

YVES BOT

FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA

Az ismertetés napja: 2006. december 14.¹

I – Bevezetés

1. A jelen előzetes döntéshozatal iránti kérelem keretében a Bíróságtól az ásványi olajok jövedéki adója szerkezetének összehangolásáról szóló, 1992. október 19-i 92/81/EGK tanácsi irányelvben² szereplő egyes fogalmak értelmezését kérték.

2. A Bíróságtól különösen a „belföldi vízi út” fogalmának a „közösségi víz” fogalmához viszonyított értelmezését kéri.

3. A Bíróságnak arról is döntenie kell, hogy egy úszókotró közösségi vizeken történő üzemeltetését teljes egészében a 92/81 irányelv 8. cikke (1) bekezdésének c) pontja szerinti „hajózásnak” kell-e tekinteni, vagy meg kell különböztetni az úszókotró adott alkalmazása keretében végzett különböző tevékenységeket, mint az üres úszókotró helyváltoztatásához kapcsolódó tevékenységek, a kotrási műveletek során végrehajtott manőverekhez kapcsolódó tevékenységek, valamint a műveletek során felszívott anyagok szállításához kapcsolódó tevékenységek.

4. A jelen indítványban egymást követően e két problémát vizsgálom.

1 – Eredeti nyelv: francia.

2 – HL L 316., 12. o. Az irányelvet legutóbb a jövedékiadó-köteles termékekre vonatkozó általános rendelkezésekről és e termékek tartásáról, szállításáról és ellenőrzéséről szóló 92/12/EGK irányelv, az ásványi olajok jövedéki adója szerkezetének összehangolásáról szóló 92/81/EGK tanácsi irányelv, valamint az ásványolajok [helyesen: ásványi olajok] jövedékiadó-mértékének közelítéséről szóló 92/82/EGK irányelv módosításáról szóló, 1994. december 22-i 94/74/EK tanácsi irányelv (HL L 365., 46. o.; magyar nyelvű kiadás 9. fejezet; 1. kötet, 264. o., a továbbiakban: 92/81 irányelv) módosította. A 92/81 irányelvet az energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről szóló, 2003. október 27-i 2003/96/EK tanácsi irányelv (HL L 283., 51. o.; magyar nyelvű kiadás 9. fejezet, 2. kötet, 405. o.) hatályon kívül helyezte.

5. Először is, ami a közösségi vizek és a belföldi vízi út fogalmait megkülönböztető kritériumot illeti, nem tartom helyesnek az

Egyesült Nemzetek Szervezete keretében 1982. december 10-én Montego Bayben aláírt tengerjogi egyezmény³ 3–7. cikke szerinti „alapvonal” alkalmazását. Szintén elutasítom a funkcionális megközelítést, amely lényegében azt állítja, hogy a 92/81 irányelv 8. cikke (1) bekezdésének c) pontja szerinti közösségi víz minden olyan víz, amelyen kereskedelmi célú tengeri hajózást folytatnak.

6. Ezzel szemben azt az értelmezést támogatom, amely szerint a 92/81 irányelv 8. cikke (2) bekezdésének b) pontja szerinti belföldi vízi út kivételével közösségi víznek tekintendő a tagállamok felségterületéhez és joghatósága alá tartozó tengeri víz. Bemutatom továbbá, hogy e belföldi vízi utak a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelmények megállapításáról szóló, 1982. október 4-i 82/714/EGK tanácsi irányelv⁴ I. mellékletében felsorolt belvízi úthálózat-hoz tartozó vízi utakból állnak.

7. Másodsorban a 92/81 irányelv 8. cikke (1) bekezdésének c) pontja szerinti „közös-

ségi vizeken történő hajózás” fogalmának értelmezését illetően először is azt mutatom be, hogy mivel az úszókotró meghajtórendszerrel rendelkezik, amely a helyváltoztatáshoz szükséges önállóságot biztosít, emiatt e helyváltoztatás hajózásnak tekinthető. Ezt követően azt javaslom, hogy a Bíróság a kérdést előterjesztő bíróságnak azt a választ adja, hogy ez a fogalom magában foglalja az anyagok felszívása során az úszókotró által végrehajtott manővereket, vagyis a kotrási tevékenysége keretében végzett helyváltoztatást.

II – Jogi háttér

A – A közösségi jog

8. A jövedéki jog területén a 92/12/EGK tanácsi irányelv⁵ rögzíti a jövedékiadó-köteles termékek általános rendszerére vonatkozó szabályokat. A 2. cikkének (1) bekezdése értelmében „[e]zen irányelvet és az 1. cikk (2) bekezdésében megjelölt irányelveket a Közösség területén kell alkalmazni az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződés minden egyes tagállamra vonatkozó meghatározása szerint, különös tekintettel annak 227. cikkére (jelenleg, módosítást követően EK 299. cikk)”, egyes, kifejezetten felsorolt állami felségterületek kivételével.

3 – Az Európai Közösség által az 1998. március 23-i 98/392/EK tanácsi határozattal (HL L 179., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 4. fejezet, 3. kötet 260. o.) megkötött egyezmény, és amelyet az Európai Unió valamennyi tagállama megerősített (a továbbiakban: tengerjogi egyezmény).

4 – HL L 301., 1. o.

5 – A jövedékiadó-köteles termékekre vonatkozó általános rendelkezésekről és e termékek tartásáról, szállításáról és ellenőrzéséről szóló, 1992. február 25-i irányelv (HL L 76., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 9. fejezet, 1. kötet, 19. o.).

9. A 92/12 irányelv 1. cikkének (2) bekezdése szerinti külön irányelvek egyrészről a jelen előzetes döntéshozatali eljárásban szereplő 92/81 irányelv, másrészről az ásványi olajok jövedékiadó-mértékének közelítéséről szóló, 1992. október 19-i 92/82/EGK tanácsi irányelv⁶.

10. A 92/81 irányelv ötödik preambulumbekkezdése szerint „közösségi szinten meg kell állapítani az egyes kötelező érvényű mentességeket”.

11. Ugyanakkor ezen irányelv hatodik preambulumbekkezdése szerint „biztosítani kell annak lehetőségét, hogy a tagállamok, amennyiben szükségesnek vélik, saját területükön egyes más mentességeket és csökkentéseket alkalmazhassanak, ha az nem vezet a verseny torzulásához”.

12. Az egyrészről a kötelező, és másrészről a választható adómentesség közötti kettősséget az említett irányelv 8. cikkének (1) és (2) bekezdése részletezi.

13. A 92/81 irányelv 8. cikkének (1) bekezdése a következőképpen szól:

„(1) A 92/12/EGK irányelvben meghatározott, jövedéki termékek adómentességet élvező felhasználásáról szóló általános rendelkezéseken túl, és más közösségi rendelkezések sérelme nélkül, a tagállamok az alábbiakat mentesítik a harmonizált jövedéki adó alól, azzal a feltétellel, hogy biztosítják az ilyen kivételek helyes és egyszerű alkalmazását, és megakadályoznak minden csalást, adókikerülést vagy visszaélést:

[...]

c) a közösségi vizeken történő hajózás céljából (beleértve a halászatot is) üzemanyagként felhasznált ásványi olajok a magánjellegű, kedvtelési célú hajók kivételével;

Ennek az irányelvnek az alkalmazásában „magánjellegű, kedvtelési célú hajó”: bármilyen hajó, amelyet a tulajdonos vagy az azt használó természetes vagy jogi személy használ bérlet vagy bármilyen más jogcím alapján, nem kereskedelmi céllal, különösen nem utasoknak vagy áruknek ellenszolgáltatás fejében történő szállítására vagy szolgáltatások ellenszolgáltatás fejében történő nyújtására, valamint nem az állami hatóságok céljaira;

6 – HL L 316., 19. o.

[...]"

B – *A nemzeti jog*

14. A 92/81 irányelv 8. cikkének (2) bekezdése kimondja, hogy:

„Az egyéb közösségi rendelkezések sérelme nélkül a tagállamok teljes vagy részleges adómentességet vagy csökkentést alkalmazhatnak az ásványi olajok vagy egyéb, hasonló célokra szánt, adóügyi ellenőrzés alá tartozó termékek adómértékében az alábbiak tekintetében:

[...]

b) belföldi vízi utakon folytatott hajózás, a magánjellegű, kedvtelési célú hajózás kivételével;

[...]

g) kotrási műveletek hajózható vízi utakon és kikötőkben.”

15. Németországban az ásványi olaj adómentességével kapcsolatos nemzeti jogi rendelkezéseket az ásványiolaj-adóról szóló, 1992. december 21-i törvény (Mineralölsteuergesetz)⁷, valamint az ásványiolaj-adóról szóló törvény 1993. szeptember 15-i végrehajtási rendelete (Mineralölsteuer Durchführungsverordnung)⁸ tartalmazzák.

16. A MinöStG 4. §-ának (1) bekezdése kimondja, hogy ugyanezen törvény 12. §-ától függően az ásványi olajokat adómentesen lehet üzemanyagként használni a kizárólag kereskedelmi jellegű hajózásban, és az ahhoz kapcsolódó tevékenységekben – úgymint a révkalauzolás, hajóvontatás és hasonló szolgáltatások – részt vevő hajók, a hadihajók és a hatóságok által használt hajók, a mentőhajók, valamint a hivatásszerű halászat céljára használt halászhajók meghajtására és fűtésére.

17. A MinöStG 31. §-a (2) bekezdésének 5. pontja által a rendeletalkotó hatóságra ruházott jogalkotási felhatalmazásnak megfelelően a MinöStV 17. §-a (5) bekezdésének 2. pontja kizárt bizonyos úszó munkagépeket a MinöStG 4. §-a (1) bekezdésének 4. pontja

7 – BGBl. 1992. I., 2185. o., a továbbiakban: MinöStG.

8 – BGBl. 1993. I., 1602. o., a továbbiakban: MinöStV.

értelmében vett „hajó” fogalmából. Így az említett 17. cikk (5) bekezdésének 2. pontja többek között kimondja, hogy a kotrógépeket, a darukat és a gabonaemelőket nem tekintik a MinöStG 4. cikke (1) bekezdésének 4. pontja szerinti „hajónak”, következésképpen a meghajtásukra és fűtésükre használt üzemanyag nem részesülhet adómentességben.

19. Az úszókotró felszívja a folyómederből a homokot, a kavicsokat és más hasonló anyagokat. A víz és az így kinyert anyagok keverékét a kotró tartályába juttatja, ezután ezeket az anyagokat a lerakóhelyre szállítják, ahol kiürítik.

20. 2000. április 3-án a Jan de Nul a Hauptzollamt Oldenburgnak (a továbbiakban: Hauptzollamt) elszámolt az anyagok felszívása és kiürítése során felhasznált ásványi olaj mennyiséggel.

III – A tényállás és az alapeljárás

18. A Jan de Nul (a továbbiakban: a Jan de Nul vagy az alapeljárás felperese) egy belgiumi székhelyű, vízépítő mérnöki tevékenységet végző vállalkozás. Ez a vállalkozás „Cristoforo Colombo” elnevezésű, úszókotrórnak is minősített vontatós szívó kotrógépet működtetett 1999. október 19. és december 17. között az Elba Hamburg és Cuxhaven közötti szakaszán végzett kotrási műveletek során⁹.

21. Ezt követően a Hauptzollamt jelezte az alapeljárás felperesének, hogy az ásványi olaj adóját meg kell fizetni a gép kiürítése érdekében megtett út, valamint az anyagok felszívása folyamán végrehajtott manőverek során felhasznált ásványiolaj-mennyiség tekintetében is. A Jan de Nul által 2000. november 15-én elkészített, az adóra vonatkozó kiegészítő elszámolás alapján az adókötelettség összege 183 127,02 DEM volt.

22. 2002. július 3-i határozatával a Hauptzollamt elutasította a Jan De Nul e határozat elleni, 2000. december 19-i panaszát. 2002. augusztus 2-án a fenti társaság keresetet nyújtott be a Finanzgericht Hamburghoz (Németország).

⁹ – A Jan de Nul az írásbeli észrevételeiben pontosítja, hogy ezt a műveletet 638 kilométeren (Hamburg kikötő) és 748 kilométeren (Cuxhaven partjai körüli vizeken) hajtotta végre.

23. E bíróság előtt a Jan de Nul előadta, hogy az úszókotró tevékenysége hasonló a kereskedelmi hajózásra specializált hajókéhoz, így az üzemanyag, amely nem magának a kotrógépnak a működtetéséhez, hanem annak helyválttatásához került felhasználásra, mentesség alá esik. Véleménye szerint az ásványi olajok adójának meghatározása sérti a 92/81 irányelv 8. cikke (1) bekezdésének c) pontját, amely szerint a közösségi vizeken történő hajózás kötelező mentesítést élvez. Az alapeljárás felperese szerint az Elba azon szakasza, ahol a munkálatok folytak, közösségi víznek tekintendő. A Bíróság Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft ügyben 2004. április 1-jén hozott ítélete¹⁰ alapján az alapeljárás felperese ezenfelül azzal érvelt, hogy a közösségi vizeken végzett kereskedelmi hajózás a 92/81 irányelv szerint mentesül az ásványi olaj adója alól, függetlenül a megtett úttól.

24. A Hauptzollamt ezzel szemben ugyan-ezen bíróság előtt azzal érvelt, hogy az Elba azon folyószakasza, ahol az úszókotróval a munkálatokat végezték, belföldi vízi útnak minősül, amelynek következtében a 92/81 irányelv 8. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében a tagállamok által alkalmazható mentesség a nemzeti hatóságok rendelkezéskörébe tartozik. Ezen túlmenően megállapítja, hogy a MinöStV 17. cikke (5) bekezdésének 2. pontjából az következik, hogy az úszó munkagépek, mint a úszókotró,

nem tartoznak a MinöStG 4. §-a (1) bekezdésének 4. pontja értelmében vett „hajó” fogalmába.

25. 2004. december 27-i helyesbítő beadványában a Hauptzollamt – figyelemmel a Bundesfinanzhof által 2004. február 3-án hozott ítéletre¹¹, amelyben ez utóbbi figyelembe vette az úszókotró által végzett feladatok kettősségét, és az ásványi olaj adómentessége szempontjából különbséget tett e munkagépek közlekedési tevékenysége és munkavégzése között – módosította 2000. november 15-i nyilatkozatát.

26. A Bundesfinanzhof ugyanis elismerte, hogy a közlekedési tevékenységük során az úszókotrókat a kereskedelmi hajózásban részt vevő hajók módjára használják, és ennyiben mentesülnek ezen adó alól. Ezzel szemben a kotrás, a felszívás és a kiürítés műveletei során a munkavégzés kerül előtérbe, amelynek következtében az ennek keretében felhasznált üzemanyag nem mentesülhet az ásványi olaj jövedéki adója alól.

27. A helyesbítő beadványában a Hauptzollamt azt is elismerte, hogy a gép kiürítése

10 – A C-389/02. sz. ügy (EBHT 2004., I-3537. o.).

11 – VII R 4/03, BFHE 205., 351. o.

érdekében megtett út során az úszókotró által felhasznált ásványolaj-mennyiség a MinöStG szerint mentesül az ásványi olaj adója alól. Következésképpen a 2000. november 15-i nyilatkozat az adókötelezettséget 164 372,74 DEM összegre csökkentette.

28. Következésképpen az alapeljárásban részt vevő felek egyetértettek abban, hogy a kereset okafoyottá vált az ásványi olaj adó-alapjának a fenti csökkentéssel összefüggő elemei tekintetében. Az alapeljárás iratai szerint a per tárgya ezért arra a kérdésre korlátozódik, hogy a Jan De Nul köteles-e ezt az adót megfizetni a kotrási műveletekkel kapcsolatban végzett manőverezés során felhasznált ásványi olaj mennyiség tekintetében.

IV – Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem

29. Először is a közösségi vizek és a belföldi vízi út fogalmának elhatárolását illetően a Finanzgericht Hamburg az előzetes döntéshozatalra utaló határozatban azt magyarázza, hogy a Bundesfinanzhof egy 2000. március 23-i végzésében¹² a tengerjogi egyezmény 3-

7. cikke szerinti „alpvonal” kritériumát alkalmazta¹³.

30. A Finanzgericht Hamburg szerint ugyanakkor másképpen is értelmezhető a közösségi vizek fogalma, amely alatt a tengerjáró hajók közlekedésére szánt és erre alkalmas valamennyi víz is érthető. Mivel a 92/81 irányelv különbséget tesz a közösségi vizeken és a belföldi vízi úton történő hajózás között, a kérdést előterjesztő bíróság úgy ítéli meg, hogy védhető az az álláspont, amely szerint az elhatárolási szempontot a hajózás típusára kell alapítani. Ebben a megközelítésben tehát belföldi vízi útnak tekinthetők azok a vizek, amelyeken szokás szerint folyami hajózást, míg közösségi víz az, amelyen szokás szerint tengeri hajózást végeznek.

13 – A tengerjogi egyezmény 3. cikke szerint az alpvonal a parti tenger kezdete, amelytől a szélességét mérik. E cikk értelmében ugyanis „[m]inden államnak joga van parti tengerének szélességét megállapítani az ezen Egyezményvel összhangban meghatározott alpvonalaktól mért, 12 tengeri mérföldet meg nem haladó határig”. Az államok két módszert alkalmazhatnak az alpvonal meghatározására. Az első a „normál alpvonal” módszere (a tengerjogi egyezmény 5. cikke): a part menti apályvonal, vagyis az a vonal, amely mögé a legnagyobb apály idején a víz visszahúzódik. A másik az „egyes alpvonalak” módszere (tengerjogi egyezmény 7. cikke): „azon egyes vonalak, amelyek a parton vagy a szomszédos szigeteken található nevezetes pontokat a víz felett összekötik” (Lucchini, L., és Voelckel, M., *Droit de la mer*; 1. kötet, Pédone, Paris, 1990, 178. és 179. o.). A tengerjogi egyezmény 8. cikkének (1) bekezdése szerint „[a] IV. rész rendelkezéseinek kivételével a parti tenger alpvonalának szárazföld felőli oldalán lévő vizek az állam belvizeinek részét képezik”. Az alpvonal lehetővé teszi továbbá az egyes tengeri övezetek szélességének a megállapítását, mint a csatlakozó övezet és a kizárólagos gazdasági övezet (lásd a tengerjogi egyezmény 33. cikkének (2) bekezdését és 57. cikkét).

12 – VII S 26/99, BFHE 191., 184. o.

31. A kérdést előterjesztő bíróság szintén megjegyzi, hogy az az értelmezés, amely szerint az adómentesség az alapvonalon túlra vonatkozik, míg a nemzeti jogszabályok alapján az adót ki kell vetni az alapvonalon belül felhasznált ásványi olajra, jelentős gyakorlati nehézségeket okozna mind a hajózási tevékenységet végzőknek, mind a vizsgálatok során a vámhatóságoknak. Az úszókotró ugyanis a tevékenysége során többször is átlépheti az alapvonalat.

32. Egyébként ugyanezen bíróság szerint az alapvonal meghatározó szempontként való alkalmazása nehezen érthető, végeredményben következtetlen megoldásokhoz vezetne, mivel az alapvonalat nem minden esetben azonos módon húzzák meg. E tekintetben a kérdést előterjesztő bíróság megállapítja, hogy Hamburg és Cuxhaven között az Elba a szomszédos szigeteket öszekötő alapvonalon belül található, míg a Balti tenger szakaszán például a Travét a tengeri vízhez tartozónak kell tekinteni.

33. Másodsorban a hajózás fogalmának értelmezését illetően a Finanzgericht Hamburg kételkedik abban, hogy célszerű-e különbséget tenni az úszókotró közlekedési tevékenysége és munkavégzése között. Szerinte a hajózás minden formája ásványiolaj-felhasználással jár, még akkor is, ha a hajó nem változtatja a helyét.

34. A kérdést feltevő bíróság azt is megállapítja, hogy egy ilyen megkülönböztetés gyakorlati problémákat okozhat. E bíróság álláspontja szerint az ásványi olajok adójának elszámolásával kapcsolatos költségeken túl, jelentős elhatárolási nehézségek merülnének fel, mivel más típusú specializált hajók is végeznek munkát, és ez az úszókotróhoz hasonló kérdéseket vethet fel. E tekintetben a kérdést feltevő bíróság a teherhajók példáját említi, ezek olyan berendezésekkel rendelkeznek, amelyek kikötői daru nélkül teszik lehetővé a be-és kirakodást.

35. A kérdést feltevő bíróság szerint a vizsgálat alapítható arra a szempontra, hogy a szóban forgó hajó rendelkezik-e saját meghajtórendszerrel, és azt használják-e. Így „hajózás” -nak lehetne tekinteni a hajózás minden formáját, függetlenül a megtett úttól – amely magában foglalhatja a munkavégzést is –, amennyiben a saját meghajtórendszerét használja.

36. A kérdést feltevő bíróság arra a következtetésre jutott az észrevételeiben, hogy amennyiben az általa vázolt iránymutatás helyesnek bizonyul, az úszókotróknak az Elbán, Cuxhaven és Hamburg közötti, a jelen ügyben vitatott felhasználása a 92/81 irányelv 8. cikke (1) bekezdésének c) pontja szerinti „közösségi vizeken történő hajózásnak” tekintendő. A Jan de Nul által hozzá benyújtott keresetet ebben az esetben el kell fogadnia.

37. Mivel kétségei merültek fel a 92/8 irányelv e rendelkezésének, valamint ugyan-ezen irányelv 8. cikk (2) bekezdése b) pontjának értelmezésével kapcsolatban, a Finanzgericht Hamburg felfüggesztette az eljárást, és előzetes döntéshozatal céljából az alábbi kérdéseket terjesztette a Bíróság elé:

V – Elemzés

A – Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésről

„1) Hogyan kell értelmezni a 92/81 irányelv 8. cikke (1) bekezdése c) pontjának első albekezdése szerinti „közösségi vizek” kifejezést az említett irányelv 8. cikke (2) bekezdésének b) pontja szerinti „belföldi vízi út” kifejezéstől való elhatárolás érdekében?

38. Első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében azt kívánja megtudni a Bíróságtól, hogy hogyan kell a 92/81 irányelv 8. cikke (1) bekezdése c) pontjának első albekezdése szerinti közösségi vizek kifejezést értelmezni ezen irányelv 8. cikke (2) bekezdésének b) pontja szerinti belföldi vízi út kifejezéssel szemben.

2) Összességében hajózásnak tekinthető-e a 92/81 irányelv 8. cikke (1) bekezdése c) pontjának első albekezdése értelmében a vontatós szívó kotrógép (úgynevezett úszókotró) közösségi vízen való üzemeltetése, vagy különbséget kell tenni a felhasználás közben végzett eltérő tevékenységi formák között?”

39. Mind a Finanzgericht Hamburg előzetes döntéshozatalra utaló határozatából, mind a Jan de Nul, Hauptzollamt, a belga kormány és az Európai Közösségek Bizottsága Bírósághoz benyújtott írásbeli észrevételeiből az következik, hogy az erre a kérdésre adandó válaszhoz két fő irányvonalat kell megvizsgálni, egyrészt a tengerjogi egyezmény szerinti alapvonal kritériumának helytállóságát, másrészt pedig egy funkcionális megközelítés lehetőségét.

40. E tekintetben a közösségi vizek kifejezés meghatározását illetően a Jan de Nul úgy ítéli meg, hogy az e vizeken végzett tevékenységből kell kiindulni. Az alapeljárás felperese szerint a közösségi és a folyami vizek közötti

elhatárolást funkcionális megközelítés, és nem a tengerjogi egyezmény szerinti alapvonal kritériuma alapján kell elvégezni. Ennek a szempontnak ugyanis az a célja, hogy elhatárolja az ezen egyezmény szerződő államainak szuverén jogait, valamint kölcsönös kötelezettségeit, azaz más, mint a 92/81 irányelvé.

41. A Jan de Nul a következőképpen magyarázza a funkcionális megközelítést: a két értelmezendő kifejezés közötti elhatároláshoz a közösségi és a folyami vizeken végzett szállítás módjából kell kiindulni, minden egyes típus körülményei alapján. Így az a vízi út, amelyen folyami hajók közlekednek, folyami víznek tekintendő, mivel a folyami vizek a kialakításuk miatt általában nem felelnek meg a tengerjáró hajóknak. Ezzel szemben tengeri vizeknek tekintendő a természetes megközelítés szerint minden olyan víz, amely a tengerhez tartozik, illetve, amelyet a kialakítása miatt tengerjáró hajók vesznek igénybe.

42. E megközelítés szerint mind a Wadden-tenger, mind az emdeni, brémai, bremerhaveni, cuxhaveni és a hamburgi nemzetközi kikötőhöz, valamint a Kieli-csatornához való kijárat a tengeri vizekhez tartozik, és így közösségi víznek tekintendő.

43. A Finanzgericht Hamburghoz és a Jan de Nulhoz hasonlóan a Bizottság is megállapítja, hogy nem helytálló az alapvonal kritériumának alkalmazása, mivel ez a kritérium, mely a tengerjogi egyezmény saját céljai megvalósításának technikai eszköze, nem teszi lehetővé a 92/81 irányelv 8. cikke (1) bekezdése c) pontjának alapjául szolgáló célkitűzést, amely a belső piac megfelelő működésének a biztosítása, és a verseny torzulásának a megakadályozása.

44. A Bizottság azt is javasolja, hogy a közösségi vizek és belföldi vízi út közötti elhatárolást a 92/81 irányelv szövege és célja fényében kell megállapítani. E megközelítés mellett szól a közösségi vizek fogalmának a Finanzgericht Hamburg által javasolt értelmezése, azaz víznek tekinthető minden, amelyen kereskedelmi célú tengeri hajózásra kerül sor. A Bizottság szerint az alapügyben vitatott, a német tengerpartok és Hamburg kikötője közötti szakaszt, mely egyike a világ legnagyobb tengeri kikötőinek, az ily módon meghatározott közösségi vizek részének kell tekinteni.

45. A Bizottság hozzáteszi, hogy ennek az értelmezésnek az a következménye, hogy a 92/81 irányelv 8. cikke (1) bekezdése c) pontjának céljával összhangban a tengeri hajózást minden releváns esetben ugyanúgy kezelik, függetlenül attól, hogy a kikötő a

tengerparthoz viszonyítva hol helyezkedik el, azaz közvetlenül a tengerparton, vagy a szárazföldön beljebb, egy nagy folyó partján található-e.

46. A Hauptzollamt, lényegében osztva a Finanzgericht Hamburgnak az előzetes döntéshozatalra utaló határozatában előadott érveit, szintén megállapítja, hogy az alaponval kritériuma nem alkalmazható a közönségi és a belföldi vízi út közötti elhatárolásra.

47. Ugyanakkor úgy ítéli meg, hogy az olyan funkcionális megközelítés, amely szerint közönségi víz minden olyan víz, amelyet tengerjáró hajók vesznek igénybe, túlzott beavatkozást eredményez a tagállamok jogaiba. A tengerjáró hajók ugyanis a tengeri vizeken kívül minden megfelelő mélységű német vízi utat igénybe vehetnek; az Elba Hamburgig tartó szakaszán kívül a Wesert Brémáig, a Hunte folyót Oldenburgig, a Kieli-csatornát (Nord-Ostsee-Kanal), az Ems-t Leerig, és a Rajnát Duisburgig. Az ilyen értelmezés fenntartása esetén a Németországi Szövetségi Köztársaság a 92/81 irányelv 8. cikke (1) bekezdésének c) pontja alapján mentesülne a fent említett, Hauptzollamt által belföldi vízi útnak minősített vizeken üzemanyagként használt ásványi olajok adója alól.

48. A Hauptzollamt e véleményének alátámasztására megállapítja, hogy belföldi víz fogalmának a vízi utakról szóló szövetségi törvény (Bundeswasserstraßengesetz) 1998. november 4-i változata¹⁴ 1. cikke (1) bekezdésének 1. pontjában foglalt meghatározása alapján az Elba a német-cseh határtól a Cuxhaven melletti, északi-tengeri torkolatáig belföldi vízi útnak minősül. Ráadásul a német jog szerint a belföldi vízi utat tengerjáró hajók is igénybe vehetik. Így az Elbának a Hamburg kikötőjének alsó határa és a Cuxhaven melletti, északi-tengeri torkolata közötti szakasza a hajózható tengeri utakról szóló rendelet (Seeschiffahrtsstraßenordnung) 1998. október 22-i változata¹⁵ 1. cikke (1) bekezdésének 6. pontja szerint hajózható tengeri útnak minősül.

49. A Hauptzollamt következőképpen a következő két meghatározást javasolja a Bíróságnak:

- közönségi víz a parti tengernek az alaponaltól számított, 12 tengeri mérföld sugarú területen belül elhelyezkedő sávja, valamint az alaponaltól a száraz-

¹⁴ – BGBl. 1998. I., 3294. o.

¹⁵ – BGBl. 1998. I., 3209. o.

földig terjedő tengervíz a 92/81 irányelv 8. cikke (2) bekezdésének b) pontja szerinti belföldi vízi utak kivételével;

nincs kifejezetten meghatározva a 92/81 irányelv cikkeiben. Ezen irányelv preambulumának vizsgálata szintén nem teszi lehetővé, hogy egyértelmű iránymutatásként szolgáljon e két fogalom értelmezésére¹⁷.

- belföldi vízi utak a tagállam azon belvizei, amelyek a tengeri torkolatukig hajózhatóak.

50. Ami a belga kormányt illeti, a belvízi közlekedés fejlesztését szolgáló közösségi belvízi flottakapacitási politikáról szóló, 1999. március 29-i 718/1999/EK tanácsi rendelet¹⁶ 1. cikkének első bekezdése és 2. cikke (2) bekezdésének e) pontja alapján megállapítja, hogy azok a hajók, amelyek részben tengeri utakon közlekednek, a közösségi vizeken történő hajózásra vonatkozó közösségi szabályok hatálya alá tartoznak.

51. Ezen észrevételek összességére tekintettel először is azt kell megállapítani, hogy a közösségi vizek és a belföldi vízi út kifejezés

52. A közösségi víz és belföldi vízi út közötti elhatárolás azonban mégis meghatározó abból a szempontból, hogy az ásványi olajokra vonatkozó, a 92/81 irányelv szerinti jövedéki adómentességi vagy adócsökkentési szabályok közül melyiket kell alkalmazni.

53. Felhívom a figyelmet ugyanis arra, hogy ezen irányelv 8. cikke (1) bekezdése c) pontjának első bekezdése szerint a közösségi vizeken történő hajózás céljából üzemanyagként felhasznált ásványi olajok a magánjellegű, kedvtelési célú hajók kivételével kötelezően mentesülnek a harmonizált jövedéki adó alól. Ezzel szemben az említett irányelv 8. cikke (2) bekezdésének b) pontja szerint a tagállamok teljes vagy részleges adómentességet vagy csökkentést alkalmazhatnak a belföldi vízi utakon folytatott hajózás céljára szánt ásványi olajok tekintetében, a magánjellegű, kedvtelési célú hajózás kivételével.

¹⁷ – E tekintetben a 92/81 irányelv hatodik preambulumbekkezdésében szereplő „területükön belül” kifejezés nem sok felvilágosítással szolgál, mivel a közösségi víz lehet a tagállamok területén „belüli” is, pontosabban a tengeri területükhöz tartozó rész.

54. A közösségi víz és belföldi vízi út fogalmainak elhatárolására vonatkozó első javasolt kritérium a tengerjogi egyezmény 3., és azt követő cikkei értelmében vett alapvonal kritériuma.

55. A Bírósághoz benyújtott írásbeli észrevételekben szereplő vélemények mind egybehangzóan azt fejezik ki, hogy a jelen ügyben nem lehet ezt a kritériumot alkalmazni.

56. Én szintén osztom ezt a véleményt. Úgy ítélem meg, hogy bár e technikai eszköz alapvető szerepet játszik a tengerjogi egyezményben, mivel többek között a parti tenger alapvonalát jelenti, és lehetővé teszi a szélességének a meghatározását, a 92/81 irányelv keretében való alkalmazása nem tűnik indokoltnak, mivel, mint ahogy azt a Bizottság hangsúlyozta, a két aktusnak nem azonosak a céljai.

57. E tekintetben fontos hangsúlyozni, hogy a tengerjogi egyezmény célja a preambuluma szerint az, hogy „megteremtse a tengerek és óceánok jogrendjét, amely megkönnyítheti a nemzetközi közlekedést és elősegítheti a tengerek és óceánok békés használatát, erőforrásainak méltányos és hatékony felhasználását, élő forrásainak megőrzését, a tengeri környezet tanulmányozását, védelmét és megóvását”. Az alapvonal pedig e „jogrend” létrehozásának egyik eszköze, mivel,

mint ahogy a fentiekben kifejtésre került, segíti az ebben az egyezményben meghatározott tengeri övezetek – nevezetesen a belvizek, a parti tenger, a csatlakozó övezet, és a kizárólagos gazdasági övezet – közötti elhatárolást. Így közreműködik azon jogok és kötelezettségek meghatározásában, amelyeket a tengerjogi egyezmény rendelkezései szerint e területeken a szerződő államok gyakorolhatnak, illetve kötelesek betartani.

58. Mint ahogy azt a Bíróság a maga részéről megállapította¹⁸, a 92/81 irányelv célja „az ásványi olajok szabad forgalmának biztosítása a belső piacon, továbbá a verseny torzulásának elkerülése, amely abból adódna, ha a jövedéki adók szerkezete különböző lenne”. A közösségi vizek és a belföldi vízi út elhatárolásához választott kritériumnak e célra alkalmasnak kell lennie. Márpedig nem gondolom, hogy az alapvonalra alapított kritérium esetében ez fennállna.

59. Ezenkívül az alapvonal figyelembe vétele azzal, a véleményem szerint szélsőséges következménnyel járna, hogy a tagállamok „belvizei”-t, amelyek a tengerjogi egyezmény 8. cikke értelmében „a parti tenger alap-

¹⁸ – A C-240/01. sz. Bizottság kontra Németország ügyben, 2004. április 29-én hozott ítélet (EBHT 2004., I-4733. o.) 39. pontja.

vonalán belül található vizek”, a 92/81 irányelv szerint belföldi vízi útnak kellene tekinteni, még akkor is, ha a folyótorkolaton túl helyezkednek el.

60. A tengerjogi egyezmény 3. és azt követő cikkeiben szereplő alapvonal, megítélésem szerint a 92/81 irányelv alkalmazásában nem alkalmas a közösségi vizek és a belföldi vízi út közötti elhatárolásra.

61. E két kifejezés meghatározását – értelmezésem szerint – ugyanakkor nem lehet kizárólag a tagállamok álláspontjára bízni, mivel az különböző értelmezésekhez vezetne, ami ellentétes a 92/81 irányelvvvel a közösségi jogalkotó által elérni kívánt harmonizációs céllal. Ezért a közösségi vizek és a belföldi vízi út fogalmaknak önálló értelmezést kell keresni¹⁹.

19 – A Bíróság a fent hivatkozott Bizottság kontra Németország ügyben hozott ítéletében a 92/81 irányelv 2. cikke (2) bekezdésének első mondatában szereplő „üzemanyagként felhasznált” kifejezés kapcsán ugyanerre a megállapításra jutott. Azonos gondolatmenetet követve, a Bíróság a fent már hivatkozott Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft ügy 21. pontjában úgy ítélte meg, hogy a „mentesítési kötelezettségek eltérő értelmezése nemzeti szinten nemcsak a közösségi szabályozás harmonizációs célját és a jogbiztonságot sértené, hanem az érintett gazdasági szereplőkkel szembeni egyenlő bánásmód kialakulásának veszélyét is magában hordozná”.

62. E tekintetben a fent már hivatkozott, Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft ügyben hozott ítéletében a Bíróságnak már volt alkalma pontosítani, hogy „a 92/81 irányelv által szabályozott termékekkel kapcsolatos meghatározások és az e termékekre alkalmazandó mentességek autonóm értelmezést igényelnek, a kérdéses rendelkezések szövege, valamint az irányelv célkitűzései alapján”²⁰.

63. Mint ahogy azt láttuk, a 92/81 irányelv szövege a közösségi vizek és a belföldi vízi út fogalmaira, és következőképpen azok elhatárolására vonatkozóan sem tartalmaz semmilyen rendelkezést.

64. Ugyanezen irányelv célkitűzéseit illetően meg kell állapítani, hogy azokból első látásra nem lehet semmilyen kielégítő kritériumra következtetni. Mind a kötelező érvényű, mind a fakultatív mentesség rendszerének az említett irányelv hatodik preambulumbekzdésének tanúsága szerint ugyanis az a célja, hogy megakadályozza a verseny torzulását. Ezenkívül a verseny torzulása, amelyet ezen irányelv is meg akar akadályozni, mind a közösségi vizeken történő hajózás, mind a belföldi vízi utak közösségi hálózatán történő hajózás során bekövetkezhet.

20 – 19. pont.

65. Mivel a 92/81 irányelv szövege és célkitűzései nem teszik számomra lehetővé, hogy pontosan meghatározzam a közösségi vizek és a belföldi vízi út fogalmát, azt kell megkeresni, hogy e két kifejezésnek van-e meghatározása más közösségi jogi aktusokban.

66. Meg kell állapítani, hogy e két fogalom a közösségi jogban se nem új, se nem kapcsolódik különlegesen a 92/81 irányelv által szabályozott területhez.

67. Célszerű tehát megvizsgálni a közösségi vizek fogalmának használatát a közös halászati politika területén. Az első kifejeződése – bár más elnevezéssel – a 2141/70/EGK tanácsi rendeletben²¹, majd később az ennek helyébe lépő 101/76/EGK tanácsi rendeletben²² található, amely arra kötelezi a tagállamokat, hogy a tagállamok lobogója alatt közlekedő és a Közösség területén lajstromozott valamennyi halászhajó számára egyenlően biztosítsák *a felségterületükhöz vagy joghatóságuk alá tartozó tengervizekhez való hozzáférést és a tengerfenék kiaknázását*²³.

21 – A halászati ágazat szerkezetében közös politika létrehozásáról szóló, 1970. október 20-i, 2141/70/EGK tanácsi rendelet (HL L 236., 1. o.).

22 – A halászati ágazat szerkezetében közös politika létrehozásáról szóló, 1976. január 19-i 101/76/EGK tanácsi rendelet (HL L 20., 19. o.).

23 – Lásd e rendeletek 2. cikkének (1) bekezdését.

68. A közösségi vizek fogalmát szintén alkalmazzák a Közösség halászati övezetének a megjelölésére, amely a tagállamok kizárólagos gazdasági övezetének a közösségi kifejeződése²⁴.

69. Még mindig a halászat területén maradván, a legújabb közösségi jogi aktusok kifejezetten „közösségi vizekként” jelölik „a tagállamok felségterületéhez vagy joghatósága alá tartozó vizeket”, szemben a „nemzetközi vizekkel”, amelyek „bármely állam felségterületén vagy joghatóságán kívüli vizek”²⁵.

70. A nemzetközi vizekkel szemben így meghatározott közösségi vizeken tág értelemben olyan tengeri vizeket kell érteni, amelyek a tagállamok felségterületéhez vagy joghatósága alá tartoznak, és amelyek magukban foglalják a tagállamok tengeri területeinek összességét.

24 – Lásd többek között a C-258/89. sz. Bizottság kontra Spanyolország ügyben 1991. július 25-én hozott ítélet (EBHT 1991., I-3977. o.) 12. és 13. pontját. A közösségi halászati övezet létrehozása a Közösségen belül 200 mérföldig terjedő halászati övezet 1977. január 1-től történő létrehozásának egyes külső aspektusairól szóló, 1976. november 3-i tanácsi állásfoglalásból (HL 1981., C 105., 1. o.) ered.

25 – Lásd többek között a bizonyos halállományokra és halállomány-csoportokra vonatkozó, halfogási korlátozások alá tartozó vizeken tartózkodó közösségi hajókon és a közösségi vizeken alkalmazandó halászati lehetőségeknek és kapcsolódó feltételeknek a 2005. évre történő meghatározásáról szóló, 2004. december 22-i 27/2005. tanácsi rendelet 2. cikkének b) pontját és a 3. cikkének b) pontját (HL 2005., L 12., 1. o.).

71. Annak érdekében, hogy a 92/81 irányelv 8. cikke (2) bekezdésének b) pontjában említett közösségi vizek alsó határát a belföldi vízi úthoz képest meghatározzuk, a két kifejezés összevetése szükséges, mint ahogy azt a kérdést előterjesztő bíróság az első kérdésében kéri.

72. E nézőpontból először is azt jegyzem meg, hogy a belföldi vízi út fogalma teljes egészében a közösségi jog részét képezi. Így az EK 80. cikke kifejezetten említi a „belvízi közlekedés” fogalmat.

73. Ezen kívül meg kell jegyezni, hogy számos közösségi jogi aktust fogadtak el a Közösség területén történő belvízi közlekedés szabályozása érdekében, például a vízi fuvarozás területén az árufuvarozási szakma gyakorlásának engedélyezése és a diplomák kölcsönös elismerése²⁶, a szerkezeti átalakítás²⁷, a közösségi flottakapacitás²⁸, a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelmé-

nyek²⁹, vagy a tagállamok közötti belvízi árufuvarozás vagy személyszállításra alkalmazandó közös szabályok vonatkozásában³⁰.

74. Ezek közül a közösségi aktusok közül a 82/714 irányelvet emelem ki, amely, amint láttuk, a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelményeket határozza meg. Ez az irányelv a közös közlekedési politika a belvízi hajózás területén való végrehajtásának keretében jött létre, és az első preambulumbekzdése szerint hozzájárul ahhoz, hogy „a belvízi hajózás területén a hajók forgalma a Közösség vízi hálózatán a biztonság és verseny szempontjából a lekedvezőbb feltételek mellett bonyolódjon”.

75. Figyelemmel arra a tényre, hogy „a Közösség belvízi útjainak biztonsága különböző”, a 82/714 irányelv „különböző zónákat [...]”³¹ vezet be.

26 – Lásd többek között a belföldi és nemzetközi vízi fuvarozás területén az árufuvarozási szakma gyakorlásának engedélyezéséről, valamint e szakma okleveleinek, bizonyítványainak és a képesítés megszerzéséről szóló egyéb tanúsítványainak kölcsönös elismeréséről szóló, 1987. november 9-i 87/540/EGK tanácsi irányelv (HL L 322., 20. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 1. kötet 191. o.).

27 – A belföldi hajózás szerkezeti átalakításáról szóló, 1989. április 27-i 1101/89/EGK tanácsi rendelet (HL L 116., 25. o.).

28 – A 718/1999 rendelet.

29 – Két irányelvre hivatkozom: a belvízi hajókra vonatkozó hajóbizonyítványok kölcsönös elismeréséről szóló, 1976. január 20-i 76/135/EGK irányelv (HL L 21., 21. o.), és a 82/714 irányelv.

30 – Lásd többek között a közlekedési szolgáltatások nyújtására vonatkozó szabadság megvalósításának érdekében, a tagállamok közötti belvízi árufuvarozásra vagy személyszállításra alkalmazandó közös szabályokról szóló, 1996. július 8-i 1356/96/EK tanácsi rendelet (HL L 175., 7. o.; magyar nyelvű különkiadás: 6. fejezet, 2. kötet, 295. o.).

31 – A 82/714 irányelv harmadik preambulumbekzdése. Ezen irányelv 1. cikke pontosítja ezt az osztályozást, és azokat az említett irányelv I. mellékletébe utalja.

76. Célszerű különösen ezen irányelv I. mellékletére hivatkozni, mivel az tartalmazza a „földrajzilag 1., 2., 3. és 4. hajózási zónába sorolt közösségi belvízi utak jegyzékét”.

77. E melléklet 1. fejezetében, a Németországi Szövetségi Köztársaság 2. zónába sorolt belvízi útjai között szerepel a következő leírás, amelyet teljes egészében idézni kell:

„Elba: Hamburg kikötő alsó határától addig a vonalig, amely a Döse irányfényt és a Hohes Ufer (Dieksand) északnyugati pontját összeköti az Este, Lühe, Schwinge, Oste Pinnau, Krückau és Stör mellékfolyókkal (minden esetben a duzzasztógáttól a torkolatig), beleértve a Nebenelbét is.”

78. Az így leírt zóna megfelel az Elba torkolatöblének, amely Hamburg kikötőjénél kezdődik, és az északi-tengeri torkolatig, Cuxhaven északi részéig tart. Ez a zóna képezi annak a területnek a nagy részét, ahol a Cristoforo Colombo úszókotró kotrási műveleteket folytatott. A közösségi jogban e terület belföldi vízi útnak minősül, és ennek megfelelően álláspontom szerint a 92/81 irányelv keretében ennek kell minősíteni.

79. Mivel ugyanis a közösségi jogalkotó külön meghatározás nélkül hivatkozott ebben az irányelvben a belföldi vízi út kifejezésre, szükségszerűen a kifejezés korábbi meghatározására kellett hivatkoznia. Ezen kívül álláspontom szerint a jogbiztonság elvével összeegyeztethetetlen és ellentétes lenne a belföldi vízi út fogalmának a mérlegelt közösségi jogi aktustól függően különböző értelmezést adni.

80. Hozzáteszem, hogy véleményem szerint a verseny torzulásának kockázata magában a 92/81 irányelvben is benne rejlik azáltal, hogy engedélyezi az adómentességek kettős rendszerét. Következésképpen e kockázat elkerülésére a közösségi jogszabály e rendszereket egységesítő, és az alkalmazandó jogot egyértelművé tevő módosítása alkalmazhatóbb eszköz³², mint az olyan ítélkezési gyakorlat, amely új kritériumot hoz létre, mely a már meglévő, szövegen alapuló egyéb kritériumokhoz képest elsőbbségben részesítendő. Az alkalmazhatóság és így a tényleges érvényesülés szempontjából a közösségi jognak is az ilyen többszörös fogalom-meghatározások elkerülése az érdeke.

32 – E tekintetben megállapítom, hogy az ásványi olajok jövedéki adója szerkezetének összehangolásáról szóló tanácsi irányelvre vonatkozóan a Bizottság által 1990. szeptember 27-én előterjesztett első javaslat 8. cikke (1) bekezdésének e) pontja ugyanazon mentességi rendszer alkalmazását írta elő a „belvízi hajózás és a közösségi vizen történő hajózás során üzemanyagként felhasznált olajokra” (COM(90) 434 végleges, HL C 322., 18. o.).

81. Álláspontom szerint ezért a belföldi vízi út fogalmát úgy kell értelmezni, hogy abba beletartozik a Közösség minden, a 82/714 irányelv I. mellékletében felsorolt belvízi úthálózata.

82. E meghatározáshoz viszonyítva a közösségi vizek fogalmát úgy kell értelmezni, hogy az magában foglalja a tagállamok felségterületéhez vagy joghatósága alá tartozó tengeri vizeket, az előbb meghatározott belföldi vízi utak kivételével.

83. A Finanzgericht Hamburg által meghatározott és a Jan de Nul, valamint a Bizottság által is támogatott funkcionális megközelítés számomra nem tűnik alkalmasnak arra, hogy ezt az elemzést megkérdőjelezze.

84. Emlékeztetek arra, hogy ez a megközelítés lényegében azt állítja, hogy a 92/81 irányelv 8. cikke (1) bekezdésének c) pontja szerinti közösségi víz minden olyan víz, amelyen szokás szerint kereskedelmi célú tengeri hajózásra kerül sor.

85. Márpedig az ilyen értelmezés nézetem szerint arra vezet, hogy tagadja egy olyan

különleges belföldi vízi úttípus közösségi szintű létezését, mint a tengeri jellegű vízi út.

86. Az Elba fent leírt torkolata éppen olyan egyedi jellegzetességekkel bír, amely miatt tengeri jellegű vízi útnak tekintendő.

87. Ez a minősítés nemcsak a nemzeti jogban jelenik meg, hanem a közösségi jog részét is képezi. Így a 76/135/EGK tanácsi irányelv alkalmazása céljából a tengeri hajózási útvonalakra vonatkozó lista megállapításáról szóló, 1977. július 29-i 77/527/EGK bizottsági határozat³³ e kategóriába sorolja az „Elbe unterhalb des Hamburger Hafens”-t. Ráadásul az 1108/70/EGK tanácsi rendelet 3. cikkének d) pontjában előírt tengeri jellegű vízi utakra vonatkozó lista összetételének meghatározásáról szóló, 2003. december 8-i 13/2004/EK bizottsági rendelet³⁴ I. melléklete az „Unterelbe”-t a tengeri jellegű vízi utak közé sorolja.

33 – HL L 209., 29. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 71. o. Ez a határozat tartalmazza a belvízi hajókra vonatkozó hajóbizonyítványok kölcsönös elismeréséről szóló, 1976. január 20-i 76/135/EGK tanácsi irányelv (HL L 21., 10. o.) 3. cikke (6) bekezdésének végrehajtási szabályait, amely szerint „[a] tagállamok előírhatnak olyan kiegészítő feltételeket, amelyek alapján a tengeri hajózási útvonalaknak meg kell felelniük a nemzeti hajóikra előírtaknak. A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot a tengeri hajózási útvonalairól, a Bizottság feladata, hogy a jelen irányelv hatálybalépésétől számított három hónapon belül összeállítsa a listát a tagállamok által közölt információk alapján”.

34 – HL 2004., L 3., 3. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 3. o.

88. Ebből az következik, hogy önmagában az a körülmény, hogy adott vizeket kereskedelmi célú tengeri hajók is igénybe vehetnek, nem elegendő arra, hogy e vizek közösségi vizeknek minősüljenek.

89. Ezen elemzés alapján azt javaslom, hogy a Bíróság a Finanzgericht Hamburg kérdésére azt a választ adja, hogy a 92/81 irányelv 8. cikke (1) bekezdése c) pontjának első albekezdését úgy kell értelmezni, hogy a közösségi vizek fogalma alatt a tagállamok felségterületéhez vagy joghatósága alá tartozó tengeri vizeket kell érteni, az ezen irányelv 8. cikke (2) bekezdésének b) pontja szerinti belföldi vízi utak kivételével. Ezen utóbbiak a 82/714 irányelv I. mellékletében felsorolt közösségi belvízi úthálózathoz tartozó vízi utakból állnak³⁵.

B – Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdéstről

90. Második kérdésével a Finanzgericht Hamburg azt kívánja megtudni a Bíróságtól,

hogy valamely úszókotró használata során végrehajtott egyes műveleteket lehet-e teljes egészében a 92/81 irányelv 8. cikke (1) bekezdése c) pontja első albekezdésének értelmében vett hajózásnak tekinteni, vagy azt meg kell különböztetni az úszókotró egyéb felhasználásától.

91. Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból az következik, hogy a Hauptzollamt az alapeljárás során elismerte azt, hogy a Cristoforo Colombo úszókotró által a gép kiürítése érdekében megtett út során felhasznált ásványi olaj mentesül a jövedéki adó alól. Ráadásul a Jan de Nul a víz és más anyagok felszívása során felhasznált ásványi olaj-mennyiségre vonatkozó adókötelezettséget az alapeljárásban nem vitatja³⁶. Ebből az következik, hogy az alapeljárás az úszókotrónak a víz felszívása során végzett manőverezés, vagyis az úszókotró kotrási tevékenységével kapcsolatos helyváltoztatás során felhasznált ásványi olaj lehetséges mentességének problémájára korlátozódik³⁷.

35 – Az alapeljárás különleges esetében, és figyelemmel az úszókotrónak a Jan de Nul írásbeli észrevételeiben leírt útvonalára, úgy tűnik, hogy ez a munkagép nagyobb részt belföldi vízi úton hajózott, azaz az Ünterelbén, majd Cuxhaven mentén közösségi vizeken. A Finanzgericht feladata, hogy e meghatározó pontot egyértelművé tegye, annak megállapítása érdekében, hogy mely ásványi olajok tartoznak a kötelező érvényű, és melyek a fakultatív mentesség alá.

36 – Előzetes döntéshozatalra utaló határozat 3. és 4. o.

37 – A Bizottsághoz hasonlóan a „helyváltoztatás” fogalmát tágan értelmezem, azaz abba beletartoznak azok a technikai műveletek, amelyek az úszókotró helyben tartásához szükségesek.

92. Következésképpen, mint ahogy azt a Bizottság is javasolja³⁸, e második kérdést úgy kell érteni, hogy az annak megállapítására irányul, hogy az ilyen manővereket a 92/81 irányelv 8. cikke (1) bekezdésének c) pontja értelmében közösségi vizeken történő hajózásnak kell-e tekinteni.

93. Álláspontom szerint e kérdésre igenlő választ kell adni.

94. Először is úgy vélem, hogy amennyiben bármely úszókotró meghajtórendszerrel rendelkezik, amely a helyváltoztatási manőverekhez szükséges önállósággal látja el, e helyváltoztatásokat hajózásnak kell tekinteni. Más lenne a helyzet véleményem szerint az olyan úszókotró esetében, amelyik nem rendelkezik semmilyen, önálló hajózást lehetővé tevő eszközzel³⁹.

38 – Az írásbeli észrevétel 68. és 69. pontja.

39 – Példa erre annak a vonatóval az elvégzendő munkálatok helyére szállított úszókotrónak az esete, amely a Tribunal des conflits français [Hatásköri összeütközéseket elbíró francia bíróság] által 1975. sz., Préfet de la Gironde kontra CA Bordeaux (Spathis kontra Port autonome de Bordeaux) ügyben 1972. december 11-én hozott határozat tárgyát képezte. E bíróság ezen úszókotró-típus kapcsán azt állapította meg, hogy „az a körülmény, hogy fix pontokra vagy horgonyokra támaszkodva végzett part menti vagy attól eltávolodva végrehajtott manőverek lehetővé teszik, hogy a munkájához bizonyos hosszanti és keresztirányú helyváltoztatást hajtson végre, amely nem választható el a gép működésétől, az nem alkalmas arra, hogy járműnek minősüljön az 1957. évi december 31-i törvény rendelkezései szerint”, mely törvény a rendes bíróságok hatáskörébe utalja a járművek által okozott károk miatti felelősség megállapítása iránti, közjogi személyek ellen indított kártérítési kereseteket (JO „Lois et Décrets” 1958. január 5., 196. o.). Ezzel szemben e törvény rendelkezéseit kell alkalmazni egy kikötőben kotrási műveleteket végző motoros úszókotró által okozott károokra (lásd a Tribunal des conflits français 1858. sz. Préfet de Seine-Maritime kontra TGI du Havre [Société Marles-Kuhlmann] ügyben 1965. május 24-én hozott határozatát).

95. Másodszor hangsúlyozom, hogy a Bíróság a fent hivatkozott Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft ügyben hozott ítéletében már értelmezte a 92/81 irányelv 8. cikke (1) bekezdésének c) pontja szerinti hajózás fogalmát.

96. Az ezen ítéletben szereplő ügyben egy temetkezési vállalkozás, a Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft eG (a továbbiakban: Deutsche See) a Hauptzollamt Kielnél kérelmezte, hogy hajóin a jövedéki adó alól mentesülő ásványi olajat használhasson, melyet nyílt tengeri temetések szervezéséhez venne igénybe. A Hauptzollamt Kiel a MinöStG 4. cikke (1) bekezdésének 4. pontja alapján azzal az indokkal tagadta meg a mentesítést, hogy a Deutsche See tevékenysége nem személyszállításnak vagy kereskedelmi jellegű áruszállításnak minősül, hanem tengeri temetés végzésének. A Finanzgericht Hamburg, amely előtt jogvita indult, a Bíróságtól a 92/81 irányelv 8. cikke (1) bekezdése c) pontjának első albekezdése szerinti hajózás fogalmának értelmezését kérte.

97. Az ítéletében a Bíróság kiemeli, hogy ez a rendelkezés, amely, emlékezzünk, a közösségi vizeken történő hajózás céljából üzemanyagként felhasznált ásványi olajra vonatkozóan mentességet ír elő, egyetlen kivételt tartalmaz. Az említett rendelkezésből ugyanis az következik, hogy az adómentesség nem vonatkozik a magánjellegű, kedvtelési célú hajózás céljából felhasznált ásványi olajra. A Bíróság ezt követően megállapítja, hogy a 92/81 irányelv 8. cikke (1) bekezdése c) pontjának második albekezdése meghatározza a „magánjellegű, kedvtelési célú hajók” fogalmát, amely alatt a „nem kereskedelmi célból” használt hajókat érti⁴⁰.

98. A Bíróság szerint ebből az következik, hogy „minden kereskedelmi célú hajózási művelet a 92/81 irányelv 8. cikke (1) bekezdése c) pontjának első albekezdése által előírt harmonizált jövedéki adó hatálya alá tartozik”⁴¹. Másképpen fogalmazva ez a rendelkezés a Bíróság szerint alkalmazandó „minden hajózási formára, függetlenül annak céljától, amennyiben a hajózásra kereskedelmi jellegű cél érdekében kerül sor”⁴².

99. Ugyanezen ügy keretében a Bíróság először is azt állapítja meg, hogy nem

vitatott, hogy a Deutsche See által végzett hajózási műveletek ellenszolgáltatás fejében teljesített szolgáltatásnak minősülnek. Ezt követően megállapítja, hogy „a kereskedelmi jellegük miatt e hajózási műveletek nem tartoznak a magánjellegű, kedvtelési célú hajózásra vonatkozó kivétel alá, ennél fogva mentesek az adó alól”⁴³.

100. Ebből a megoldásból arra következtek, hogy bármely hajó által megtett útvonal célja nem releváns, ha a hajózás célja kereskedelmi jellegű. Ezen kívül azt kell megállapítani, hogy a 92/81 irányelv 8. cikke (1) bekezdése c) pontja második albekezdésének szövege azt mutatja, hogy ez a kereskedelmi cél nem csupán a személy- vagy áruszállítást fedi le, hanem az ellenszolgáltatás fejében teljesített szolgáltatásokról is.

101. Márpedig álláspontom szerint az úszókotró tevékenysége ez utóbbi kategóriába tartozik. Ebből az következik, hogy e munkagép ilyen jellegű szolgáltatás keretében történő hajózása a kereskedelmi jellegű célja miatt a 92/81 irányelv 8. cikke (1) bekezdése c) pontjának hatálya alá tartozik.

40 – A fent hivatkozott, Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft ügyben hozott ítélet 22. pontja.

41 – Ugyanott, 23. pont.

42 – Ugyanott 29. pont.

43 – Ugyanott, 28. pont.

102. A szolgáltatásnyújtás keretében az úszókotró hajózása nem csupán a gép kiürítését és a kikötött anyagoknak a kiürítési helyre történő szállítása érdekében végzett helyváltoztatást foglalja magában, hanem az úszókotró által a víz felszívásához szükséges manővereket, azaz, az ezen úszókotró által a kotrási tevékenysége során végzett helyváltoztatást.

103. A 92/81 irányelv 8. cikke (1) bekezdésének c) pontját álláspontom szerint úgy kell értelmezni, hogy a közösségi vizeken történő hajózás magában foglalja a víz felszívása során az úszókotró által végrehajtott manővereket, vagyis az ezen úszókotró által a

kotrási tevékenysége során végzett helyváltoztatásokat is.

104. Mint ahogy az azt előzőekben megállapítottam, a Jan de Nul a víz és más anyagok felszívása során felhasznált ásványiolaj-mennyiségre vonatkozó adókötelezettséget az alapeljárásban nem vitatja. Ugyanakkor végső észrevételként megállapítom, hogy a 92/81 irányelv 8. cikke (1) bekezdésének c) pontja szerinti mentességet álláspontom szerint maguknak a munkálatoknak a végrehajtása, valamint a felszívott anyagok kiürítése során felhasznált ásványi olajra is alkalmazni kell. Álláspontom szerint ugyanis e rendelkezés alkalmazása szempontjából az úszókotró által a kotrási műveletek során végrehajtott tevékenységek, legyen szó helyváltoztatásról vagy elvégzett munkákról, elválaszthatatlan egységet képeznek.

VI – Véggöveztetések

105. A fenti megállapításokra tekintettel azt javaslom, hogy a Bíróság a Finanzgericht Hamburg által előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekre a következőképpen válaszoljon:

„1) Az ásványi olajok jövedéki adója szerkezetének összehangolásáról szóló, 1992. október 19-i 92/81/EGK tanácsi irányelv 8. cikke (1) bekezdése c) pontjának első albekezdését úgy kell értelmezni, hogy a közösségi vizek fogalma alatt a tagállamok felségterületéhez vagy joghatósága alá tartozó tengeri

vizeket kell érteni, az ezen irányelv 8. cikke (2) bekezdésének b) pontja szerinti belföldi vízi utak kivételével. Ezen utóbbiak a 82/714 irányelv I. mellékletében felsorolt közösségi belvízi úthálózathoz tartozó vízi utakból állnak.

- 2) A 92/81 irányelv 8. cikke (1) bekezdésének c) pontját úgy kell értelmezni, hogy a közösségi vizeken történő hajózás magában foglalja a víz felszívása során az úszókotró által végrehajtott manővereket, vagyis az ezen úszókotró által a kotrási tevékenysége során végzett helyváltoztatásokat is.”