

## ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ

YVES BOT

της 14ης Δεκεμβρίου 2006<sup>1</sup>

### I — Εισαγωγή

υδάτων» σε σχέση με την έννοια των «εσωτερικών πλωτών οδών».

1. Στο πλαίσιο της υπό κρίση αιτήσεως για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως, υποβλήθηκε στο Δικαστήριο το ερώτημα σχετικά με το περιεχόμενο πολλών εννοιών που περιλαμβάνονται στην οδηγία 92/81/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 19ης Οκτωβρίου 1992, για την εναρμόνιση των διαρθρώσεων των ειδικών φόρων καταναλώσεως που επιβάλλονται στα πετρελαιοειδή<sup>2</sup>.

3. Το Δικαστήριο πρέπει επίσης να αποφανθεί αν η εντός των κοινοτικών υδάτων εκμετάλλευση βυθοκόρου σκάφους διαθέτontos χώρο φορτώσεως χαρακτηρίζεται συνολικώς ως «ναυσιπλοΐα», κατά την έννοια του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ', της οδηγίας 92/81, ή αν πρέπει να γίνεται διαφοροποίηση αναλόγως των διαφόρων δραστηριοτήτων του σκάφους αυτού κατά τη διάρκεια του πλου, δηλαδή, μεταξύ άλλων, για τη μετακίνηση χωρίς φορτίο, για τους ελιγμούς που οφείλονται στις εργασίες βυθοκόρησης και για τη μεταφορά των αναληφθέντων από τον βυθό υλικών κατά τη διάρκεια των εργασιών αυτών.

2. Συγκεκριμένα, ζητείται από το Δικαστήριο η ερμηνεία της έννοιας των «κοινοτικών

4. Με τις παρούσες προτάσεις, θα εξετάσω διαδοχικά τα δύο αυτά προβλήματα.

1 — Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γαλλική.

2 — ΕΕ L 316, σ. 12. Οδηγία, όπως τροποποιήθηκε, τελευταίως, από την οδηγία 94/74/ΕΚ του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1994, για την τροποποίηση της οδηγίας 92/12/ΕΟΚ σχετικά με το γενικό καθεστώς, την κατοχή, την κυκλοφορία και τους ελέγχους των προϊόντων που υπόκεινται σε ειδικούς φόρους καταναλώσεως, της οδηγίας 92/81/ΕΟΚ για την εναρμόνιση των διαρθρώσεων των ειδικών φόρων καταναλώσεως που επιβάλλονται στα πετρελαιοειδή, καθώς και της οδηγίας 92/82/ΕΟΚ για την προσέγγιση των συντελεστών των ειδικών φόρων καταναλώσεως στα πετρελαιοειδή (ΕΕ L 365, σ. 46, στο εξής: οδηγία 92/81). Η οδηγία 92/81 καταργήθηκε με την οδηγία 2003/96/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 27ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με την αναδιάρθρωση του κοινοτικού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας (ΕΕ L 283, σ. 51).

5. Πρώτον, όσον αφορά την αναζήτηση κριτηρίου για τη διάκριση των εννοιών των κοινοτικών υδάτων και των εσωτερικών

πλωτών οδών, δεν θα λάβω υπόψη μου το κριτήριο της «γραμμής βάσεως», κατά την έννοια των άρθρων 3 έως 7 της Συμβάσεως των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας, που υπεγράφη στο Montego Bay στις 10 Δεκεμβρίου 1982<sup>3</sup>. Δεν θα χρησιμοποιήσω ούτε τη λειτουργική προσέγγιση που έγκειται, κατ' ουσίαν, στο ότι τα κοινοτικά ύδατα, κατά την έννοια του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ', πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 92/81, αντιστοιχούν σε όλα τα ύδατα όπου διεξάγεται συνήθως η θαλάσσια ναυσιπλοΐα για εμπορικούς σκοπούς.

6. Αντιθέτως, θα υποστηρίξω την ερμηνεία σύμφωνα με την οποία στα κοινοτικά ύδατα περιλαμβάνονται τα θαλάσσια ύδατα που εμπίπτουν στην κυριαρχία ή στη δικαιοδοσία των κρατών μελών, πλην των εσωτερικών πλωτών οδών του άρθρου 8, παράγραφος 2, στοιχείο β', της οδηγίας 92/81. Θα καταδείξω επίσης ότι οι εν λόγω εσωτερικές πλωτές οδοί αποτελούνται από το σύνολο των εσωτερικών πλωτών οδών του κοινοτικού δικτύου, όπως απαριθμούνται στο παράρτημα Ι της οδηγίας 82/714 του Συμβουλίου, της 4ης Οκτωβρίου 1982, περί θεσπίσεως τεχνικών προδιαγραφών για τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας<sup>4</sup>.

7. Δεύτερον, ως προς την ερμηνεία της έννοιας της «ναυσιπλοΐας στα κοινοτικά

ύδατα», κατά το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ', της οδηγίας 92/81, επισημαίνω, κατ' αρχάς, ότι, καθόσον ένα βυθοκόρο σκάφος διαθέτει σύστημα κινήσεως που του παρέχει αυτοτέλεια για τις μετακινήσεις του, οι εν λόγω μετακινήσεις εξομοιούνται κατ' ανάγκη με ναυσιπλοΐα. Στη συνέχεια, προτείνω στο Δικαστήριο να δώσει στο αιτούν δικαστήριο την απάντηση ότι η έννοια αυτή καλύπτει τους ελιγμούς που πραγματοποιεί βυθοκόρο σκάφος κατά τις εργασίες απορρόφησης από τον βυθό, δηλαδή τις μετακινήσεις που πραγματοποιεί το βυθοκόρο αυτό σκάφος για τις δραστηριότητες βυθοκόρησης.

## II — Το νομικό πλαίσιο

### A — Το κοινοτικό δίκαιο

8. Σε θέματα ειδικών φόρων καταναλώσεως, η οδηγία 92/12/ΕΟΚ του Συμβουλίου<sup>5</sup> καθορίζει τους κανόνες σχετικά με το γενικό καθεστώς των προϊόντων που υπόκεινται σε ειδικούς φόρους καταναλώσεως. Σύμφωνα με το άρθρο 2, παράγραφος 1, «[η] παρούσα οδηγία, καθώς και οι οδηγίες που αναφέρονται στο άρθρο 1, παράγραφος 2, εφαρμόζονται στο έδαφος της Κοινότητας όπως ορίζεται, για κάθε κράτος μέλος, στη Συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας και ιδιαίτερα στο άρθρο 227 [νυν, κατόπιν τροποποίησης, άρθρο 299 ΕΚ]», εξαιρουμένων ορισμένων ρητώς απαριθμωμένων εθνικών εδαφών.

3 — Σύμβαση εγκριθείσα με την απόφαση 98/392/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23ης Μαρτίου 1998 (ΕΕ L 179, σ. 1), και επικυρωθείσα από όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας).

4 — ΕΕ L 301, σ. 1.

5 — Οδηγία της 25ης Φεβρουαρίου 1992, σχετικά με το γενικό καθεστώς, την κατοχή, την κυκλοφορία και τους ελέγχους των προϊόντων που υπόκεινται σε ειδικούς φόρους καταναλώσεως (ΕΕ L 76, σ. 1).

9. Οι συγκεκριμένες οδηγίες που προβλέπει το άρθρο 1, παράγραφος 2, της οδηγίας 92/12 είναι, αφενός, η οδηγία 92/81, την οποία αφορά η υπό κρίση προδικαστική παραπομπή, και, αφετέρου, η οδηγία 92/82/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 19ης Οκτωβρίου 1992, για την προσέγγιση των συντελεστών των ειδικών φόρων κατανάλωσης στα πετρελαιοειδή<sup>6</sup>.

10. Σύμφωνα με την πέμπτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 92/81, «είναι αναγκαίο να θεσπιστούν ορισμένες υποχρεωτικές εξαιρέσεις σε κοινοτικό επίπεδο».

11. Πάντως, η έκτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας αυτής προβλέπει «ότι ενδείκνυται, εντούτοις, να επιτραπεί στα κράτη μέλη η προαιρετική εφαρμογή ορισμένων άλλων εξαιρέσεων ή μειωμένων συντελεστών εντός του εδάφους τους, όταν αυτό δεν προκαλεί στρεβλώσεις του ανταγωνισμού».

12. Η συνύπαρξη αυτή, αφενός, των υποχρεωτικών απαλλαγών και των προαιρετικών απαλλαγών, αφετέρου, διευκρινίζεται λεπτομερώς στο άρθρο 8, παράγραφοι 1 και 2, της εν λόγω οδηγίας.

13. Το άρθρο 8, παράγραφος 1, της οδηγίας 92/81 έχει ως εξής:

«Εκτός από τις γενικές διατάξεις της οδηγίας 92/12/ΕΟΚ σχετικά με τις απαλλασσόμενες χρήσεις των προϊόντων που υπόκεινται στον ειδικό φόρο κατανάλωσης και με την επιφύλαξη τυχόν άλλων κοινοτικών διατάξεων, τα κράτη μέλη απαλλάσσουν τα κατώτερω προϊόντα από τον εναρμονισμένο ειδικό φόρο κατανάλωσης, υπό τους όρους τους οποίους αυτά καθορίζουν, προκειμένου να εξασφαλίσουν την ορθή και καθαρή εφαρμογή των απαλλαγών αυτών και να προλάβουν την φοροδιαφυγή, τη φοροαποφυγή ή τις καταχρήσεις:

[...]

γ) τα πετρελαιοειδή που παραδίδονται για να χρησιμοποιηθούν ως καύσιμο για την ναυσιπλοΐα στα κοινοτικά ύδατα (συμπεριλαμβανομένης της αλιείας), εκτός από την περίπτωση της χρησιμοποίησής τους σε ιδιωτικά σκάφη αναψυχής.

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, η έκφραση ιδιωτικό σκάφος αναψυχής αναφέρεται σε οποιοδήποτε σκάφος χρησιμοποιείται από τον ιδιοκτήτη του ή από το φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο έχει τη χρήση του δυνάμει μισθώσεως ή με οποιοδήποτε άλλο τρόπο, για μη εμπορικούς σκοπούς και ειδικότερα όταν δεν πρόκειται για τη μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων ή για την παροχή υπηρεσιών επ' ανταλλάγματι, ή για τις ανάγκες των δημόσιων αρχών·

6 — ΕΕ L 316, σ. 19.

[...].»

B — Το εθνικό δίκαιο

14. Το άρθρο 8, παράγραφος 2, της οδηγίας αυτής προβλέπει:

«Με την επιφύλαξη άλλων κοινοτικών διατάξεων, τα κράτη μέλη μπορούν να χορηγούν πλήρεις ή μερικές απαλλαγές ή μειώσεις των συντελεστών του ειδικού φόρου κατανάλωσης για τα πετρελαιοειδή ή άλλα προϊόντα που προορίζονται για τις ίδιες χρήσεις [και τελούν ] υπό φορολογικό έλεγχο:

[...]

β) για την εσωτερική ναυσιπλοΐα, εξαιρουμένων των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής:

[...]

ζ) για τη βυθοκόρηση εσωτερικών πλωτών οδών και λιμένων.»

15. Στη Γερμανία, οι εθνικές διατάξεις σχετικά με την απαλλασσόμενη χρήση των πετρελαιοειδών περιλαμβάνονται στον νόμο περί φόρου πετρελαιοειδών (Mineralölsteuergesetz), της 21ης Δεκεμβρίου 1992<sup>7</sup>, καθώς και στην κανονιστική απόφαση περί εφαρμογής του νόμου περί φόρου πετρελαιοειδών (Mineralölsteuer-Durchführungsverordnung), της 15ης Σεπτεμβρίου 1993<sup>8</sup>.

16. Το άρθρο 4, παράγραφος 1, σημείο 4, του MinöStG προβλέπει ότι, υπό την επιφύλαξη του άρθρου 12 του ίδιου αυτού νόμου, μπορεί να χρησιμοποιείται ατελώς πετρέλαιο ως καύσιμο για την κίνηση και θέρμανση πλοίων τα οποία χρησιμοποιούνται αποκλειστικώς για εμπορικούς σκοπούς και λοιπές βοηθητικές δραστηριότητες, όπως για την πλοήγηση, ρυμούλκηση ή παροχή ομοειδών υπηρεσιών, ή για τη μεταφορά εμπορευμάτων για ίδιο λογαριασμό, καθώς και των πολεμικών πλοίων, των πλοίων των δημόσιων αρχών, των πλοίων διασώσεως ή των επαγγελματικών αλιευτικών σκαφών.

17. Σύμφωνα με τη νομοθετική εξουσιοδότηση του άρθρου 31, παράγραφος 2, σημείο 5, του MinöStG, η γερμανική κανονιστική εξουσία απέκλεισε από το άρθρο 17, παράγραφος 5, της MinöStV, ορισμένα πλωτά

7 — BGBl. 1992 I, σ. 2150 και 2185, στο εξής: MinöStG.

8 — BGBl. 1993 I, σ. 1602, στο εξής: MinöStV.

μέσα από την έννοια του «σκάφους» κατά το άρθρο 4, παράγραφος 1, σημείο 4, του MinöStG. Επομένως, το εν λόγω άρθρο 17 προβλέπει, μεταξύ άλλων, στην παράγραφο 5, σημείο 2, ότι τα πλωτά μέσα όπως οι εκσκαφείς, οι γερανοί και τα ανυψωτικά μηχανήματα δεν θεωρούνται «σκάφη» κατά την έννοια του άρθρου 4, παράγραφος 1, σημείο 4, του MinöStG, οπότε τα πετρελαιοειδή που χρησιμοποιούν ως καύσιμα κίνησης και θέρμανσης δεν μπορούν να τύχουν φοροαπαλλαγής.

19. Με τα βυθοκόρα σκάφη ανασύρονται από τον βυθό άμμος με νερό, χάλικες και άλλα παρόμοια υλικά. Το μίγμα νερού και υλικών τοποθετείται στις δεξαμενές του σκάφους και στη συνέχεια μεταφέρεται στον χώρο εναποθέσεως.

20. Στις 3 Απριλίου 2000, η Jan de Nul δήλωσε στο Hauptzollamt Oldenburg (στο εξής: Hauptzollamt) την ποσότητα πετρελαιοειδών που κατανάλωσε για τις εργασίες καθαρισμού νερού και υλικών του βυθού.

### III — Τα πραγματικά περιστατικά και η διαδικασία της κύριας δίκης

18. Η επιχείρηση Jan de Nul NV (στο εξής: Jan de Nul ή προσφεύγουσα της κύριας δίκης) είναι επιχείρηση εγκατεστημένη στο Βέλγιο, η οποία ασκεί δραστηριότητες υδραυλικής μηχανικής. Η επιχείρηση αυτή χρησιμοποίησε το διαθέτον χώρο φορτώσεως βυθοκόρο σκάφος «Cristoforo Colombo» για τη βυθοκόρηση που έγινε μεταξύ 19 Οκτωβρίου 1999 και 17 Δεκεμβρίου στον ποταμό Έλβα, μεταξύ Αμβούργου και Cuxhaven<sup>9</sup>.

21. Στη συνέχεια, το Hauptzollamt επισήμανε στην προσφεύγουσα της κύριας δίκης ότι πρέπει να καταβάλει φόρο και για τις ποσότητες πετρελαιοειδών που χρησιμοποίησε για την κίνηση του σκάφους χωρίς φορτίο και για τις εργασίες καθαρισμού του βυθού. Από την πρόσθετη δήλωση φόρου πετρελαιοειδών που υπέβαλε η προσφεύγουσα στις 15 Νοεμβρίου 2000, προκύπτει απαίτηση ύψους 183 127,02 γερμανικών μάρκων (DEM).

22. Με την από 3 Ιουλίου 2002 απόφαση, το Hauptzollamt απέρριψε τη διοικητική ένσταση της Jan de Nul, της 19ης Δεκεμβρίου 2000, κατά της αποφάσεως καθορισμού του φόρου βάσει της δηλώσεως φόρου πετρελαιοειδών. Στη συνέχεια, στις 2 Αυγούστου 2002, η εν λόγω επιχείρηση άσκησε προσφυγή ενώπιον του Finanzgericht Hamburg (Γερμανία).

9 — Με τις γραπτές παρατηρήσεις της, η Jan de Nul διευκρίνισε ότι ο πλους αυτός πραγματοποιήθηκε μεταξύ του 638 (από τον λιμένα του Αμβούργου) και 748 χιλιομέτρων (στα ύδατα που βρέχουν τις ακτές του Cuxhaven).

23. Ενώπιον του δικαστηρίου αυτού, η Jan de Nul ισχυρίστηκε ότι η δραστηριότητα ενός βυθοκόρου σκάφους προσομοιάζει προς αυτήν εξειδικευμένου σκάφους της συνήθους ναυσιπλοΐας, και επομένως τα καύσιμα που δεν χρησιμοποιήθηκαν αμιγώς για την εκμετάλλευση του βυθοκόρου σκάφους αλλά για τη μετακίνησή του ως πλοίου πρέπει να απαλλάσσονται του φόρου. Κατά την άποψη της Jan de Nul, ο καθορισμός του φόρου πετρελαιοειδών παραβιάζει το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ', της οδηγίας 92/81 κατά το οποίο επιβάλλεται η απαλλαγή από τον φόρο καυσίμων για τη ναυσιπλοΐα εντός των κοινοτικών υδάτων. Πράγματι, το τμήμα του ποταμού Έλβα όπου εκτελούνται εργασίες καθαρισμού αποτελεί, σύμφωνα με την προσφεύγουσα της κύριας δίκης, τμήμα των κοινοτικών υδάτων. Η προσφεύγουσα της κύριας δίκης υποστήριξε επίσης ότι, βάσει της αποφάσεως του Δικαστηρίου της 1ης Απριλίου 2004, *Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft*<sup>10</sup>, το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ', της οδηγίας 92/81 απαλλάσσει του φόρου πετρελαιοειδών τη ναυσιπλοΐα που διεξάγεται για εμπορικούς σκοπούς στα κοινοτικά ύδατα, ανεξαρτήτως του σκοπού του πλου.

24. Αντιθέτως, το Hauptzollamt υποστήριξε, ενώπιον του ιδίου δικαστηρίου, ότι το τμήμα του Έλβα όπου διεξήχθησαν οι εργασίες του βυθοκόρου σκάφους αποτελεί εσωτερική πλωτή οδό, οπότε η απαλλαγή του άρθρου 8, παράγραφος 2, στοιχείο β', της οδηγίας 92/81 εμπίπτει στη χορηγηθείσα στις εθνικές αρχές εξουσία εκτιμήσεως. Περαιτέρω, το Hauptzollamt επισήμανε ότι, όπως προκύπτει από το άρθρο 17, παράγραφος 5, σημείο 2, της *MinöStV*, τα πλωτά μέσα, όπως τα βυθοκόρα σκάφη, δεν θεωρούνται σκάφη

κατά την έννοια του άρθρου 4, παράγραφος 1, σημείο 4, του *MinöStG*.

25. Με τη διορθωτική απόφαση της 27ης Δεκεμβρίου 2004, το Hauptzollamt τροποποίησε την από 15 Νοεμβρίου 2000 δήλωση φόρου πετρελαιοειδών, λαμβάνοντας υπόψη την εκδοθείσα στις 3 Φεβρουαρίου 2004 από το Bundesfinanzhof απόφαση<sup>11</sup> να συνεκτιμηθεί η διττή φύση των εργασιών που εκτελούν τα βυθοκόρα σκάφη, διακρίνοντας, για τους σκοπούς της απαλλαγής από τον φόρο πετρελαιοειδών, τις παροχές υπηρεσιών μεταφοράς από τις παροχές εργασίας που εκτελούν τα πλωτά αυτά μέσα.

26. Πράγματι, το Bundesfinanzhof δέχθηκε ότι, όταν τα βυθοκόρα σκάφη παρέχουν υπηρεσίες μεταφοράς, χρησιμοποιούνται ως πλοία στην εμπορική ναυσιπλοΐα και πρέπει, στο μέτρο αυτό, να απαλλάσσονται του εν λόγω φόρου. Αντιθέτως, κατά την εκτέλεση εργασιών βυθοκόρησης, απορρόφησης και εναπόθεσης, πρωτεύοντα ρόλο παίζει η παροχή εργασίας, οπότε τα χρησιμοποιούμενα στο πλαίσιο αυτό καύσιμα δεν πρέπει να απαλλάσσονται του φόρου επί των πετρελαιοειδών.

27. Με τη διορθωτική του απόφαση, το Hauptzollamt δέχθηκε συνεπώς ότι η κατα-

10 — Υπόθεση C-389/02, Συλλογή 2004, σ. I-3537.

11 — VII R 4/03, BFHE 205, σ. 351.

νάλωση πετρελαιοειδών κατά τη μετακίνηση του βυθοκόρου σκάφους χωρίς φορτίο πρέπει να απολαύει της προβλεπόμενης από τον MinöStG απαλλαγής του φόρου επί των πετρελαιοειδών. Κατά συνέπεια, η από 15 Νοεμβρίου 2000 δήλωση τροποποιήθηκε ώστε να αφορά πλέον απαίτηση ύψους 164 372,74 DEM.

28. Επομένως, οι διάδικοι συμφωνούν ότι η προσφυγή κατέστη άνευ αντικειμένου όσον αφορά το ζήτημα που οδήγησε στην οικεία μείωση του ύψους του φόρου επί των πετρελαιοειδών. Όπως προκύπτει από τη δικογραφία, η διαφορά της κύριας δίκης αφορά, συνεπώς, το ζήτημα αν η Jan de Nul πρέπει να καταβάλει φόρο για την ποσότητα πετρελαιοειδών που καταναλώνει κατά τις εργασίες βυθοκόρησης.

#### IV — Η προδικαστική παραπομπή

29. Πρώτον, όσον αφορά την οριοθέτηση των εννοιών των κοινοτικών υδάτων και των εσωτερικών πλωτών οδών, το Finanzgericht Hamburg εξηγεί, με την προδικαστική του παραπομπή, ότι το Bundesfinanzhof, με την από 23 Μαρτίου 2000<sup>12</sup> διάταξη, δέχθηκε το

κριτήριο της «γραμμής βάσεως», κατά την έννοια των άρθρων 3 έως 7 της Σύμβασης για το δίκαιο της θάλασσας<sup>13</sup>.

30. Κατά το Finanzgericht Hamburg, πάντως, η έννοια των κοινοτικών υδάτων επιδέχεται και άλλη ερμηνεία, τούτων νοουμένων ως φυσικών υδάτων όπου δύνανται να πλέουν τα ποντοπόρα πλοία. Πράγματι, καθόσον η οδηγία 92/81 διακρίνει μεταξύ της ναυσιπλοΐας στα κοινοτικά ύδατα και της ναυσιπλοΐας στις εσωτερικές πλωτές οδούς, το αιτούν δικαστήριο κρίνει ότι η μορφή της ναυσιπλοΐας μπορεί προφανώς να χρησιμοποιηθεί ως κριτήριο οριοθετήσεως. Υπό το πρίσμα αυτό, τα ύδατα όπου διεξάγεται συνήθως η ποταμοπλοΐα μπορούν συνεπώς να χαρακτηριστούν ως εσωτερικές πλωτές οδοί, ενώ κοινοτικά είναι τα ύδατα όπου συνήθως διεξάγεται η θαλάσσια ναυσιπλοΐα.

13 — Σύμφωνα με το άρθρο 3 της Σύμβασης για το δίκαιο της θάλασσας, η γραμμή βάσεως αποτελεί το σημείο αφετηρίας της αιγιαλίτιδας ζώνης και της μέτρησης του συγκεκριμένου εύρους της. Πράγματι, σύμφωνα με το άρθρο αυτό, «[κ]άθε κράτος έχει το δικαίωμα να καθορίσει το εύρος της [αιγιαλίτιδας ζώνης] του. Το εύρος αυτό δεν υπερβαίνει τα δώδεκα ναυτικά μίλια, μετρούμενα από γραμμές βάσεως καθοριζόμενες σύμφωνα με την παρούσα σύμβαση». Τα κράτη μπορούν να χρησιμοποιήσουν δύο μεθόδους για να καθορίσουν τις γραμμές βάσεως. Η πρώτη μέθοδος είναι της «φυσικής ακτογραμμής» (άρθρο 5 της Σύμβασης για το δίκαιο της θάλασσας): πρόκειται για τη γραμμή της κατωτάτης ρηχίας κατά μήκος της ακτής, δηλαδή για τη γραμμή στο ύψος της οποίας αποσύρονται τα ύδατα κατά τη φάση της χαμηλότερης άμπωτης. Η άλλη μέθοδος, των «ευθειών γραμμών βάσεως» (άρθρο 7 της Σύμβασης για το δίκαιο της θάλασσας), έγκειται σε «τεθλασμένες γραμμές, οι οποίες, συνδεδεμένες επί των υδάτων, συνδέουν προεξέχοντα σημεία επί της ακτογραμμής ή επί των παρακειμένων υπερακτιών νήσων» (Lucchini, L., και Vuelckel, M., *Droit de la Mer*, τόμος 1, Pédone, Παρίσι, 1990, σ. 178 και 179). Σύμφωνα με το άρθρο 8, παράγραφος 1, της Σύμβασης για το δίκαιο της θάλασσας, «[ε]κτός αν άλλως ορίζεται στο μέρος IV, τα ύδατα που [κείνται εντεύθεν] των ευθειών γραμμών βάσεως της [αιγιαλίτιδας ζώνης], αποτελούν μέρος των εσωτερικών υδάτων του κράτους». Η γραμμή βάσεως καθιστά επίσης εφικτή τη μέτρηση του εύρους άλλων θαλασσιών εκτάσεων, όπως της συνορεύουσας ζώνης και της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης (βλ., άρθρα 33, παράγραφος 2, και 57 της Σύμβασης για το δίκαιο της θάλασσας, αντιστοίχως).

12 — VII S 26/99, BFHE 101, σ. 184.

31. Το αιτούν δικαστήριο παρατηρεί επίσης ότι η ερμηνεία βάσει της οποίας συντρέχει φοροαπαλλαγή εκείθεν της γραμμής βάσεως, ενώ ο φόρος πρέπει να καταβληθεί, κατ' εφαρμογή των εθνικών διατάξεων, επί των καταναλωθέντων εντεύθεν της γραμμής αυτής καυσίμων, συνεπάγεται σημαντικές πρακτικές δυσκολίες για τον έχοντα την εκμετάλλευση του σκάφους και για τις τελωνειακές αρχές κατά τις εξακριβώσεις. Πράγματι, πλειστάκις το βυθοκόρο σκάφος πλέει εναλλάξ εντεύθεν και εκείθεν της γραμμής βάσεως, διασχίζοντάς την.

32. Περαιτέρω, σύμφωνα με το αιτούν δικαστήριο, η θεμελίωση της φοροαπαλλαγής επί των γραμμών βάσεως συνεπάγεται δυσχερώς κατανοητά και σε τελευταία ανάλυση στερούμενα συνοχής αποτελέσματα, εφόσον οι γραμμές βάσεως δεν χαράσσονται όλες με τον ίδιο τρόπο. Το αιτούν δικαστήριο παρατηρεί συναφώς ότι, μεταξύ Αμβούργου και Cuxhaven, ο Έλβας κείται εντεύθεν της γραμμής βάσεως που ενώνει τις γεινιάζουσες νήσους, οπότε και αποτελεί εσωτερική πλωτή οδό, ενώ, στην περιοχή της Βαλτικής θάλασσας, παραδείγματος χάρη, ο ποταμός Trave πρέπει να θεωρείται ως ανήκων στα θαλάσσια ύδατα.

33. Δεύτερον, όσον αφορά το περιεχόμενο της έννοιας της ναυσιπλοΐας, το Finanzgericht Hamburg διευκρινίζει ότι διατηρεί επιφυλάξεις ως προς το αν είναι πρόσφορο να προβεί σε διάκριση μεταξύ της παροχής υπηρεσιών μεταφορών και της παροχής εργασίας του βυθοκόρου σκάφους. Σύμφωνα με το Finanzgericht Hamburg, κάθε μορφή ναυσιπλοΐας συνεπάγεται κατανάλωση πετρελαιοειδών, ακόμα και όταν το πλωτό μέσο δεν μετακινείται.

34. Το αιτούν δικαστήριο παρατηρεί επίσης ότι η διάκριση αυτή συνεπάγεται πρακτικές δυσκολίες. Πέραν των δαπανών που απαιτούνται κατά την κατάρτιση των δηλώσεων σχετικά με τον φόρο επί των πετρελαιοειδών, το εν λόγω δικαστήριο διαπιστώνει ότι υφίστανται σημαντικές δυσχέρειες οριοθέτησεως, εφόσον και άλλοι τύποι εξειδικευμένων πλοίων παρέχουν επίσης εργασίες, γεγονός το οποίο μπορεί να εγείρει ερωτήματα παρεμφερή με αυτά που αφορούν τα βυθοκόρα σκάφη. Το αιτούν δικαστήριο παραθέτει, συναφώς, ως παράδειγμα την περίπτωση των φορτηγών πλοίων που διαθέτουν εγκαταστάσεις παρέχουσες τη δυνατότητα φορτοεκφορτώσεως με πλήρη αυτονομία, χωρίς τη χρήση των γερανών των λιμένων.

35. Σύμφωνα με το αιτούν δικαστήριο, ως έρεισμα της ανάλυσης μπορεί να ληφθεί το αν υφίσταται σύστημα αυτοκινήσεως στο επίμαχο σκάφος και αν αυτό χρησιμοποιήθηκε. Επομένως, ως «ναυσιπλοΐα» πρέπει να νοηθεί κάθε μορφή ναυσιπλοΐας, ανεξαρτήτως του σκοπού του πλου —που μπορεί επίσης να συνίσταται στην παροχή εργασίας — εφόσον όντως χρησιμοποιείται σύστημα αυτοκινήσεως.

36. Το αιτούν δικαστήριο καταλήγει με τις παρατηρήσεις του επισημαίνοντας ότι, αν η προταθείσα συλλογιστική αποδειχθεί ορθή, ο επίμαχος πλους του βυθοκόρου στον Έλβα, μεταξύ Cuxhaven και Αμβούργου, συνιστά «ναυσιπλοΐα στα κοινοτικά ύδατα» κατά την έννοια του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ', πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 92/81. Στην περίπτωση αυτή, πρέπει να γίνει δεκτή η ενώπιόν του ασκηθείσα από την Jan de Nul προσφυγή.



37. Πάντως, επειδή το Finanzgericht Hamburg έχει αμφιβολίες ως προς την ερμηνεία της διατάξεως αυτής της οδηγίας 92/81, καθώς και του άρθρου 8, παράγραφος 2, στοιχείο β', της ίδιας οδηγίας, αποφάσισε να αναστείλει την απόφαση και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

## V — Ανάλυση

A — *Επί του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος*

«1) Ποιο είναι το περιεχόμενο της έννοιας «κοινοτικά ύδατα», όπως αυτή χρησιμοποιείται στο άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ', περίοδος 1, της οδηγίας 92/81, σε σχέση με την έννοια των εσωτερικών πλωτών οδών, όπως αυτή χρησιμοποιείται στο άρθρο 8, παράγραφος 2, στοιχείο β', της οδηγίας 92/81;

2) Πρέπει η χρησιμοποίηση, εντός των κοινοτικών υδάτων, ενός βυθοκόρου σκάφους, διαθέτοντος χώρο φορτώσεως, να χαρακτηρίζεται συνολικώς ως ναυσιπλοΐα, κατά την έννοια του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ', περίοδος 1, της οδηγίας 92/81, ή μήπως πρέπει να γίνεται διαφοροποίηση αναλόγως των διαφόρων δραστηριοτήτων του σκάφους κατά τη διάρκεια του πλου;»

38. Με το πρώτο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, από το Δικαστήριο την ερμηνεία της έννοιας των κοινοτικών υδάτων, κατά το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ', πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 92/81, σε σχέση με την έννοια των εσωτερικών πλωτών οδών, κατά το άρθρο 8, παράγραφος 2, στοιχείο β', της οδηγίας αυτής.

39. Όπως προκύπτει από την απόφαση παραπομπής του Finanzgericht Hamburg και από τις γραπτές παρατηρήσεις που κατέθεσαν στο Δικαστήριο η Jan de Nul, το Hauptzollamt, η Βελγική Κυβέρνηση και η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, για να δοθεί απάντηση στο ερώτημα αυτό διερευνώνται δύο κύριες οδοί, δηλαδή, αφενός, η λυσιτέλεια του κριτηρίου της γραμμής βάσεως της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας και, αφετέρου, η δυνατότητα λειτουργικής προσέγγισης.

40. Συναφώς, για να καθορισθεί η έννοια των κοινοτικών υδάτων, η Jan de Nul φρονεί ότι ως βάση πρέπει να ληφθεί η ουσιαστική δραστηριότητα που ασκείται στα ύδατα αυτά. Σύμφωνα με την προσφεύγουσα της

κύριας δίκης, η διάκριση μεταξύ των κοινοτικών υδάτων και των ποταμίων υδάτων πρέπει να πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τη λειτουργική προσέγγιση και όχι βάσει του κριτηρίου της γραμμής βάσεως της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας. Πράγματι, το κριτήριο αυτό εξυπηρετεί σκοπό διαφορετικό από αυτόν της οδηγίας 92/81, δηλαδή εκείνο της οριοθέτησης των κυριαρχικών δικαιωμάτων καθενός από τα συμβαλλόμενα στη σύμβαση αυτή κράτη, καθώς και των αμοιβαίων υποχρεώσεών τους.

41. Η Jan de Nul εξηγεί τη λειτουργική προσέγγιση την οποία υποστηρίζει ως εξής: για τη διάκριση μεταξύ των δύο ερμηνευτέων εννοιών, ως βάση πρέπει να ληφθεί το είδος της μεταφοράς που πραγματοποιείται στα κοινοτικά και στα ποτάμια ύδατα αντιστοίχως, σύμφωνα με τις συνθήκες κάθε περιπτώσεως. Επομένως, οι πλωτές οδοί που ακολουθούν συνήθως κατά τον πλου τους τα ποταμόπλοια πρέπει να θεωρηθούν ποτάμιες οδοί, εφόσον, λόγω της διευθετήσεώς τους, τα ποτάμια ύδατα δεν είναι συνήθως κατάλληλα για τα ποντοπόρα πλοία. Αντιθέτως, θαλάσσια είναι όλα τα ύδατα τα οποία, από απόψεως φυσικής γεωγραφίας, αποτελούν μέρος της θάλασσας ή στα οποία, λόγω της διευθετήσεώς τους, πλέουν τα ποντοπόρα πλοία.

42. Σύμφωνα με την προσέγγιση αυτή, η θάλασσα του Wadden και οι προσβάσεις στους διεθνείς λιμένες του Emden, της Βρέμης, του Bremerhaven, του Cuxhaven και του Αμβούργου, καθώς και η πρόσβαση στη διώρυγα του Κιέλου, πρέπει να θεωρηθούν τμήματα των θαλασσιών, και επομένως των κοινοτικών, υδάτων.

43. Όπως το Finanzgericht Hamburg και η Jan de Nul, η Επιτροπή θεωρεί ότι η χρησιμοποίηση του κριτηρίου της γραμμής βάσεως δεν είναι λυσιτελής, και τούτο καθόσον το εν λόγω κριτήριο, ως τεχνικό μέσον επιδιώκον τους σκοπούς που προσιδιάζουν στη Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας, δεν παρέχει εχέγγυα ότι μπορούν να επιτευχθούν οι σκοποί του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ', της οδηγίας 92/81, δηλαδή η διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς και η αποφυγή στρεβλώσεων του ανταγωνισμού.

44. Η Επιτροπή προτείνει επίσης η οριοθέτηση μεταξύ των κοινοτικών υδάτων και των εσωτερικών πλωτών οδών να καθορίζεται υπό το φως του γράμματος και του σκοπού της οδηγίας 92/81. Η προσέγγιση αυτή συνηγορεί υπέρ μιας ερμηνείας της έννοιας των κοινοτικών υδάτων αντίστοιχης της πρότασης του Finanzgericht Hamburg, ότι δηλαδή πρόκειται για όλα τα ύδατα όπου διεξάγεται συνήθως η θαλάσσια ναυσιπλοΐα για εμπορικούς σκοπούς. Σύμφωνα με την Επιτροπή, η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης ζώνη, μεταξύ της γερμανικής ακτής και του λιμένα του Αμβούργου, ενός από τους μεγαλύτερους λιμένες του κόσμου, πρέπει να θεωρηθεί ότι αποτελεί τμήμα των ούτω καθορισθέντων κοινοτικών υδάτων.

45. Η Επιτροπή προσθέτει ότι η ερμηνεία αυτή συνεπάγεται ότι, σύμφωνα με τον σκοπό του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ', της οδηγίας 92/81, η θαλάσσια ναυσιπλοΐα αντιμετωπίζεται με τον ίδιο τρόπο σε όλες τις ανακώπτουσες συναφώς

καταστάσεις, ανεξαρτήτως του λιμένα προσορμίσεως του σκάφους σε σχέση με την ακτή, δηλαδή απευθείας επί της ακτής ή στην ενδοχώρα στις όχθες μεγάλου ποταμού.

46. Το Hauptzollamt, συντασσόμενο, κατ' ουσίαν, με τα προβληθέντα από το Finanzgericht Hamburg με την απόφαση παραπομπής επιχειρήματα, θεωρεί επίσης ότι για την οριοθέτηση των κοινοτικών υδάτων και των εσωτερικών πλωτών οδών δεν πρέπει να επιλεγεί το κριτήριο της γραμμής βάσεως.

47. Πάντως, το Hauptzollamt κρίνει ότι η λειτουργική προσέγγιση, δυνάμει της οποίας όλα τα ύδατα όπου δύνανται να πλεύσουν ποντοπόρα πλοία αποτελούν κοινοτικά ύδατα, είναι ικανή να οδηγήσει σε υπέρμετρο σφετερισμό των δικαιωμάτων των κρατών μελών. Πράγματι, πέραν των θαλασσιών υδάτων, τα ποντοπόρα πλοία μπορούν να χρησιμοποιούν όλες τις γερμανικές πλωτές οδούς που διαθέτουν το αναγκαίο βάθος. Πέραν του ποταμού Έλβα μέχρι το Αμβούργο, το αυτό ισχύει για τον ποταμό Weser μέχρι τη Βρέμη, τον ποταμό Hunte μέχρι το Oldenburg, τη διώρυγα του Κιέλου (Nord-Ostsee-Kanal), τον ποταμό Ems μέχρι το Leer και τον Ρήνο μέχρι το Duisburg. Αν γίνει δεκτή η ερμηνεία αυτή, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας πρέπει, κατ' εφαρμογή του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ', της οδηγίας 92/81, να απαλλάσσει του φόρου τα πετρελαιοειδή που χρησιμοποιούνται ως καύσιμα στις προαναφερθείσες πλωτές οδούς, τις οποίες το Hauptzollamt θεωρεί ως εσωτερικές πλωτές οδούς.

48. Προς στήριξη της απόψεως αυτής, το Hauptzollamt αναφέρει ότι, σύμφωνα με τον ορισμό της έννοιας των εσωτερικών πλωτών οδών του άρθρου 1, παράγραφος 1, σημείο 1, του ομοσπονδιακού νόμου περί των πλωτών οδών (Bundeswasserstraßengesetz), όπως ισχύει από τις 4 Νοεμβρίου 1998<sup>14</sup>, ο Έλβας αποτελεί εσωτερική πλωτή οδό από τα σύνορα Γερμανίας-Τσεχίας μέχρι του σημείου όπου ο ποταμός αυτός εκβάλλει στη Βόρεια Θάλασσα, πλησίον του Cuxhaven. Επιπλέον, το γερμανικό δίκαιο προσδιορίζει τις εσωτερικές πλωτές οδούς που χρησιμοποιούνται από τα ποντοπόρα πλοία. Επομένως, το μεταξύ του χαμηλότερου ορίου του λιμένα του Αμβούργου και των εκβολών του ποταμού Έλβα στη Βόρεια Θάλασσα πλησίον του Cuxhaven τμήμα αποτελεί επίσης θαλάσσια πλωτή οδό σύμφωνα με το άρθρο 1, παράγραφος 1, σημείο 6, της διατάξεως σχετικά με τις θαλάσσιες πλωτές οδούς (Seeschiffahrtsstraßenordnung), όπως ισχύει από τις 22 Οκτωβρίου 1998<sup>15</sup>.

49. Κατά συνέπεια, το Hauptzollamt προτείνει στο Δικαστήριο να δεχθεί τους ακόλουθους δύο ορισμούς:

- τα κοινοτικά ύδατα αποτελούνται από την αιγιαλίτιδα ζώνη σε ακτίνα 12 ναυτικών μιλίων από τη γραμμή βάσεως, καθώς και από τα εντεύθεν

14 — BGBl. 1998 I, σ. 3294.

15 — BGBl. 1998 I, σ. 3209.

της γραμμής αυτής κείμενα θαλάσσια ύδατα, πλην των κατά την έννοια του άρθρου 8, παράγραφος 2, στοιχείο β', της οδηγίας 92/81 εσωτερικών πλωτών οδών·

πλωτών οδών δεν καθορίζονται ρητώς στα άρθρα της οδηγίας 92/81. Ούτε από την εξέταση του προοιμίου της οδηγίας αυτής προκύπτει κάποιος σημαντικός προσανατολισμός ως προς το περιεχόμενο των εννοιών αυτών<sup>17</sup>.

— οι εσωτερικές πλωτές οδοί αντιστοιχούν στα εσωτερικά ύδατα κράτους μέλους τα οποία, μέχρι των εκβολών τους στη θάλασσα, μπορούν να χρησιμοποιούνται για τη ναυσιπλοΐα.

52. Η διάκριση μεταξύ των εννοιών των κοινοτικών υδάτων και των εσωτερικών πλωτών οδών είναι πάντως αποφασιστικής σημασίας όσον αφορά ποιο από τα συστήματα απαλλαγής και/ή μειώσεως των ειδικών φόρων καταναλώσεως επί των πετρελαιοειδών της οδηγίας 92/81 πρέπει να τύχει εφαρμογής.

50. Η Βελγική Κυβέρνηση, στηριζόμενη στα άρθρα 1, πρώτο εδάφιο, και 2, παράγραφος 2, στοιχείο ε', του κανονισμού (ΕΚ) 718/1999 του Συμβουλίου, της 29ης Μαρτίου 1999, σχετικά με μια πολιτική ρύθμισης της μεταφορικής ικανότητας των κοινοτικών στόλων στην εσωτερική ναυσιπλοΐα για την προώθηση των μεταφορών διά της πλωτής οδού<sup>16</sup>, θεωρεί ότι τα πλοία που πραγματοποιούν εν μέρει θαλάσσιες διαδρομές εμπίπτουν στους εφαρμοστέους στη ναυσιπλοΐα εντός των κοινοτικών υδάτων κοινοτικούς κανόνες.

53. Πράγματι, υπενθυμίζω ότι, δυνάμει του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ', πρώτο εδάφιο, της οδηγίας αυτής, τα πετρελαιοειδή που παραδίδονται για να χρησιμοποιηθούν ως καύσιμο για την ναυσιπλοΐα στα κοινοτικά ύδατα, εκτός από την περίπτωση της χρησιμοποίησής τους σε ιδιωτικά σκάφη αναψυχής, απαλλάσσονται υποχρεωτικά του εναρμονισμένου ειδικού φόρου καταναλώσεως. Αντιθέτως, σύμφωνα με το άρθρο 8, παράγραφος 2, στοιχείο β', της εν λόγω οδηγίας, τα πετρελαιοειδή που χρησιμοποιούνται για την εσωτερική ναυσιπλοΐα, εξαιρουμένων των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής, δύνανται απλώς, κατά τη διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών, να απολαύουν απαλλαγής ή πλήρους ή μερικής μειώσεως του συντελεστή του ειδικού φόρου καταναλώσεως.

51. Ενόψει όλων αυτών των παρατηρήσεων, επισημαίνεται κατ' αρχάς ότι οι έννοιες των κοινοτικών υδάτων και των εσωτερικών

17 — Συναφώς, η έκφραση «εντός του εδάφους τους» που περιλαμβάνεται στην έκτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 92/81 δεν είναι ιδιαίτερα διαφωτιστική, διότι τα κοινοτικά ύδατα μπορούν επίσης να θεωρηθεί ότι βρίσκονται «εντός» του εδάφους των κρατών μελών και, ακριβέστερα, ως αναπόσπαστο μέρος της θαλάσσιας επικρατείας τους.

16 — ΕΕ L 90, σ. 1.

54. Το πρώτο κριτήριο που προβλήθηκε για τη διάκριση των εννοιών των κοινοτικών υδάτων και των εσωτερικών πλωτών οδών είναι το κριτήριο της γραμμής βάσεως, κατά τα άρθρα 3 και επόμενα της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας.

55. Όλες οι απόψεις που εκφράστηκαν με τις γραπτές παρατηρήσεις που κατατέθηκαν στο Δικαστήριο συγκλίνουν υπέρ της απόρριψης του κριτηρίου αυτού στην υπό κρίση υπόθεση.

56. Συντάσσομαι επίσης με την άποψη αυτή. Πράγματι, εκτιμώ ότι, μολονότι το τεχνικό αυτό μέσο έχει θεμελιώδη σημασία στο πλαίσιο της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας, καθόσον, μεταξύ άλλων, συνιστά το σημείο αφετηρίας της αιγιαλίτιδας ζώνης και της μέτρησης του εύρους της, η χρήση του παρ' όλ' αυτά στο πλαίσιο της οδηγίας 92/81 δεν δικαιολογείται προφανώς, διότι, όπως τονίζει η Επιτροπή, οι δύο πράξεις επιδιώκουν διαφορετικούς σκοπούς.

57. Συναφώς, σημειωτέον ότι η Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας σκοπεί, σύμφωνα με το προοίμιό της, «στην ανάγκη εγκαθίδρυσης [...] έννομης τάξης σχετικά με τις θάλασσες και τους ωκεανούς η οποία θα διευκολύνει την διεθνή επικοινωνία και θα προαγάγει τις ειρηνικές χρήσεις των θαλασσών και των ωκεανών, τη δίκαιη και αποτελεσματική χρησιμοποίηση των πόρων τους, τη διατήρηση των ζωντανών πλουτο-

παραγωγικών πόρων τους, και την μελέτη, προστασία και διαφύλαξη του θαλάσσιου περιβάλλοντος». Ως μέσο, η γραμμή βάσεως μετέχει στην εγκαθίδρυση της εν λόγω «έννομης τάξεως» καθόσον, όπως προανέφερα, συμβάλλει στην οριοθέτηση των θαλασσίων ζωνών που καθορίζονται στη Σύμβαση, δηλαδή, των εσωτερικών υδάτων, της αιγιαλίτιδας ζώνης, της συνορεύουσας ζώνης και της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης. Επομένως, μετέχει στον καθορισμό των δικαιωμάτων που μπορούν να ασκούν τα συμβαλλόμενα κράτη και των υποχρεώσεων που υπέχουν τα κράτη αυτά σε κάθε μία από τις εν λόγω ζώνες, σύμφωνα με τις διατάξεις της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας.

58. Όπως διευκρίνισε το Δικαστήριο, η οδηγία 92/81 έχει ως σκοπό «τη διασφάλιση της ελεύθερης κυκλοφορίας των πετρελαιοειδών στην εσωτερική αγορά, καθώς και την αποφυγή των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού που θα μπορούσαν να προκύψουν από τις διαφορετικές διαρθρώσεις των ειδικών φόρων καταναλώσεως»<sup>18</sup>. Το κριτήριο που πρέπει να επιλεγεί για τη διάκριση των κοινοτικών υδάτων από τις εσωτερικές πλωτές οδούς πρέπει να είναι προσαρμοσμένο στον σκοπό αυτό. Τούτο δεν συμβαίνει, κατά τη γνώμη μου, όσον αφορά το βασιζόμενο στη γραμμή βάσεως κριτήριο.

59. Περαιτέρω, λαμβάνοντας υπόψη τη γραμμή βάσεως, θα καταλήγαμε στο υπερβολικό κατ' εμέ αποτέλεσμα τα «εσωτερικά ύδατα» των κρατών μελών, τα οποία, σύμφωνα με το άρθρο 8 της Συμβάσεως για το

18 — Απόφαση της 29ης Απριλίου 2004, C-240/01, Επιτροπή κατά Γερμανίας (Συλλογή 2004, σ. I-4733, σκέψη 39).

δίκαιο της θάλασσας, είναι «τα [κείμενα εντεύθεν της γραμμής βάσεως της αιγιαλίδας ζώνης] ύδατα», να πρέπει να θεωρηθούν όλα ως εσωτερικές πλωτές οδοί κατά την έννοια της οδηγίας 92/81, ακόμη και αν κείνται εκείθεν των εκβολών των ποταμών.

60. Επομένως, θεωρώ ότι το κριτήριο της γραμμής βάσεως που περιλαμβάνεται στα άρθρα 3 επ. της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας δεν είναι λυσιτελές για τη διάκριση των κοινοτικών υδάτων από τις εσωτερικές πλωτές οδούς για τους σκοπούς της οδηγίας 92/81.

61. Ο καθορισμός των δύο αυτών εννοιών δεν πρέπει, πάντως, κατά τη γνώμη μου, να επαφίεται μόνο στην εκτίμηση των κρατών μελών, ειδάλλως οδηγούμαστε σε αποκλίνουσες ερμηνείες, πράγμα το οποίο αντιστρατεύεται τον σκοπό που επιδιώκει ο νομοθέτης με την οδηγία 92/81. Για τον λόγο αυτό, πρέπει να αναζητηθεί αυτοτελής ερμηνεία των εννοιών των κοινοτικών υδάτων και των εσωτερικών πλωτών οδών<sup>19</sup>.

19 — Το Δικαστήριο κατέληξε στην ίδια διαπίστωση επ' αφορμή της έκφρασης «να χρησιμοποιηθούν ως καύσιμα» του άρθρου 2, παράγραφος 2, πρώτη περίοδος, της οδηγίας 92/81, με την προαναφερθείσα απόφαση Επιτροπή κατά Γερμανίας. Υπό την αυτή λογική, το Δικαστήριο έκρινε, με τη σκέψη 21 της προαναφερθείσας αποφάσεως Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft, ότι «αποκλίνουσα ερμηνεία, σε εθνικό επίπεδο, όσον αφορά τις εν λόγω υποχρεώσεις εξαιρέσεως, όχι μόνο θα έπληττε τους στόχους των κοινοτικών διατάξεων και την ασφάλεια δικαίου, αλλά θα ενείχε τον κίνδυνο να τύχουν άνισης μεταχειρίσεως οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις».

62. Συναφώς, το Δικαστήριο είχε την ευκαιρία να κρίνει με την προαναφερθείσα απόφασή του Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft, ότι «οι ορισμοί που αφορούν τα διεπόμενα από την οδηγία 92/81 προϊόντα και οι επ' αυτών εφαρμοστέες εξαιρέσεις πρέπει να ερμηνεύονται αυτοτελώς, βάσει του γράμματος των σχετικών διατάξεων καθώς και των επιδιωκομένων από την οδηγία αυτή σκοπών»<sup>20</sup>.

63. Όπως προανέφερα, η οδηγία 92/81 σιωπά ως προς τον ορισμό και τη συνακόλουθη οριοθέτηση των εννοιών των κοινοτικών υδάτων και των εσωτερικών πλωτών οδών.

64. Όσον αφορά τον σκοπό της ίδιας αυτής οδηγίας, κατ' εμέ δεν είναι a priori προφανές ότι μπορεί να συναχθεί εξ αυτού ένα ικανοποιητικό κριτήριο. Πράγματι, το καθεστώς υποχρεωτικής απαλλαγής και το καθεστώς προαιρετικής απαλλαγής εντάσσονται, όπως μαρτυρεί η έκτη αιτιολογική σκέψη της εν λόγω οδηγίας, στον σκοπό αποφυγής των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού. Περαιτέρω, οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού που επιδιώκει επομένως να αποφύγει η οδηγία αυτή μπορούν κάλλιστα να προκύψουν τόσο στη ναυσιπλοΐα εντός των κοινοτικών υδάτων όσο και στη ναυσιπλοΐα εντός του κοινοτικού δικτύου των εσωτερικών πλωτών οδών.

20 — Σκέψη 19.

65. Εφόσον, βάσει του γράμματος και του σκοπού της οδηγίας 92/81, δεν μπορούν να καθοριστούν επακριβώς οι έννοιες των κοινοτικών υδάτων και των εσωτερικών πλωτών οδών, πρέπει να αναζητηθεί αν οι δύο αυτές έννοιες καθορίζονται σε άλλες κοινοτικές πράξεις.

66. Επιβάλλεται συναφώς η διαπίστωση ότι οι δύο αυτές έννοιες δεν είναι καινοφανείς στο κοινοτικό δίκαιο και δεν αφορούν μόνο τον τομέα που καλύπτει η οδηγία 92/81.

67. Έτσι, ενέχει ενδιαφέρον η παρατήρηση ότι η έννοια των κοινοτικών υδάτων χρησιμοποιείται στον τομέα της κοινής αλιευτικής πολιτικής. Μία από τις πρώτες εκδοχές της, αν και με άλλη ονομασία, ανευρίσκεται στον κανονισμό (ΕΟΚ) 2141/70 του Συμβουλίου<sup>21</sup>, ακολούθως στον κανονισμό (ΕΟΚ) 101/76 του Συμβουλίου<sup>22</sup> που τον αντικατέστησε, οι οποίοι επιβάλλουν στα κράτη μέλη την υποχρέωση να εξασφαλίζουν σε όλα τα αλιευτικά σκάφη υπό σημαία ενός των κρατών μελών που είναι νηολογημένα στην επικράτεια της Κοινότητας<sup>23</sup> την ισότητα των όρων προσβάσεως και εκμεταλλεύσεως των αποθεμάτων που ευρίσκονται στα θαλάσσια ύδατα τα οποία υπάγονται στην κυριαρχία ή στη δικαιοδοσία τους.

21 — Κανονισμός της 20ής Οκτωβρίου 1970, περί θεσπίσεως κοινής διαρθρωτικής πολιτικής στον τομέα της αλιείας (ΙΟ L 236, p. 1).

22 — Κανονισμός της 19ης Ιανουαρίου 1976, περί θεσπίσεως κοινής διαρθρωτικής πολιτικής στον τομέα της αλιείας (ΕΕ ειδ. έκδ. 04/001, σ. 61).

23 — Βλ. άρθρα 2, παράγραφοι 1, των κανονισμών αυτών.

68. Η έννοια των κοινοτικών υδάτων χρησιμοποιήθηκε επίσης για να καθορίσει την αλιευτική ζώνη της Κοινότητας που προέκυψε από την κοινοτικοποίηση των αποκλειστικών οικονομικών ζωνών των κρατών μελών<sup>24</sup>.

69. Πάντοτε στον τομέα της αλιείας, οι πλέον πρόσφατες κοινοτικές πράξεις καθορίζουν ρητώς ως «κοινοτικά ύδατα» «τα ύδατα που εμπίπτουν στην κυριαρχία ή στη δικαιοδοσία των κρατών μελών», σε αντίθεση με τα «διεθνή ύδατα» που είναι «τα ύδατα που δεν εμπίπτουν στην κυριαρχία ή στη δικαιοδοσία ενός κράτους»<sup>25</sup>.

70. Εφόσον καθορίζονται σε αντιδιαστολή προς τα διεθνή ύδατα, τα ύδατα της Κοινότητας, νοούμενα υπό ευρεία έννοια ως τα θαλάσσια ύδατα που εμπίπτουν στην κυριαρχία ή στη δικαιοδοσία των κρατών μελών, δύνανται να περιλάβουν το σύνολο της θαλάσσιας επικρατείας των κρατών μελών.

24 — Βλ., μεταξύ άλλων, την απόφαση της 25ης Ιουλίου 1991, υπόθεση C-258/89, Επιτροπή κατά Ισπανίας (Συλλογή 1991, σ. I-3977, σκέψεις 12 και 13). Η δημιουργία κοινοτικής αλιευτικής ζώνης προκύπτει από το ψήφισμα του Συμβουλίου, της 3ης Νοεμβρίου 1976, που αφορά ορισμένες εξωτερικές πτυχές της καθιερώσεως στην Κοινότητα αλιευτικής ζώνης 200 μιλίων από 1ης Ιανουαρίου 1977 (ΕΕ 1981, C 105, σ. 1).

25 — Βλ., παραδείγματος χάρι, άρθρα 2, στοιχείο β', και 3, στοιχείο β', του κανονισμού (ΕΚ) 27/2005 του Συμβουλίου, της 22ης Δεκεμβρίου 2004, περί καθορισμού, για το 2005, για ορισμένα αποθέματα ιχθύων και ομάδες αποθεμάτων ιχθύων, των αλιευτικών δυνατοτήτων και των συναφών όρων στα κοινοτικά ύδατα και, για τα κοινοτικά σκάφη, σε άλλα ύδατα όπου απαιτούνται περιορισμοί αλιευμάτων (ΕΕ 2005, L 12, σ. 1).

71. Για να καθορισθεί ποιο είναι το χαμηλότερο όριο των κοινοτικών υδάτων σε σχέση με τις εσωτερικές πλωτές οδούς του άρθρου 8, παράγραφος 2, στοιχείο β', της οδηγίας 92/81, έχει σημασία η αντιπαράθεση των δύο εννοιών, όπως ερωτά το αιτούν δικαστήριο με το πρώτο ερώτημά του.

72. Υπό το πρίσμα αυτό, σημειώτεον κατ' αρχάς ότι η έννοια των εσωτερικών πλωτών οδών αποτελεί πλήρως τμήμα του κοινοτικού δικαίου. Έτσι, το άρθρο 80 ΕΚ αφορά ρητώς τις «πλωτές μεταφορές».

73. Στη συνέχεια, παρατηρώ ότι εκδόθηκαν πολλές κοινοτικές πράξεις για την κανονιστική ρύθμιση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας εντός της Κοινότητας, όσον αφορά, παραδείγματος χάρη, την πρόσβαση στο επάγγελμα του μεταφορέα εμπορευμάτων δια της πλωτής οδού και την αμοιβαία αναγνώριση των πτυχίων<sup>26</sup>, τη διαρθρωτική εξυγίανση<sup>27</sup>, την ικανότητα των κοινοτικών στόλων<sup>28</sup>,

την ασφάλεια και τις τεχνικές προδιαγραφές των πλοίων της εσωτερικής ναυσιπλοΐας<sup>29</sup>, ή ακόμη τον καθορισμό των κοινών κανόνων που τυχάνουν εφαρμογής στις μεταφορές των εμπορευμάτων ή προσώπων δια της πλωτής οδού μεταξύ των κρατών μελών<sup>30</sup>.

74. Μεταξύ των κοινοτικών αυτών πράξεων, επιθυμώ να δώσω έμφαση στην οδηγία 82/714 η οποία, υπενθυμίζω, θεσπίζει τις τεχνικές προδιαγραφές των πλοίων της εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Η οδηγία αυτή εντάσσεται στο πλαίσιο εφαρμογής της κοινής πολιτικής μεταφορών στον τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας και πρέπει να συμβάλει, σύμφωνα με την πρώτη αιτιολογική της σκέψη, «στις καλύτερες συνθήκες, τόσο στο επίπεδο της ασφάλειας όσο και στο επίπεδο των όρων ανταγωνισμού, για την κυκλοφορία των πλοίων στο κοινοτικό δίκτυο».

75. Λαμβανομένου υπόψη του ότι «οι οδοί του εσωτερικού πλωτού δικτύου της Κοινότητας εμφανίζουν διαφορετικά χαρακτηριστικά όσον αφορά την ασφάλεια», η οδηγία 82/714 προβαίνει σε «κατανομή των οδών αυτών σε πολλές ζώνες»<sup>31</sup>.

26 — Βλ., παραδείγματος χάρη, την οδηγία 87/540/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 9ης Νοεμβρίου 1987, για την πρόσβαση στο επάγγελμα του μεταφορέα εμπορευμάτων δια πλωτής οδού στον τομέα των εθνικών και διεθνών μεταφορών και την αμοιβαία αναγνώριση των διπλωμάτων, πιστοποιητικών και άλλων τίτλων που αφορούν το επάγγελμα αυτό (ΕΕ L 322, σ. 20).

27 — Κανονισμός (ΕΟΚ) 1101/89 του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 1989, σχετικά με τη διαρθρωτική εξυγίανση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας (ΕΕ L 116, σ. 25).

28 — Κανονισμός 718/1999.

29 — Αναφέρω δύο οδηγίες: την οδηγία 76/135/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 20ής Ιανουαρίου 1976, περί αμοιβαίας αναγνώρισης των πιστοποιητικών αξιοπλοΐας πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/002, σ. 3), και την οδηγία 82/714.

30 — Βλ., μεταξύ άλλων, τον κανονισμό (ΕΚ) 1356/96 του Συμβουλίου, της 8ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τους κοινούς κανόνες που εφαρμόζονται στις μεταφορές εμπορευμάτων ή προσώπων μέσω εσωτερικών πλωτών οδών μεταξύ των κρατών μελών, ενόψει της καθιέρωσης στις μεταφορές αυτές της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών (ΕΕ L 175, σ. 7).

31 — Τρίτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 82/714. Το άρθρο 1 της οδηγίας διευκρινίζει την κατάταξη αυτή και παραπέμπει στο παράρτημα Ι αυτής.



76. Είναι ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα η παραπομπή στο παράρτημα Ι της εν λόγω οδηγίας. Πράγματι, στο παράρτημα αυτό περιλαμβάνεται «ο κατάλογος των εσωτερικών πλωτών οδών του κοινοτικού δικτύου, κατανεμημένων γεωγραφικώς σε ζώνες 1, 2, 3 και 4».

77. Στο κεφάλαιο 1 του παραρτήματος, και μεταξύ των εσωτερικών πλωτών οδών της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας που κατατάσσονται στη ζώνη 2, περιλαμβάνεται η ακόλουθη περιγραφή που πρέπει να παρατεθεί αυτολεξεί:

«Ελβας: από το χαμηλότερο όριο στο λιμάνι του Αμβούργου μέχρι τη γραμμή που συνδέει τον σφαιρικό σημαντήρα του Doese και το βορειοδυτικό ακρωτήριο του Hohe Ufer (Dieksand) με τους παραποτάμους Este, Luehe, Schwinge, Oste, Pinnau, Krueckau και Stoer (πάντα από το πρόχωμα του φράγματος προς το στόμιο [του ποταμού]), συμπεριλαμβανομένου και του Nebenelbe»

78. Η ούτω περιγραφόμενη ζώνη αντιστοιχεί στο δέλτα του Έλβα που, εκκινώντας από τον λιμένα του Αμβούργου, εκτείνεται μέχρι τις εκβολές στη Βόρεια Θάλασσα, βορείως του Cuxhaven. Η ζώνη αυτή αντιπροσωπεύει το μείζον τμήμα του τομέα όπου το βυθοκόρο σκάφος «Cristoforo Colombo» πραγματοποίησε εργασίες βυθοκόρησης. Αποτελεί εσωτερική πλωτή οδό κατά το κοινοτικό δίκαιο και, επομένως, κατά την άποψή μου, πρέπει να χαρακτηριστεί ως τέτοια στο πλαίσιο εφαρμογής της οδηγίας 92/81.

79. Πράγματι, ο κοινοτικός νομοθέτης, αναφερόμενος στην οδηγία κατά την έννοια των εσωτερικών πλωτών οδών και χωρίς να δίδει ιδιαίτερο ορισμό, παραπέμπει υποχρεωτικά στον υφιστάμενο ορισμό αυτού που καλύπτει η εν λόγω έκφραση. Επιπλέον, θεωρώ ότι στερείται συνοχής και αντίκειται στην αρχή της ασφαλείας δικαίου το να δίδεται στην έννοια των εσωτερικών πλωτών οδών διαφορετικός ορισμός αναλόγως της εκάστοτε κοινοτικής πράξεως.

80. Προσθέτω ότι, κατά την άποψή μου, υπάρχει κίνδυνος στρεβλώσεων του ανταγωνισμού στην ίδια την οδηγία 92/81 λόγω της διττής φύσης των επιτρεπτών καθεστώτων απαλλαγής. Κατά συνέπεια, η εξάλειψη του κινδύνου αυτού μπορεί να επέλθει μάλλον με τροποποίηση της κοινοτικής νομοθεσίας, ενοποιητικής των καθεστώτων και διευκρινιστικής επομένως του εφαρμοστέου δικαίου<sup>32</sup>, αντί με νομολογιακή ερμηνεία καταλήγουσα στη δημιουργία νέου κριτηρίου ισταμένου υπεράνω άλλων, ήδη υφισταμένων και απαντώντων σε διάφορα κείμενα. Από το ίδιο το συμφέρον του κοινοτικού δικαίου προκύπτει ότι, για την ευχερή προσέγγισή του και επομένως για την αποτελεσματικότητά του, τέτοιου είδους περιπλοκές είναι προς αποφυγή.

32 — Συναφώς, διαπιστώνω ότι το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο ε', της αρχικής πρότασης οδηγίας του Συμβουλίου για την εναρμόνιση των διαρθρώσεων των ειδικών φόρων καταναλώσεως επί των πετρελαιοειδών, που υπέβαλε η Επιτροπή στις 27 Σεπτεμβρίου 1990, υπήγαγε στο ίδιο καθεστώς απαλλαγής τα «πετρελαιοειδή που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν ως καύσιμα για την εσωτερική ναυσιπλοΐα και τη ναυσιπλοΐα εντός των κοινοτικών υδάτων» [COM(90) 434 τελικό, ΕΕ C 322, σ. 18].

81. Επομένως, κατά την άποψή μου, οι εσωτερικές πλωτές οδοί πρέπει να νοηθούν ως καλύπτοντες το σύνολο των εσωτερικών πλωτών οδών του κοινοτικού δικτύου, όπως απαριθμούνται στο παράρτημα Ι της οδηγίας 82/714.

82. Συσχετιζόμενη με τον ορισμό αυτό, τα κοινοτικά ύδατα πρέπει να νοηθούν ως περιλαμβάνοντα τα θαλάσσια ύδατα που εμπíπτουν στην κυριαρχία ή τη δικαιοδοσία των κρατών μελών, πλην των εσωτερικών πλωτών οδών, όπως τις προκαθορίσαμε.

83. Η προταθείσα από το Finanzgericht Hamburg και υποστηριχθείσα από τη Jan de Nul και την Επιτροπή λειτουργική προσέγγιση δεν δύναται προφανώς να διακυβεύσει την ανάλυση αυτή.

84. Υπενθυμίζω ότι η προσέγγιση αυτή συνίσταται, κατ' ουσίαν, στο επιχείρημα ότι τα κοινοτικά ύδατα, κατά το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ', πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 92/81, αντιστοιχούν σε όλα τα ύδατα όπου διεξάγεται συνήθως η θαλάσσια ναυσιπλοΐα για εμπορικούς σκοπούς.

85. Κατά την άποψή μου, βάσει της ερμηνείας αυτής δεν αναγνωρίζεται, σε κοινοτικό επίπεδο, η ύπαρξη ιδιαίτερης κατηγορίας

εσωτερικών πλωτών οδών, δηλαδή των πλωτών οδών θαλάσσιου χαρακτήρα.

86. Συγκεκριμένα, το δέλτα του Έλβα, όπως περιγράφηκε ανωτέρω, έχει τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που του προσδίδουν την ιδιότητα της πλωτής οδού θαλάσσιου χαρακτήρα.

87. Ο χαρακτηρισμός αυτός δεν ανάγεται μόνον στο εθνικό δίκαιο, αλλά αποτελεί επίσης μέρος του κοινοτικού δικαίου. Επομένως, η απόφαση 77/527/ΕΟΚ της Επιτροπής, της 29ης Ιουλίου 1977, περί καθορισμού του πίνακα των εσωτερικών πλωτών οδών θαλασσίου χαρακτήρα για την εφαρμογή της οδηγίας 76/135/ΕΟΚ του Συμβουλίου<sup>33</sup>, κατατάσσει στην κατηγορία αυτή τον «Elbe unterhalb des Hamburger Hafens». Ομοίως, το παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΚ) 13/2004 της Επιτροπής, της 8ης Δεκεμβρίου 2003, για τον καθορισμό του πίνακα των πλωτών ποταμίων οδών θαλάσσιου χαρακτήρα που αναφέρεται στο άρθρο 3 στοιχείο δ', του κανονισμού (ΕΟΚ) 1108/70 του Συμβουλίου<sup>34</sup>, αναφέρει τον «Unterelbe» ως τμήμα των πλωτών οδών θαλάσσιου χαρακτήρα.

33 — ΕΕ ειδ. έκδ. 07/002, σ. 22. Η απόφαση αυτή συνιστά μέτρο εκτελέσεως του άρθρου 3, παράγραφος 6, της οδηγίας 76/135/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 20ής Ιανουαρίου 1976, περί αμοιβαίας αναγνωρίσεως των πιστοποιητικών αξιοπλοΐας πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/002, σ. 3), σύμφωνα με το οποίο «[τ]α κράτη μέλη είναι δυνατόν να απαιτούν, στις λωρίδες θαλασσίας ναυσιπλοΐας, την εκπλήρωση προσθέτων όρων ισοδυνάμων με εκείνους οι οποίοι απαιτούνται για τα πλοία τους. Τα κράτη μέλη πληροφορούν την Επιτροπή περί αυτών των οδών θαλασσίας ναυσιπλοΐας, ο κατάλογος των οποίων θα καταρτισθεί από την Επιτροπή εντός τριών μηνών από την έναρξη ισχύος αυτής της οδηγίας, βάσει των πληροφοριών που παρέχουν σ' αυτήν τα κράτη μέλη».

34 — ΕΕ 2004, L 3, σ. 3.

88. Επομένως, το γεγονός και μόνον ότι τα ύδατα μπορούν να χρησιμοποιηθούν από ποντοπόρα πλοία για εμπορικούς σκοπούς δεν αρκεί για να χαρακτηρισθούν ως κοινοτικά ύδατα.

89. Κατόπιν της αναλύσεως αυτής, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στο Finanzgericht Hamburg ότι το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ', πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 92/81 έχει την έννοια ότι στα κοινοτικά ύδατα περιλαμβάνονται τα θαλάσσια ύδατα που εμπίπτουν στην κυριαρχία ή τη δικαιοδοσία των κρατών μελών, πλην των εσωτερικών πλωτών οδών του άρθρου 8, παράγραφος 2, στοιχείο β', της οδηγίας αυτής. Οι πλωτές αυτές οδοί αποτελούνται από το σύνολο των εσωτερικών πλωτών οδών του κοινοτικού δικτύου, όπως απαριθμούνται στο παράρτημα Ι της οδηγίας 82/714<sup>35</sup>.

*B — Επί του δευτέρου προδικαστικού ερωτήματος*

90. Με το δεύτερο αυτό ερώτημα, το Finanzgericht Hamburg ερωτά το Δικαστή-

35 — Στο συγκεκριμένο πλαίσιο της υποθέσεως της κύριας δίκης, και λαμβανομένης υπόψη της διαδρομής του βυθοκόρου σκάφους που περιγράφει η Jan de Nul με τις γραπτές παρατηρήσεις της, το πλωτό αυτό μέσο έπλευσε προφανώς κατά μεγάλο μέρος στην εσωτερική πλωτή οδό που αποτελεί ο «Unterebbe», κατόπιν δε στα κοινοτικά ύδατα, στα ανοικτά του Cuxhaven. Εναπόκειται στο Finanzgericht Hamburg να αποσαφηνίσει το εν λόγω σημείο, αποφασιστικής σημασίας για την διάκριση μεταξύ των πετρελαιοειδών που εμπίπτουν στο καθεστώς υποχρεωτικής απαλλαγής και των πετρελαιοειδών που εμπίπτουν στο καθεστώς προαιρετικής απαλλαγής.

ριο αν η εντός των κοινοτικών υδάτων εκμετάλλευση ενός βυθοκόρου σκάφους με χώρο φορτώσεως χαρακτηρίζεται συνολικώς ως ναυσιπλοΐα, κατά το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ', πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 92/81, ή αν πρέπει να γίνεται διαφοροποίηση αναλόγως των διαφόρων δραστηριοτήτων του σκάφους κατά τη διάρκεια του πλου.

91. Από την απόφαση παραπομπής προκύπτει ότι το Hauptzollamt δέχθηκε, κατά τη διάρκεια της κύριας δίκης, ότι η κατανάλωση πετρελαιοειδών κατά τη μετακίνηση του βυθοκόρου σκάφους «Cristoforo Colombo» χωρίς φορτίο πρέπει να τύχει απαλλαγής των ειδικών φόρων καταναλώσεως. Επιπλέον, η Jan de Nul δεν αρνείται στην υπόθεση της κύριας δίκης την καταβολή των φόρων αυτών επί της ποσότητας των πετρελαιοειδών που καταναλώνεται για την εκτέλεση των εργασιών απορροφήσεως ύδατος και άλλων προερχομένων από τον βυθό υλικών<sup>36</sup>. Επομένως, η διαφορά της κύριας δίκης περιορίζεται στο πρόβλημα της ενδεχόμενης απαλλαγής των πετρελαιοειδών που καταναλώνονται για τις μετακινήσεις του βυθοκόρου σκάφους κατά την απορρόφηση των προερχομένων από τον βυθό υλικών, δηλαδή για τις μετακινήσεις του βυθοκόρου σκάφους κατά την εκτέλεση της βυθοκόρησης<sup>37</sup>.

36 — Απόφαση παραπομπής, σ. 3 και 4.

37 — Όπως και η Επιτροπή, αντιλαμβάνομαι τις «μετακινήσεις» υπό ευρεία έννοια, δηλαδή ότι περιλαμβάνουν και τις τεχνικές ενέργειες κατά την επί τόπου στάση του βυθοκόρου.

92. Κατά συνέπεια, και όπως προτείνει η Επιτροπή<sup>38</sup>, το δεύτερο αυτό ερώτημα πρέπει να γίνει αντιληπτό υπό την έννοια ότι σκοπεύει να καθορίσει αν παρόμοιοι ελιγμοί πρέπει να θεωρηθούν ως ναυσιπλοΐα εντός των κοινοτικών υδάτων, κατά την έννοια του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ', της οδηγίας 92/81.

93. Εκτιμώ ότι πρέπει να δοθεί καταφατική απάντηση στο ερώτημα αυτό.

94. Πρώτον, θεωρώ ότι, καθόσον το βυθοκόρο σκάφος διαθέτει σύστημα κινήσεως που του εξασφαλίζει αυτονομία στις μετακινήσεις του, οι εν λόγω μετακινήσεις πρέπει να εξομοιωθούν με ναυσιπλοΐα. Κατά την άποψή μου, δεν ισχύει το αυτό για βυθοκόρο σκάφος που δεν διαθέτει κανένα μέσον που να του επιτρέπει να πλέει αυτόνομα<sup>39</sup>.

38 — Γραπτές παρατηρήσεις, σημεία 68 και 69.

39 — Αναφέρω, παραδείγματος χάρι, την περίπτωση βυθοκόρου οδηγούμενης από ρυμουλκό στον χώρο όπου πρέπει να πραγματοποιηθεί η βυθοκρήση, ζήτημα το οποίο αποτέλεσε αντικείμενο της αποφάσεως του γαλλικού Tribunal des conflits, της 11ης Δεκεμβρίου 1972, Préfet de la Gironde κατά CA Bordeaux (Spathis κατά Port autonome de Bordeaux), υπ' αριθ. 1975. Το ανώτερο δικαστήριο έκρινε ότι, όσον αφορά αυτό το είδος βυθοκόρου, «μολονότι οι ελιγμοί με τη χρήση κάβων που προσδένονται σε ναύδετα ή σημαντήρες της επιτρέπουν να πραγματοποιεί, για την εκτέλεση των εργασιών της, ορισμένες κινήσεις κατά μήκος ή κατά πλάτος, το γεγονός αυτό, το οποίο συνδέεται αναπόσπαστα με την ίδια τη λειτουργία του πλωτού αυτού μέσου, δεν είναι αφεαυτού ικανό δεν μπορεί να την καταστήσει όχημα κατά την έννοια των διατάξεων του νόμου της 31ης Δεκεμβρίου 1957», ο οποίος αναγνωρίζει υπέρ των τακτικών πολιτικών δικαστηρίων την αρμοδιότητα να εκδικάζουν αγωγές αποζημιώσεως για ζημιές προκαλούμενες από οποιοδήποτε όχημα, κατά προσώπου δημοσίου δικαίου (JO «Lois et Décrets» της 5ης Ιανουαρίου 1958, σ. 196). Αντιθέτως, οι διατάξεις του νόμου αυτού τυγχάνουν εφαρμογής σε περίπτωση ζημιών που προκαλεί αυτοκινούμενο βυθοκόρο σκάφος κατά τη βυθοκρήση εντός λιμένα [βλ. απόφαση του γαλλικού Tribunal des conflits της 24ης Μαΐου 1965, Préfet de Seine-Maritime κατά TGI du Havre (Société Marles-Kuhlmann), υπ' αριθ. 1858].

95. Δεύτερον, υπενθυμίζω ότι το Δικαστήριο έχει κληθεί να ερμηνεύσει την κατά το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ', της οδηγίας 92/81 έννοια της ναυσιπλοΐας, με την προαναφερθείσα απόφαση Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft.

96. Στην υπόθεση που κατέληξε στην έκδοση της αποφάσεως εκείνης, η Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft eG (στο εξής: Deutsche See), επιχείρηση εκμεταλλεύσιμη γραφείο κηδειών, είχε ζητήσει από το Hauptzollamt Kiel την άδεια να χρησιμοποιεί στα σκάφη της όταν διοργανώνει τελετές κηδειών στην ανοικτή θάλασσα πετρελαιοειδή απαλλασσόμενα του ειδικού φόρου καταναλώσεως. Το Hauptzollamt Kiel αρνήθηκε την απαλλαγή αυτή στηριζόμενο στο άρθρο 4, παράγραφος 1, σημείο 4, του MinStG, με το αιτιολογικό ότι η δραστηριότητα της Deutsche See δεν συνίσταται στην εμπορική μεταφορά προσώπων ή εμπορευμάτων, αλλά στην τέλεση κηδειών στη θάλασσα. Το Finanzgericht Hamburg, επιληφθέν της διαφοράς, υπέβαλε στο Δικαστήριο ερώτημα για την ερμηνεία της έννοιας της ναυσιπλοΐας κατά το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ', πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 92/81.

97. Υπενθυμίζω ότι, με την απόφασή του, το Δικαστήριο τόνισε ότι η διάταξη αυτή, η οποία, το προβλέπει απαλλαγή των πετρελαιοειδών που παραδίδονται για να χρησιμοποιηθούν ως καύσιμο για τη ναυσιπλοΐα στα κοινοτικά ύδατα, περιλαμβάνει μία μόνον εξαίρεση. Πράγματι, όπως προκύπτει από την εν λόγω διάταξη, η απαλλαγή δεν εφαρμόζεται όταν τα πετρελαιοειδή χρησιμοποιούνται στη ναυσιπλοΐα με ιδιωτικά σκάφη αναψυχής. Στη συνέχεια, το Δικαστήριο επισημαίνει ότι στο άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ', δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 92/81 ως «ιδιωτικό σκάφος αναψυχής» ορίζεται το χρησιμοποιούμενο «για μη εμπορικούς σκοπούς»<sup>40</sup>.

98. Επομένως, σύμφωνα με το Δικαστήριο, προκύπτει ότι «κάθε πλοιοκτήτης για εμπορικούς σκοπούς εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της απαλλαγής από τον εναρμονισμένο ειδικό φόρο καταναλώσεως κατά το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ', πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 92/81»<sup>41</sup>. Δηλαδή, η διάταξη αυτή, σύμφωνα με το Δικαστήριο, τυγχάνει εφαρμογής σε «κάθε μορφή ναυσιπλοΐας, ανεξαρτήτως του σκοπού του πλοιοκτήτη, σε περίπτωση που διενεργείται για εμπορικούς σκοπούς»<sup>42</sup>.

99. Στο πλαίσιο της ίδιας αυτής αποφάσεως, το Δικαστήριο επισημαίνει κατ' αρχάς ότι

δεν αμφισβητείται ότι οι πλοιοκτήτες που διενεργεί η Deutsche See έχουν χαρακτήρα παροχής υπηρεσιών εξ επαχθούς αιτίας. Στη συνέχεια, το Δικαστήριο κρίνει ότι, «[λ]όγω του εμπορικού τους χαρακτήρα, οι πλοιοκτήτες αυτοί δεν εμπίπτουν στην προβλεπόμενη για τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής εξαίρεση, οπότε καλύπτονται από την απαλλαγή»<sup>43</sup>.

100. Από την ερμηνεία αυτή συνάγεται ότι ο σκοπός του πλοιοκτήτη που διενεργεί το σκάφος είναι αμελητέος όταν πρόκειται για ναυσιπλοΐα που διενεργείται για εμπορικούς σκοπούς. Εξάλλου, από τη διατύπωση του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ', δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 92/81, καταδεικνύεται ότι ο εμπορικός αυτός σκοπός δεν καλύπτει μόνο τη δραστηριότητα μεταφοράς επιβατών ή εμπορευμάτων, αλλά και την παροχή υπηρεσιών εξ επαχθούς αιτίας.

101. Κατά την άποψή μου, η δραστηριότητα βυθοκόρου σκάφους εμπίπτει στην τελευταία αυτή κατηγορία. Επομένως, η ναυσιπλοΐα του πλωτού αυτού μέσου, που διενεργείται στο πλαίσιο εκτελέσεως τέτοιας παροχής υπηρεσιών, εμπίπτει, λόγω του εμπορικού σκοπού της, στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ', της οδηγίας 92/81.

40 — Προαναφερθείσα απόφαση Deutsche See Bestattungs-Genossenschaft, σκέψη 22.

41 — Όπ.π., σκέψη 23.

42 — Όπ.π., σκέψη 29.

43 — Όπ.π., σκέψη 28.

102. Στο πλαίσιο της εκτελέσεως της παροχής υπηρεσιών, η ναυσιπλοΐα του βυθοκόρου σκάφους δεν περιλαμβάνει μόνο τις μετακινήσεις χωρίς φορτίο και τις μετακινήσεις προς μεταφορά των προερχομένων από τον βυθό υλικών μέχρι τον χώρο εναποθέσεως, αλλά και τους ελιγμούς του βυθοκόρου σκάφους για την άντληση ύδατος από τον βυθό, δηλαδή τις μετακινήσεις του στα πλαίσια της εκτελέσεως εργασιών βυθοκόρησης.

103. Επομένως, κατά τη γνώμη μου, το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ', της οδηγίας 92/81, πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι η εντός των κοινοτικών υδάτων ναυσιπλοΐα καλύπτει τους ελιγμούς του βυθοκόρου κατά τη βυθοκόρηση, δηλαδή τις μετακινήσεις του στα πλαίσια της εκτελέσεως εργασιών βυθοκόρησης.

104. Όπως προανέφερα, η Jan de Nul δεν αρνείται στην υπόθεση της κύριας δίκης την καταβολή ειδικών φόρων καταναλώσεως επί της ποσότητας των πετρελαιοειδών που καταναλώνονται για την εκτέλεση αμιγώς εργασιών απορροφήσεως. Πάντως, αναφέρω, ως τελική παρατήρηση, ότι, κατά την άποψή μου, η κατά το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ', της οδηγίας 92/81 απαλλαγή πρέπει επίσης να εφαρμόζεται και στα πετρελαιοειδή που καταναλώνονται και για την εκτέλεση των εργασιών αυτών, καθώς και για την εναπόθεση των υλικών βυθοκόρησης. Πράγματι, κρίνω ότι, για τους σκοπούς της εφαρμογής της διατάξεως αυτής, οι δραστηριότητες στις οποίες επιδίδεται βυθοκόρο σκάφος κατά τη βυθοκόρηση, ανεξαρτήτως αν πρόκειται για μετακινήσεις ή για πραγματοποιούμενες εργασίες, αποτελούν ένα άρρηκτο σύνολο.

## VI — Πρόταση

105. Κατόπιν του συνόλου των προηγούμενων σκέψεων, προτείνω στο Δικαστήριο να δώσει την εξής απάντηση στα προδικαστικά ερωτήματα που υπέβαλε το Finanzgericht Hamburg:

«1) Το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ', πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 92/81/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 19ης Οκτωβρίου 1992, για την εναρμόνιση των διαρθρώσεων των ειδικών φόρων κατανάλωσης που επιβάλλονται στα πετρελαιοειδή, έχει την έννοια ότι στα “κοινοτικά ύδατα” περιλαμβάνονται τα θαλάσσια ύδατα που εμπίπτουν στην κυριαρχία ή τη δικαιοδοσία των κρατών

μελών, πλην των εσωτερικών πλωτών οδών του άρθρου 8, παράγραφος 2, στοιχείο β', της οδηγίας αυτής. Οι εσωτερικές πλωτές οδοί αποτελούνται από το σύνολο των εσωτερικών πλωτών οδών του κοινοτικού δικτύου, όπως απαριθμούνται στο παράρτημα Ι της οδηγίας 82/714/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 4ης Οκτωβρίου 1982, για τη θέσπιση τεχνικών προδιαγραφών για τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

- 2) Το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ', της οδηγίας 92/81 έχει την έννοια ότι η “ναυσιπλοΐα εντός των κοινοτικών υδάτων” καλύπτει τους ελιγμούς του βυθοκόρου σκάφους κατά τις εργασίες αντλήσεως του ύδατος από τον βυθό, δηλαδή τις μετακινήσεις του στα πλαίσια της εκτελέσεως εργασιών βυθοκόρησης.»