledes skal begrebet EF-farvande i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 8, stk. 1, litra c), første afsnit, i direktiv 92/81, forstås ved afgrænsningen over for begrebet indre vandveje i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 8, stk. 2, litra b), i nævnte direktiv?

38. Med det første spørgsmål har den forelæggende ret nærmere bestemt anmodet Domstolen om at fortolke begrebet EF-farvande i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 8, stk. 1, litra c), første afsnit, i direktiv 92/81, over for begrebet indre vandveje i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i samme direktivs artikel 8, stk. 2, litra b).

2) Skal anvendelse af en sandsuger med lastrum (en såkaldt muddermaskine) i EF-farvande samlet set anses for sejlads i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 8, stk. 1, litra c), første afsnit, i direktiv 92/81, eller skal der sondres mellem de forskellige former for virksomhed under en anvendelse af fartøjet?»

39. Det fremgår både af Finanzgericht Hamburgs forelæggelsesafgørelse og de skriftlige indlæg indgivet til Domstolen af Jan de Nul, Hauptzollamt, den belgiske regering og Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber, at to hovedspor skal undersøges med henblik på at besvare dette spørgsmål, nemlig dels relevansen af kriteriet om basislinjen i henhold til havretskonventionen, dels muligheden for en funktionel tilgang.

40. I denne forbindelse mener Jan de Nul, at det for at definere begrebet EF-farvande er nødvendigt at bygge på den væsentlige aktivitet, der udøves i disse farvande. Ifølge sagsøgeren i hovedsagen bør sondringen

mellem EF-farvande og indre vandveje foretages efter en funktionel tilgang og ikke med udgangspunkt i kriteriet om basislinjen i henhold til havretskonventionen. Dette kriterium har et andet formål end direktiv 92/81, nemlig afgrænsningen af suveræne rettigheder for hver af de stater, der er part i denne konvention, samt af deres gensidige forpligtelser.

41. Jan de Nul har forklaret den funktionelle tilgang, som selskabet støtter, således: For at komme frem til sondringen mellem de to begreber, der skal fortolkes, skal man støtte sig på den sejladsstype, der er anvendt i EF-farvande henholdsvis på indre vandveje, efter omstændighederne i hvert konkret tilfælde. De vandveje, der typisk besejles af kanal- og flodskibe, bør anses for indre vandveje, eftersom indre vandveje på grund af deres regulering normalt ikke passer til søgående skibe. Havområder er derimod alle de farvande, som set fra et naturligt synspunkt udgør en del af havet, eller som på grund af deres regulering besejles af søgående skibe.

42. Ifølge dette synspunkt skal både vadehavet og adgangen til de internationale havne i Emden, Bremen, Bremerhaven, Cuxhaven og Hamburg samt adgangen til Kielerkanalen anses for at være en del af de ydre farvande og dermed af EF-farvandene.

43. I lighed med Finanzgericht Hamburg og Jan de Nul mener Kommissionen ikke, at anvendelsen af kriteriet om basislinjen er relevant, for så vidt som dette kriterium, der udgør et teknisk redskab, som forfølger formålene i havretskonventionen, ikke gør det muligt at sikre, at målene i artikel 8, stk. 1, litra c), i direktiv 92/81, nemlig at sikre det indre markeds velfungerende funktion og undgå konkurrencefordrejninger, kan nås.

44. Kommissionen foreslår, at afgrænsningen mellem EF-farvande og indre vandveje defineres i lyset af direktiv 92/81's ordlyd og formål. En sådan tilgang taler for en fortolkning af begrebet EF-farvande svarende til Finanzgericht Hamburgs opfattelse, nemlig alle de farvande, der typisk besejles af søgående skibe i erhvervsmæssig sejlads. Kommissionen mener, at det område, det drejer sig om i hovedsagen mellem den tyske kyst og Hamburg havn, en af de største søhavne i verden, bør anses for at udgøre en del af de således definerede EF-farvande.

45. Kommissionen har tilføjet, at denne fortolkning — i overensstemmelse med formålet i artikel 8, stk. 1, litra c), i direktiv 92/81 — ville have til følge, at søfarten bliver behandlet på samme måde i alle de relevante

situationer, uafhængigt af den kystliggende havns beliggenhed, dvs. direkte på kysten eller længere inde på land på en stor flods bredder.

46. Hauptzollamt, der i det væsentlige tilslutter sig de argumenter, Finanzgericht Hamburg har fremført i sin forelæggelsesafgørelse, mener heller ikke, at kriteriet om basislinjen bør anvendes til at afgrænse EF-farvande fra de indre vandveje.

47. Hauptzollamt mener imidlertid, at et funktionelt synspunkt, hvorefter alle farvande, som er egnet og bestemt til at blive besejlet af søgående skibe, udgør EF-farvande, griber for meget ind i medlemsstaternes rettigheder. Ud over de ydre farvande kan søgående skibe besejle alle de tyske vandveje med den nødvendige dybde. Foruden Elben indtil Hamburg forholder det sig sådan med Weser indtil Bremen, floden Hunte indtil Oldenburg, Kieler-kanalen (Nord-Ostsee-Kanal), Ems indtil Leer og Rhinen indtil Duisburg. Hvis en sådan fortolkning gøres gældende, bør Forbundsrepublikken Tyskland i henhold til artikel 8, stk. 1, litra c), i direktiv 92/81 afgiftsfritage mineralolie, der anvendes som brændstof ad ovennævnte vandveje, som Hauptzollamt anser for indre vandveje.

48. Til støtte for denne opfattelse har Hauptzollamt anført, at ifølge definitionen af begrebet indre vandveje i § 1, nr. 1, i forbundsloven om vandveje (Bundeswasserstrassengesetz), som affattet den 4. november 1998<sup>14</sup>, udgør Elben en indre vandvej fra den tysk-tjekkiske grænse til det sted, hvor floden løber ud i Nordsøen, i nærheden af Cuxhaven. Tysk ret fastsætter desuden de indre vandveje, der er bestemt til at besejles af søgående skibe. Den del af Elben, der er beliggende mellem Hamburg havns indre grænse og udmundingen i Nordsøen tæt ved Cuxhaven, udgør ligeledes en indre vandvej af maritim karakter i henhold til § 1, stk. 1, nr. 6, i reglementet om indre vandveje (Seeschiffartsstrassenordnung), som affattet den 22. oktober 1998<sup>15</sup>.

49. Hauptzollamt foreslår følgelig, at Domstolen anvender følgende to definitioner:

- EF-farvande udgøres af søterritorier i en radius af 12 sømil fra basislinjen samt af havområder på den landvendte side af basislinjen, bortset fra de indre vandveje

14 — BGBl. 1998 I, s. 3294.

15 — BGBl. 1998 I, s. 3209.

i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 8, stk. 2, litra b), i direktiv 92/81.

keligt defineret i ordlyden af artiklerne i direktiv 92/81. Undersøgelsen af dette direktivs præambel gør det heller ikke muligt at yde en afgørende retningslinje vedrørende fortolkningen af disse to begreber<sup>17</sup>.

- Indre vandveje svarer til en medlemsstats indre farvande, som indtil deres udmunding i havet er egnede og bestemt til sejlads.

50. Den belgiske regering mener med støtte i artikel 1, stk. 1, og artikel 2, stk. 2, litra e), i Rådets forordning (EF) nr. 718/1999 af 29. marts 1999 om en kapacitetspolitik for Fællesskabets indlandsflåder til fremme af vandvejstransporten<sup>16</sup>, at fartøjer, der udfører transport, der delvis foregår til søs, henhører under de fællesskabsregler, der gælder for sejlads i EF-farvande.

51. Henset til disse betragtninger skal det for det første påpeges, at begreberne EF-farvande og indre vandveje ikke er udtryk-

52. Sondringen mellem begreberne EF-farvande og indre vandveje er imidlertid afgørende for at fastsætte, hvilken fritagelsesordning og/eller afgiftslempelse på mineralolie i henhold til direktiv 92/81 der skal anvendes.

53. Jeg erindrer om, at i henhold til nævnte direktivs artikel 8, stk. 1, litra c), første afsnit, er mineralolier, der leveres til anvendelse som brændstof med henblik på sejlads i EF-farvande, medmindre der er tale om lystsejlads, obligatorisk fritaget for den harmoniserede punktafgift. Derimod kan medlemsstaterne for mineralolier, der anvendes til sejlads på de indre vandveje, bortset fra lystsejlads, ifølge nævnte direktivs artikel 8, stk. 2, litra b), anvende hel eller delvis afgiftsfritagelse eller afgiftslempelse.

17 — Udtrykket »på deres eget område« i sjette betragtning til direktiv 92/81 er ikke særlig oplysende, da EF-farvande ligeledes kan anses for at befinde sig »på« medlemsstaternes territorium og nærmere bestemt som en integrerende del af deres soterritorium.

54. Det første kriterium, der er fremført med henblik på at sondre mellem begreberne EF-farvande og indre vandveje, er basislinjen i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i havretskonventionens artikel 3 ff.

55. Samtlige de opfattelser, der er givet udtryk for i de skriftlige indlæg, der er indgivet til Domstolen, peger i retning af, at dette kriterium forkastes i den foreliggende sag.

56. Jeg deler også denne opfattelse. Jeg mener således, at hvis dette tekniske redskab spiller en grundlæggende rolle inden for rammerne af havretskonventionen, bl.a. i det omfang, hvori det udgør udgangspunktet for søterritoriet og gør det muligt at måle dettes bredde, forekommer dets anvendelse inden for rammerne af direktiv 92/81 ikke begrundet, for som Kommissionen har understreget, forfølger de to retsakter forskellige formål.

57. Det skal understreges, at havretskonventionen ifølge præamblen tager sigte på at »oprette en retsorden for havene og oceanerne, som vil lette det internationale samkvem, og fremme deres fredelige anvendelse, den rimelige og effektive anvendelse af deres ressourcer, bevarelsen af de levende ressourcer deri og studiet, beskyttelsen og bevarelsen af havmiljøet«. Basislinje-instrumentet

deltager i oprettelsen af denne »retsorden«, for så vidt som det hjælper med til at afgrænse de havområder, der er defineret i konventionen, nemlig indre vandveje, søterritorier, den tilstødende zone og den eksklusive økonomiske zone. Det er således med til at definere de rettigheder, som de kontraherende stater kan udøve, og de forpligtelser, som staterne er underlagt i hvert af disse områder i henhold til bestemmelserne i havretskonventionen.

58. Som Domstolen har fastslået, har direktiv 92/81 til formål at »at sikre fri bevægelighed for mineralolier på det indre marked såvel som at undgå de konkurrencefordrejninger, der vil kunne opstå som følge af forskellige punktafgiftsstrukturer«<sup>18</sup>. Det kriterium, der skal vælges for at sondre mellem EF-farvande og indre vandveje, må tilpasses dette mål. Efter min mening gælder det imidlertid ikke for basislinje-kriteriet.

59. Hensyntagen til basislinjen ville få den efter min mening for vidtgående konsekvens, at medlemsstaternes »indre farvande«, som i henhold til havretskonventionens artikel 8 er »farvandene på den landvendte side af

<sup>18</sup> — Dom af 29.4.2004, sag C-240/01, Kommissionen mod Tyskland, Sml. I, s. 4733, præmis 39.

søterritoriets basislinje«, alle skulle anses for indre vandveje i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i direktiv 92/81, også når de ligger på den ydre side af flodmundingen.

60. Kriteriet om basislinjen i havretskonventionens artikel 3 ff. forekommer mig derfor ikke relevant til at sondre mellem EF-farvande og indre vandveje ved anvendelsen af direktiv 92/81.

61. Definitionen af disse to begreber bør dog efter min mening ikke overlades til medlemsstaternes skøn med risiko for afvigende fortolkninger, hvilket ville stride mod det af fællesskabslovgiver i direktiv 92/81 forfulgte harmoniseringsmål. Derfor skal der søges en uafhængig fortolkning af begreberne EF-farvande og indre vandveje<sup>19</sup>.

19 — Domstolen konstaterede det samme vedrørende udtrykket »anvendes som brændsel« i artikel 2, stk. 2, første punktum, i direktiv 92/81, i dommen i sagen Kommissionen mod Tyskland. I samme retning fastslog Domstolen i præmis 21 i Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft-dommen, at »[e]nhver afvigende fortolkning på nationalt plan af disse fritagelsesforpligtelser kan ikke alene skade formålet med fællesskabsbestemmelserne og retssikkerheden, men risikerer at indføre en forskelsbehandling af de berørte erhvervsdrivende«.

62. Domstolen har tidligere i Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft-dommen fastslået, at »[d]efinitionerne vedrørende de varer, der er reguleret i direktiv 92/81, og de fritagelser, der finder anvendelse herpå, skal fortolkes uafhængigt ud fra ordlyden af de omhandlede bestemmelser samt direktivets formål«<sup>20</sup>.

63. Som vi har set, siger ordlyden af direktiv 92/81 ikke noget om definitionen og dermed afgrænsningen af begreberne EF-farvande og indre vandveje.

64. Vedrørende samme direktivs formål forekommer det mig ikke umiddelbart indlysende, at der kan udledes et tilfredsstillende kriterium herom. Både den obligatoriske og den fakultative fritagelsesordning må, som det fremgår af sjette betragtning til nævnte direktiv, indgå i formålet om at undgå konkurrencefordrejninger. Endvidere kan de konkurrencefordrejninger, som direktivet således søger at undgå, lige så godt gøre sig gældende ved sejlads i EF-farvande som ved sejlads inden for nettet af indre vandveje i Fællesskabet.

20 — Præmis 19.

65. For så vidt som ordlyden af og formålet med direktiv 92/81 ikke giver mulighed for at give en præcis definition af begreberne EF-farvande og indre vandveje, må det undersøges, om disse to begreber kan finde en definition i andre fællesskabsretsakter.

66. Det må konstateres, at disse to begreber hverken er nye i fællesskabsretten eller specifikke for det område, der er omfattet af direktiv 92/81.

67. Det er således interessant at bemærke, at begrebet EF-farvand anvendes på området for den fælles fiskeripolitik. En af de første gange det kommer til udtryk, ganske vist under en anden betegnelse, er i Rådets forordning (EØF) nr. 2141/70<sup>21</sup>, der blev afløst af Rådets forordning (EØF) nr. 101/76<sup>22</sup>, som pålagde medlemsstaterne at sikre, at alle fiskerfartøjer, der fører en medlemsstats flag og er registreret inden for Fællesskabets område, har lige adgang til fangstpladserne og til fiskeri i *de farvande, der henhører under deres højhedsområde eller jurisdiktion*<sup>23</sup>.

21 — Forordning af 20.10.1970 om etablering af en fælles strukturpolitik for fiskerisektoren (EFT 1970 LII, s. 629).

22 — Forordning af 19.1.1976 om etablering af en fælles strukturpolitik for fiskerisektoren (EFT L 20, s. 19).

23 — Jf. artikel 2, stk. 1, i nævnte forordninger.

68. Begrebet EF-farvande er ligeledes blevet anvendt til at betegne Fællesskabets fiskerizone, der var en følge af, at medlemsstaternes eksklusive økonomiske zoner kom ind under Fællesskabets kompetenceområde<sup>24</sup>.

69. Stadig på fiskeriområdet betegner de nyere fællesskabsretsakter udtrykkeligt som »EF-farvande« »farvande, der hører under en medlemsstats højhedsområde eller jurisdiktion«, i modsætning til »internationale farvande«, som er »farvande, der ikke omfattes af nogen stats højhedsområde eller jurisdiktion«<sup>25</sup>.

70. Således defineret i modsætning til internationale farvande omfatter EF-farvande, som her skal forstås bredt som farvande, der hører under en medlemsstats højhedsområde eller jurisdiktion, alle medlemsstaternes søterritorier.

24 — Jf. bl.a. dom af 25.7.1991, sag C-258/89, Kommissionen mod Spanien, Sml. I, s. 3977, præmis 12 og 13. Oprettelsen af en fælles fiskerizone er en følge af Rådets resolution af 3.11.1976 om visse aspekter udadtil ved oprettelsen af en fiskerizone på 200 sømil inden for Fællesskabet fra den 1. januar 1977 at regne (EFT 1981 C 105, s. 1).

25 — Jf. bl.a. artikel 2, litra b), og artikel 3, litra b), i Rådets forordning (EF) nr. 27/2005 af 22.12.2004 om fastsættelse for 2005 af fiskerimuligheder og dertil knyttede betingelser for visse fiskebestande og grupper af fiskebestande gældende for EF-farvande og for EF-fartøjer i andre farvande, som er omfattet af fangstbegrænsninger (EUT 2005 L 12, s. 1).

71. For at fastsætte EF-farvandenes nedre grænse i forhold til de indre vandveje som omhandlet i artikel 8, stk. 2, litra b), i direktiv 92/81, skal de to begreber nu afgrænses over for hinanden, sådan som den forelæggende ret opfordrer til i sit første spørgsmål.

72. I dette perspektiv bemærker jeg for det første, at begrebet indre vandveje fuldt ud er omfattet af fællesskabsretten. Således finder artikel 80 EF udtrykkeligt anvendelse på »transporter [...] ad sejlbare vandveje«.

73. Dernæst bemærker jeg, at der er blevet vedtaget talrige fællesskabsretsakter for at regulere indlandssejladser i Fællesskabet, bl.a. hvad angår adgangen til udøvelse af transportvirksomhed inden for godstransport ad indre vandveje og gensidig anerkendelse af eksamensbeviser<sup>26</sup>, strukturel sanering<sup>27</sup>, kapacitetspolitik for Fællesskabets indlandsflåder<sup>28</sup>, sikkerhed og tekniske for-

skrifter for fartøjer på indre vandveje<sup>29</sup> og definitionen på fælles bestemmelser vedrørende godstransport og personbefordring ad indre vandveje mellem medlemsstaterne<sup>30</sup>.

74. Blandt disse fællesskabsretsakter vil jeg fremhæve direktiv 82/714, som jeg erindrer om indfører de tekniske forskrifter for fartøjer på indre vandveje. Dette direktiv indgår i gennemførelsen af en fælles transportpolitik på området indlandssejladser og skal i henhold til dets første betragtning bidrage til, at »fartøjernes sejladser inden for Fællesskabet finder sted under de bedst mulige sikkerhedsforhold og på de bedst mulige konkurrencevilkår«.

75. Under hensyn til, at »de indre vandveje inden for Fællesskabet [...] med hensyn til sikkerhed [er] af forskellig karakter«, foretager direktiv 82/714 »[en inddeling af] disse vandveje i flere zoner«<sup>31</sup>.

26 — Jf. bl.a. Rådets direktiv 87/540/EØF af 9.11.1987 om adgang til udøvelse af transportvirksomhed inden for godstransport ad indre vandveje i indenlandsk og international transport og om gensidig anerkendelse af eksamensbeviser, certifikater og andre kvalifikationsbeviser inden for dette erhverv (EFT L 322, s. 20).

27 — Rådets forordning (EØF) nr. 1101/89 af 27.4.1989 om strukturel sanering inden for indlandsskibsfarten (EFT L 116, s. 25).

28 — Forordning nr. 718/1999.

29 — Jeg vil nævne to direktiver — Rådets direktiv 76/135/EØF af 20.1.1976 om gensidig anerkendelse af fartsattester for fartøjer på indre vandveje (EFT L 21, s. 10) og direktiv 82/714.

30 — Jf. bl.a. Rådets forordning (EF) nr. 1356/96 af 8.7.1996 om indførelse af fælles bestemmelser vedrørende godstransport og personbefordring ad indre vandveje mellem medlemsstaterne med henblik på fri udveksling af tjenesteydelser for denne transport (EFT L 175, s. 7).

31 — Tredje betragtning til direktiv 82/714. Direktivets artikel 1 præciserer denne klassifikation og henviser til bilag I til nævnte direktiv.

76. Der skal særligt henvises til bilag I til direktivet, som indeholder en »fortegnelse over Fællesskabets net af indre vandveje, inddelt geografisk i zone 1, 2, 3 og 4«.

77. I dette bilags kapitel 1 og blandt Forbundsrepublikken Tysklands indre vandveje, som er klassificeret i zone 2, findes følgende beskrivelse, som skal citeres fuldstændigt:

»Elbe: fra den nedre grænse for Hamburgs havn til en forbindelseslinje mellem sømærket ved Döse og den nordvestlige spids af Hohes Ufer (Dieksand) med bifloderne Este, Lühe, Swinge, Oste, Pinnau, Krückau og Stör (hver gang fra spærringen til munden) og inklusive Nebenelbe«.

78. Den således beskrevne zone svarer til Elbens munding, som begynder ved Hamburg havn og fortsætter indtil udmundingen i Nordsøen nord for Cuxhaven. Denne zone udgør størstedelen af det område, hvor muddermaskinen Cristoforo Colombo foretog opmudringen. Den udgør i fællesskabsretlig henseende en indre vandvej og skal derfor efter min mening kvalificeres som sådan ved anvendelsen af direktiv 92/81.

79. Ved i dette direktiv at henvise til begrebet indre vandveje uden at give en særlig definition af det har fællesskabslovgiver nødvendigvis måttet henvise til den på forhånd eksisterende definition af, hvad dette udtryk dækker. Jeg mener endvidere, at det vil være usammenhængende og i strid med retssikkerhedsprincippet at give begrebet indre vandveje en forskellig definition alt efter den berørte fællesskabsretsakt.

80. Jeg vil tilføje, at en risiko for konkurrencefordrejning efter min mening er indeholdt i direktiv 92/81 selv ved virkningen af dobbeltheden i de fritagelsesordninger, som det tillader. Følgelig kan fjernelsen af denne risiko bestå i en ændring af fællesskabslovgivningen, således at ordningerne samles, og den gældende ret således afklares<sup>32</sup>, i stedet for i en i retspraksis anlagt fortolkning, som resulterer i indførelse af et nyt kriterium i forlængelse af andre, allerede eksisterende af tekstmæssig oprindelse. Jeg mener, at det også kan være af interesse for fællesskabsretten med hensyn til dens tilgængelighed og dermed dens effektivitet, at sådanne forviklinger mellem definitioner undgås.

32 — Jeg konstaterer i denne forbindelse, at artikel 8, stk. 1, litra e), i det oprindelige forslag til Rådets direktiv om harmonisering af afgiftsstrukturen for mineralolier, som Kommissionen forelagde den 27.9.1990, lod samme fritagelsesordning gælde for »olier, der leveres til anvendelse inden for sejlads ad indre vandveje og til sejlads i EF-farvande« (KOM(90) 434 endelig, EFT C 322, s. 18).

81. Jeg mener således, at begrebet indre vandveje må forstås som omfattende hele nettet af indre vandveje i Fællesskabet som opregnet i bilag I til direktiv 82/714.

82. På baggrund af denne definition må begrebet EF-farvande forstås som omfattende de farvande, som henhører under medlemsstaternes højhedsområde eller jurisdiktion, bortset fra de indre vandveje som defineret ovenfor.

83. Den funktionelle tilgang som foreslået af Finanzgericht Hamburg og støttet af Jan de Nul og Kommissionen kan efter min mening ikke ændre denne analyse.

84. Jeg erindrer om, at denne tilgang i det væsentlige består i at hævde, at EF-farvande i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 8, stk. 1, litra c), første afsnit, i direktiv 92/81, svarer til alle de farvande, hvori der typisk finder erhvervsmæssig søfart sted.

85. En sådan fortolkning resulterer efter min mening i at benægte eksistensen på fællesskabsplan af en særlig kategori af indre

vandveje, nemlig de indre vandveje af maritim karakter.

86. Netop Elbens munding — som tidligere beskrevet — udviser særlige egenskaber, som giver den kvalitet af indre vandvej af maritim karakter.

87. Denne kvalificering henhører ikke alene under national ret, men indgår også i fællesskabsretten. Således klassificerer Kommissionens beslutning 77/527/EØF af 29. juli 1977 om udfærdigelse af fortegnelsen over sejlbare vandveje af maritim karakter i forbindelse med gennemførelsen af Rådets direktiv 76/135/EØF<sup>33</sup> »Elbe unterhalb des Hamburger Hafens« i denne kategori. Også bilag I til Kommissionens forordning (EF) nr. 13/2004 af 8. december 2003 vedrørende fastlæggelse af den i artikel 3, litra d), i Rådets forordning (EØF) nr. 1108/70 nævnte fortegnelse over sejlbare vandveje med maritim karakter<sup>34</sup> placerer »Untereibe« i kategorien sejlbare vandveje med maritim karakter.

33 — EFT L 209, s. 29. Denne beslutning er en foranstaltning til gennemførelse af artikel 3, stk. 6, i Rådets direktiv 76/135/EØF af 20.1.1976 om gensidig anerkendelse af fartsattester for fartøjer på indre vandveje (EFT L 21, s. 10), der bestemmer, at »[m]edlemsstaterne kan kræve, at yderligere betingelser, som svarer til dem, der kræves for deres egne fartøjer, skal være opfyldt på indre vandveje af maritim karakter. Medlemsstaterne giver Kommissionen underretning om deres indre vandveje af maritim karakter, over hvilke Kommissionen udfærdiger en fortegnelse inden tre måneder fra ikrafttrædelsen af dette direktiv under hensyntagen til de oplysninger, den har modtaget fra medlemsstaterne«.

34 — EUT 2004 L 3, s. 3.

88. Heraf følger, at den omstændighed, at farvande kan besejles af søgående skibe i erhvervsmæssigt øjemed, ikke i sig selv er tilstrækkeligt til at kvalificere dem som EF-farvande.

en muddermaskine i EF-farvande samlet set skal anses for sejladt i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 8, stk. 1, litra c), første afsnit, i direktiv 92/81, eller om der skal sondres mellem de forskellige former for virksomhed under en anvendelse af fartøjet.

89. På baggrund af denne analyse foreslår jeg Domstolen at besvare Finanzgericht Hamburgs første spørgsmål med, at artikel 8, stk. 1, litra c), første afsnit, i direktiv 92/81 skal fortolkes således, at begrebet EF-farvand omfatter de søterritorier, som henhører under en medlemsstats højhedsområde eller jurisdiktion, bortset fra indre vandveje som omhandlet i dette direktivs artikel 8, stk. 2, litra b). De sidstnævnte udgøres af hele nettet af indre vandveje i Fællesskabet som opregnet i bilag I til direktiv 82/714<sup>35</sup>.

#### B — *Det andet præjudicielle spørgsmål*

90. Med sit andet spørgsmål ønsker Finanzgericht Hamburg oplyst, om anvendelsen af

91. Det fremgår af forelæggelsesafgørelsen, at Hauptzollamt under retsforhandlingerne i hovedsagen har medgivet, at forbruget af mineralolie under muddermaskinen Cristoforo Colombos transport med tomt lastrum skulle omfattes af en afgiftsfritagelse. Endvidere har Jan de Nul ikke i hovedsagen bestridt betalingen af afgifter på mængden af mineralolie, der er forbrugt til udførelse af det egentlige opsynsarbejde<sup>36</sup>. Heraf følger, at tvisten i hovedsagen er begrænset til problemet med eventuel afgiftsfritagelse for mineralolier, der forbruges under muddermaskinens manøvreringer af hensyn til opbygningen, dvs. muddermaskinens fremdrift under udførelsen af opmudringsvirksomheden<sup>37</sup>.

35 — I forbindelse med hovedsagen og under hensyn til den beskrivelse af muddermaskinens rute, som Jan de Nul har givet i sit skriftlige indlæg, ser det ud til, at denne arbejdsmaskine for en stor del har sejlet ad den indre vandvej, som udgøres af »Unterebbe«, og dernæst i EF-farvand ud for Cuxhaven. Det tilkommer Finanzgericht Hamburg at afklare dette afgørende punkt med henblik på at foretage en fordeling mellem de mineralolier, som hører under den obligatoriske fritagelsesordning, og dem, som hører under den fakultative fritagelsesordning.

36 — Forelæggelsesafgørelsen, s. 3 og 4.

37 — Ligesom Kommissionen forstår jeg begrebet »fremdrift« i bred forstand, dvs. som omfattende den tekniske operation, der består i at fastholde muddermaskinen på stedet.

92. Følgelig skal det andet spørgsmål — sådan som Kommissionen har foreslået<sup>38</sup> — forstås således, at det ønskes oplyst, om sådanne manøvreringer skal anses for sejlads i EF-farvande i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 8, stk. 1, litra c), i direktiv 92/81.

93. Efter min mening skal dette spørgsmål besvares bekræftende.

94. For det første mener jeg, at i det omfang en muddermaskine fremdrives ved egen drift, skal dette ligestilles med sejlads. Det ville efter min mening forholde sig anderledes for et opmudringsfartøj, som ikke har mulighed for at sejle ved egen drift<sup>39</sup>.

38 — Skriftlige indlæg, punkt 68 og 69.

39 — Som eksempel kan jeg nævne sagen med en muddermaskine, der slæbes af en bugserbåd til det sted, hvor opmudringen skal foregå, som har været genstand for en dom afsagt af Frankrigs tribunal des conflits den 11.12.1972, *Préfet de la Gironde mod CA Bordeaux* (Spathis/Port autonome de Bordeaux), nr. 1975. Retten fastslog vedrørende denne type muddermaskine, at »hvis retkurs- og sideværtsmanøvrer med støtte i faste punkter eller fortøjningsbøjer kan give mulighed for med henblik på arbejdet at foretage nogle bevægelser i længdegående og tværgående retning, betyder denne omstændighed, som ikke kan adskilles fra apparatets egen funktion, ikke, at man kan anse den for et fartøj i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i bestemmelserne i loven af 31.12.1957«. De ordinære domstole tillægges kompetence til at træffe afgørelse i erstatningssøgsmål vedrørende skader forårsaget af ethvert køretøj og rettet mod en offentligretlig juridisk person (JO »Lois et Décrets« af 5.1.1958, s. 196). Bestemmelserne i nævnte lov finder derimod anvendelse ved skader forårsaget af en ved egen drift fremdrevet muddermaskine, der foretager opmudring i en havn [jf. tribunal des conflits' afgørelse af 24.5.1965, *Préfet de Seine-Maritime/TGI du Havre (Société Marles-Kuhlmann)*, nr. 1858].

95. For det andet understreger jeg, at Domstolen allerede har haft anledning til at fortolke begrebet sejlads i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 8, stk. 1, litra c), i direktiv 92/81, i *Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft-dommen*.

96. I den sag, der gav anledning til ovennævnte dom, havde en bedemandsvirksomhed, *Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft eG* (herefter »Deutsche See«), ansøgt *Hauptzollamt Kiel* om tilladelse til på sine begravelsesskibe at anvende mineralolier, der var fritaget for punktafgift. *Hauptzollamt Kiel* afslog ansøgningen med henvisning til *MinöStG*, § 4, stk. 1, nr. 4, med den begrundelse, at *Deutsche Sees* virksomhed ikke bestod i erhvervmæssig personbefordring eller godstransport, men derimod i at foretage maritime begravelser. *Finanzgericht Hamburg*, hvor der blev anlagt sag til prøvelse af afgørelsen, stillede Domstolen et præjudicielt spørgsmål om fortolkningen af begrebet sejlads i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 8, stk. 1, litra c), første afsnit, i direktiv 92/81.

97. I sin dom understreger Domstolen, at denne bestemmelse, der som tidligere nævnt foreskriver en afgiftsfritagelse for mineralolier, der leveres til anvendelse som motorbrændstof med henblik på sejlads i EF-farvande, kun fastsætter én undtagelse. Det fremgår således af den nævnte bestemmelse, at fritagelsen ikke finder anvendelse på mineralolier, der anvendes til lystsejlads. Domstolen fastslår dernæst, at artikel 8, stk. 1, litra c), andet afsnit, i direktiv 92/81 definerer begrebet »lystsejlads« som anvendelse af et fartøj »til ikke-erhvervsmæssige formål«<sup>40</sup>.

98. Ifølge Domstolen følger det heraf, at »enhver sejlads med et erhvervsmæssigt formål henhører under anvendelsesområdet for fritagelsen for harmoniseret afgift i artikel 8, stk. 1, litra c), første afsnit, i direktiv 92/81«<sup>41</sup>. Sagt med andre ord finder denne bestemmelse ifølge Domstolen anvendelse på »enhver form for sejlads uanset det nærmere øjemed, såfremt den udføres med et erhvervsmæssigt formål«<sup>42</sup>.

99. I forbindelse med samme sag fastslår Domstolen for det første, at det er ubestridt,

at Deutsche Sees sejlads er tjenesteydelser mod vederlag. Dernæst påpeger den, at »[s]om følge af deres erhvervsmæssige karakter henhører disse sejlads ikke under undtagelsen for lystbåde, hvorfor de er omfattet af fritagelsen«<sup>43</sup>.

100. Jeg udleder af denne afgørelse, at formålet med et skibs sejlads er uden betydning, når blot der er tale om erhvervsmæssig sejlads. Det skal endvidere påpeges, at affattelsen af artikel 8, stk. 1, litra c), andet afsnit, i direktiv 92/81 angiver, at det erhvervsmæssige formål ikke alene omfatter passagerbefordring og godstransport, men også levering af tjenesteydelser mod vederlag.

101. En muddermaskines virksomhed henhører efter min mening under sidstnævnte kategori. Det følger heraf, at dette arbejdsredskabs sejlads, som finder sted i forbindelse med udførelsen af en sådan tjenesteydelse på grund af det erhvervsmæssige formål, henhører under anvendelsesområdet for artikel 8, stk. 1, litra c), i direktiv 92/81.

40 — Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft-dommen, præmis 22.

41 — Samme dom, præmis 23.

42 — Samme dom, præmis 29.

43 — Samme dom, præmis 28.

102. I forbindelse med leveringen af en tjenesteydelse omfatter muddermaskinens sejlads ikke alene sejlads med tomt lastrum og sejlads med henblik på at transportere mudderet til det pågældende dumpningssted, men også de manøvreringer, der foretages af hensyn til opsugningen, dvs. muddermaskinens fremdrift under udførelsen af opmudringsarbejdet.

103. Efter min mening skal artikel 8, stk. 1, litra c), i direktiv 92/81 fortolkes således, at begrebet sejlads i EF-farvande omfatter de manøvreringer, som en muddermaskine foretager under opsugningen, dvs. mudder-

maskinens fremdrift under udførelsen af opmudringsarbejdet.

104. Som jeg tidligere har anført, har Jan de Nul ikke i hovedsagen bestridt betalingen af punktafgifter på den mængde mineralolie, der er forbrugt til udførelse af det egentlige opsugningsarbejde. Afslutningsvis mener jeg, at fritagelsen som omhandlet i artikel 8, stk. 1, litra c), i direktiv 92/81 også bør finde anvendelse på mineralolie, der er forbrugt til selve udførelsen af et sådant arbejde samt til dumpningen af mudderet. Jeg mener nemlig, at ved anvendelse af denne bestemmelse udgør de aktiviteter, der udføres af en muddermaskine i forbindelse med dens opmudringsarbejde, uanset om der er tale om transport eller arbejdsydelse, et udeleligt hele.

## VI — Forslag til afgørelse

105. Under hensyn til det ovenfor anførte foreslår jeg Domstolen at besvare de præjudicielle spørgsmål, som Finanzgericht Hamburg har forelagt, således:

- »1) Artikel 8, stk. 1, litra c), første afsnit, i Rådets direktiv 92/81/EØF af 19. oktober 1992 om harmonisering af punktafgiftsstrukturen for mineralolier skal fortolkes således, at begrebet »EF-farvande« omfatter de søterritorier, som henhører under en medlemsstats højhedsområde eller jurisdiktion, bortset fra indre vandveje som omhandlet i samme direktivs artikel 8, stk. 2, litra b). Indre

vandveje udgøres af hele nettet af indre vandveje i Fællesskabet som opregnet i bilag I til Rådets direktiv 82/714/EØF af 4. oktober 1982 om indførelse af tekniske forskrifter for fartøjer på indre vandveje.

- 2) Artikel 8, stk. 1, litra c), i direktiv 92/81 skal fortolkes således, at begrebet »sejlads i EF-farvande« omfatter en muddermaskines manøvreringer, der er nødvendige af hensyn til opsugningen, dvs. muddermaskinens fremdrift under udførelsen af opmudringsarbejdet.«