

## ĢENERĀLADVOKĀTA ĪVA BOTA [YVES BOT]

### SECINĀJUMI,

sniegti 2006. gada 14. decembrī<sup>1</sup>

#### I — Ievads

1. Šis prejudiciāla nolēmuma tiesvedības ietvaros Tiesa ir aicināta sniegt atbildes par vairāku jēdzienu nozīmi, kas ir ietverti Padomes 1992. gada 19. oktobra Direktīvā 92/81/EEK par akcīzes nodokļa struktūru [likmju] saskaņošanu attiecībā uz naftas produktiem<sup>2</sup>.

2. It īpaši ir lūgts interpretēt jēdzienu “Kopienas ūdeņi” salīdzinājumā ar jēdzienu “iekšējie ūdensceļi”.

3. Tiesai arī ir jālemj par to, vai bagarkuģa izmantošana Kopienas ūdeņos kopumā ir uzskatāma par “kuģošanu” Direktīvas 92/81 8. panta 1. punkta c) apakšpunkta nozīmē, vai arī būtu jānošķir noteiktas šī bagarkuģa veiktas darbības tā izmantošanas laikā, proti, tās, kas attiecas uz pārvietošanos bez kravas, bagarēšanai vajadzīgo manevru veikšanu un šo darbību laikā izsūknēto materiālu pārvietošanu.

4. Šajos secinājumos secīgi aplūkošu šīs abas problēmas.

5. Pirmkārt, attiecībā uz kritēriju, ar kā palīdzību no jēdziena “Kopienas ūdeņi” varētu atšķirt jēdzienu “iekšējie ūdensceļi”,

1 — Oriģinālvaloda — franču.

2 — OV L 316, 12. lpp. Direktīva, kas pēdējoreiz grozīta ar Padomes 1994. gada 22. decembra Direktīvu 94/74/EK, kas groza Direktīvu 92/12/EEK par vispārēju režīmu akcīzes precēm un par šādu preču glabāšanu, transportēšanu un kontroli, groza Direktīvu 92/81/EEK par akcīzes nodokļu [likmju] saskaņošanu attiecībā uz naftas produktiem un Direktīvu 92/82/EEK par naftas produktiem uzlikto akcīzes nodokļu likmju tuvināšanu (OV L 365, 46. lpp., turpmāk tekstā — “Direktīva 92/81”). Direktīva 92/81 tika atcelta ar Padomes 2003. gada 27. oktobra Direktīvu 2003/96/EK, kas pārkārtu Kopienas noteikumus par nodokļu uzlikšanu energoproduktiem un elektroenerģijai (OV L 283, 51. lpp.).

es izslēgšu bāzes līnijas kritēriju 3.–7. panta izpratnē Apvienoto Nāciju Organizācijas Jūras tiesību konvencijā, kas parakstīta 1982. gada 10. decembrī Montegobejā [*Montego Bay*]<sup>3</sup>. Es atteikšos arī no funkcionālās pieejas, kas būtībā nozīmē uzskatīt, ka Kopienas ūdeņi Direktīvas 92/81 8. panta 1. punkta c) apakšpunkta pirmās daļas nozīmē atbilst visiem ūdeņiem, kuros parasti notiek kuģošana komerciāliem mērķiem.

6. Es drīzāk atbalstīšu interpretāciju, saskaņā ar kuru jēdziens “Kopienas ūdeņi” nozīmē ūdeņus, uz kuriem attiecas dalībvalstu suverenitāte vai jurisdikcija, izņemot Direktīvas 92/81 8. panta 2. punkta b) apakšpunktā minētos iekšējos ūdensceļus. Es arī pierādīšu, ka šie iekšējie ūdensceļi ir viss Kopienas iekšējo ūdensceļu kopums, kas minēts I pielikumā 1982. gada 4. oktobra Direktīvā 82/714/EEK, ar ko nosaka tehniskās prasības attiecībā uz iekšējo ūdensceļu kuģiem<sup>4</sup>.

7. Otrkārt, attiecībā uz jēdziena “kuģošana pa Kopienas ūdensceļiem” Direktīvas 92/81

8. panta 1. punkta c) apakšpunkta izpratnē interpretāciju vispirms ir jānorāda, ka, ja bagarkuģis ir aprīkots ar dzinēja sistēmu, kas tam piešķir autonomiju pārvietoties, to var uzskatīt par kuģošānu. Tālāk es ieteiktu Tiesai atbildēt iesniedzējtiesai, ka šajā jēdzienā ietilpst bagarkuģa izsūkšanās no ūdens laikā izdarītie manevri, t.i., šī bagarkuģa bagarēšanas laikā veiktie manevri.

## II — Atbilstošās tiesību normas

### A — *Kopienu tiesības*

8. Akcīzes nodokļa jomā Padomes Direktīvā 92/12/EEK<sup>5</sup> ir ietverti noteikumi par akcīzes produktu vispārējo režīmu. Saskaņā ar tā 2. panta 1. punktu “direktīvu un 1. panta 2. punktā minētās direktīvas piemēro Kopienas teritorijā, kā tā katrai dalībvalstij noteikta Eiropas Ekonomikas kopienas dibināšanas līgumā, konkrēti, tā 227. pantā [jaunajā redakcijā pēc grozījumiem — EKL 299. pants]”, izņemot tieši uzskaitītu valstu teritoriju skaitu.

3 — Konvencija, kas Eiropas Kopienas vārdā apstiprināta ar Padomes 1998. gada 23. marta Lēmumu 98/392/EK (OV L 179, 1. lpp.) un kuru ratificējušas visas Eiropas Savienības dalībvalstis (turpmāk tekstā — “Jūras tiesību konvencija”).

4 — OV L 301, 1. lpp.

5 — 1992. gada 25. februāra direktīva par vispārēju režīmu akcīzes precēm un par šādu preču glabāšanu, aprīti un uzraudzību (OV L 76, 1. lpp.).

9. Direktīvas 92/12 1. panta 2. punktā paredzētās īpašās direktīvas, pirmkārt, ir šajā prejudiciālā nolēmuma tiesvedībā minētā Direktīva 92/81 un, otrkārt, Padomes 1992. gada 19. oktobra Direktīva 92/82/EEK par akcīzes nodokļa struktūru [likmju] saskaņošanu attiecībā uz naftas produktiem<sup>6</sup>.

10. Saskaņā ar Direktīvas 92/81 preambulas piekto apsvērumu “Kopienas līmeni ir jāparedz daži obligāti atbrīvojumi”.

11. Šīs direktīvas sestajā apsvērumā tomēr ir paredzēts, ka “jāļauj dalībvalstīm pēc izvēles piemērot citus atbrīvojumus vai samazinātas likmes to teritorijā, ja tas nerada konkurences traucējumus”.

12. Šī dualitāte starp obligātajiem atbrīvojumiem, no vienas puses, un fakultatīvajiem atbrīvojumiem, no otras puses, detalizētāk ir izvērstā minētās direktīvas 8. panta 1. un 2. punktā.

13. Direktīvas 92/81 8. panta 1. punkta redakcija ir šāda:

“Papildus Direktīvā 92/12/EEK izklāstītajiem vispārīgajiem noteikumiem par akcīzes preču tādu izmantošanu, uz ko attiecas atbrīvojumi no akcīzes nodokļiem, un neskarot citus Kopienas noteikumus, dalībvalstis atbilstoši noteikumiem, ko tās pieņem, lai nodrošinātu šo atbrīvojumu pareizu un skaidru piemērošanu un novērstu nodokļa nemaksāšanu, apiešanu vai ļaunprātīgu izmantošanu, no saskaņotā akcīzes nodokļa atbrīvo:

[..]

c) minerāļļas [naftas produktus], kuras piegādā, lai izmantotu kā degvielu kuģošanai Kopienas ūdeņos (tajā skaitā zvejniecībā), kas nenotiek ar privātiem izprieču ceļojumu kuģiem.

Šajā direktīvā “privāti izprieču ceļojumu kuģi” ir visi kuģi, kurus to īpašnieks vai cita fiziska vai juridiska persona, kas to irē vai izmanto ar citu pamatojumu, neizmanto komerciāliem mērķiem un jo īpaši pasažieru vai preču pārvadāšanai vai pakalpojumu sniegšanai par maksu vai valsts iestāžu vajadzībām;

6 — OV L 316, 19. lpp.

[..].”

B — Valsts tiesības

14. Direktīvas 92/81 8. panta 2. punktā ir noteikts:

“Neskarot citus Kopienas noteikumus, dalībvalstis var piemērot pilnīgus vai daļējus atbrīvojumus vai akcīzes nodokļa likmju samazinājumus minerāļeļļām [naftas produktiem], kuras, piemērojot fiskālo kontroli, izmanto:

[..]

b) kuģošanai pa iekšējiem ūdensceļiem, kas nav izpriecu ceļošana;

[..]

g) veicot kuģojamo ceļu un ostu bagarēšanu.”

15. Vācijā valsts tiesību normas par nodokļu atbrīvojumiem naftas produktiem ir ietvertas 1992. gada 21. decembra Likumā par nodokli naftas produktiem (*Mineralölsteuergesetz*)<sup>7</sup>, kā arī 1993. gada 15. septembra Noteikumos par nodokļa naftas produktiem īstenošanu (*Mineralölsteuer-Durchführungsverordnung*)<sup>8</sup>.

16. *MinöStG* 4. panta 1. punkta 4. apakšpunktā ir paredzēts, ka, ievērojot šī likuma 12. pantu, naftas produktus var atbrīvot no nodokļa, ja to izmanto kā degvielu dzinējam vai apkurei kuģos, kas kalpo vienīgi kuģošanai komerciāliem mērķiem un ar to saistītām papildu darbībām, kā, piemēram, kuģa vadīšana, vilkšana tauvā un līdzīgi pakalpojumi, vai ar darbu saistīti pārvadājumi, kā arī kara kuģos un valsts iestādēm piederošajos kuģos, glābšanas kuģos uz jūras un zvejniecības kuģos, ko izmanto profesionāliem nolūkiem.

17. Saskaņā ar *MinöStG* 31. panta 2. punkta 5. apakšpunktu piešķirtajām likumdošanas pilnvarām Vācijas pārvaldes iestāde ar *MinöStV* 17. panta 5. punktu no jēdziena “kuģis” *MinöStG* 4. panta 1. punkta 4. apakš-

7 — *BGBL*. 1992 I, 2150. un 2185. lpp., turpmāk tekstā — “*MinöStG*”.

8 — *BGBL*. 1993 I, 1602. lpp., turpmāk tekstā — “*MinöStV*”.

punkta izpratnē ir izslēgusi dažus peldošu transportlīdzekļu veidus. Tā šī minētā 17. panta 5. punkta 2. apakšpunktā ir paredzēts, ka par kuģiem *MinöStG* 4. panta 1. punkta 4. apakšpunktā nav uzskatāmi ekskavatori, celtni un labības pacelāji, kas nozīmē, ka degvielai, kas tiek izmantota motora darbināšanai un apkurei, nevar piemērot nodokļa atbrīvojumu.

19. Bagarkuģis no ūdens izsūknē smiltis, granti un citas līdzīgas vielas. Šādi šahtās iesūknētais materiālu un ūdens maisījums pēc tam tiek aiztransportēts izliešanai.

20. 2000. gada 3. aprīlī *Jan De Nul* deklarēja *Hauptzollamt Oldenburg* [Oldenburgas Galvenā muitas pārvalde], turpmāk tekstā — “*Hauptzollamt*”) naftas produktu daudzumu, kas ticis izlietots ūdens un materiālu izsūkņēšanas darbu veikšanai.

### III — Pamata prāvas fakti un process

18. *Jan de Nul NV* (turpmāk tekstā — “*Jan de Nul*” vai “prasītāja pamata prāvā”) ir Beļģijā dibināta sabiedrība, kas darbojas hidrauliskās inženierijas jomā. Šī sabiedrība bagarēšanas darbiem no 1999. gada 19. oktobra līdz 17. decembrim Elbā starp Hamburgu un Kukshāfeni [*Cuxhaven*] izmantoja par bagarkuģi dēvēto sūknētājkuģi ar kravas telpu ar nosaukumu “Cristoforo Colombo”<sup>9</sup>.

21. Tādēļ *Hauptzollamt* prasītājai pamata prāvā norādīja, ka nodoklis arī ir jāmaksā par naftas produktiem, ko tā patērējusi, kuģim pārvietojoties nepiekrautam, un par veiktajiem manevriem ar izsūkņēšanu saistīto darbību laikā. *Jan De Nul* sagatavotās 2000. gada 15. novembra papildu deklarācijas rezultātā radās prasība par DEM 183 127,02.

22. Ar 2002. gada 3. jūlija lēmumu *Hauptzollamt* noraidīja *Jan de Nul* sūdzību, ko tā pret šo deklarāciju bija iesniegusi 2000. gada 19. decembrī. Tādēļ šī sabiedrība 2002. gada 2. augustā cēla prasību *Finanzgericht Hamburg* [Hamburgas Finanšu tiesa] (Vācija).

<sup>9</sup> — Savos rakstveida apsvērumos *Jan de Nul* precizē, ka šīs darbības ir veiktas starp 638. (Hamburgas osta) un 748. (robežudeņi pie Kukshāfenes) kilometru.

23. Šajā tiesā *Jan De Nul* uzsvēra, ka bagarkuģa darbības ir pielīdzināmas īpašu kuģu kuģošanai komerciāliem mērķiem, kur patērētajai degvielai, kas izmantota nevis paša bagarkuģa lietošanai, bet gan kuģa pārvietošanai, nodoklis nav jāpiemēro. Tā uzskata, ka nodokļa naftas produktiem noteikšana pārkāpj Direktīvas 92/81 8. panta 1. punkta c) apakšpunktu, kurā ir paredzēts obligāts nodokļa atbrīvojums attiecībā uz kuģošanu Kopienas ūdeņos. Faktiski Elbas daļa, kurā darbi tika veikti, pēc prasītājas pamata prāvā domām, ir Kopienas ūdeņi. Tā, pamatojoties uz Tiesas 2004. gada 1. aprīļa spriedumu lietā *Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft*<sup>10</sup>, arī norāda, ka saskaņā ar Direktīvas 92/81 8. panta 1. punkta c) apakšpunktu atbrīvojums no nodokļa naftas produktiem tiek piemērots kuģošanai komerciāliem mērķiem Kopienas ūdeņos neatkarīgi no maršruta mērķa.

24. Turpretī *Hauptzollamt* šajā pašā tiesā norādīja, ka sektors Elbā, kurā bagarkuģis darbojās, ir iekšējs ūdensceļš, kas nozīmē, ka uz Direktīvas 92/81 8. panta 2. punkta b) apakšpunktā paredzēto atbrīvojumu attiecas valsts iestādēm piešķirtā diskrecionārā vara. Tā arī norādīja, ka no *MinöStV* 17. panta 5. punkta 2. apakšpunkta izriet, ka tādu peldošu transportlīdzekli kā bagarkuģis ne-

var uzskatīt par kuģi *MinöStG* 4. panta 1. punkta 4. apakšpunkta izpratnē.

25. Ar 2004. gada 27. decembra koriģējošu paziņojumu *Hauptzollamt* grozīja 2000. gada 15. novembra deklarāciju, ņemot vērā *Bundesfinanzhof* 2004. gada 3. februāra spriedumu<sup>11</sup>, kurā šī tiesa ņēma vērā divu veidu bagarkuģu veiktās darbības, un atbrīvojuma no nodokļa naftas produktiem nolūkos nošķīra transporta pakalpojumus no pakalpojumiem kā darbiem, darbinot tā dzinēju.

26. *Bundesfinanzhof* faktiski atzina, ka, ja tiek sniegti transporta pakalpojumi, tad bagarkuģi tiek izmantoti kā kuģošanai paredzēti kuģi komerciāliem mērķiem un šajā sakarā ir atbrīvoti no šī nodokļa. Savukārt bagarēšanas, izsūkņēšanas un izkraušanas darbu laikā tas ir primārais pakalpojums, kas nozīmē, ka šajā sakarā izmantotā degviela nav atbrīvojama no nodokļa naftas produktiem.

27. Savā koriģējošajā paziņojumā *Hauptzollamt* arī atzina, ka uz izlietotajiem naftas

10 — C-389/02, *Recueil*, I-3537. lpp.

11 — VII R 4/03, *BFHE* 205, 351. lpp.

produktiem, bagarkuģim pārvietojoties nepiekrautam, būtu jāpiemēro *MinōStG* paredzētais atbrīvojums no nodokļa naftas produktiem. Tādējādi 2000. gada 15. novembra deklarācija tika atcelta līdz summai DEM 164 372,74.

Jūras tiesību konvencijas 3.–7. panta izpratnē<sup>13</sup>.

28. Tādējādi lietas dalībnieki bija vienprātis, ka prasībai ir zudis priekšmets daļā par nodokļa naftas produktiem apmēra samazinājumu. No lietas materiāliem izriet, ka pamata prāva līdz ar to ir vien par jautājumu, vai *Jan de Nul* ir jāmaksā šis nodoklis par manevru, kas saistīti ar bagarēšanas darbiem, laikā izlietotajiem naftas produktiem.

#### IV — Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu

29. Pirmkārt, attiecībā uz jēdzienu “Kopienas ūdeņi” un “iekšējie ūdensceļi” nošķiršanu *Finanzgericht Hamburg* savā lēmumā par prejudiciālo jautājumu uzdošanu paskaidro, ka *Bundesfinanzhof* 2000. gada 23. marta rīkojumā<sup>12</sup> atsaucās uz bāzes līnijas kritēriju

30. *Finanzgericht Hamburg* uzskata, ka tomēr ir iespējams paredzēt citu jēdziena “Kopienas ūdeņi” interpretāciju, kurš varētu būt arī saprotams kā dabiskais ūdens, kuru var izmantot jūras kuģi. Tā kā Direktīvā 92/81 pastāv atšķirība starp kuģošanu Kopienas ūdeņos un iekšējos ūdensceļos, iesniedzējtiesa uzskata, ka faktiski par pieņemamu nošķiršanas kritēriju varētu izvirzīt kuģošanas veidu. Šajā sakarā tādējādi esot iespējams iekšējos ūdensceļus klasificēt kā tādus, kuros parasti notiek kuģošana pa upi, savukārt Kopienas ūdeņi ir tie, kuros parasti norisinās kuģošana pa jūru.

13 — Saskaņā ar Jūras tiesību konvencijas 3. pantu bāze līnija ir teritoriālās jūras izejas punkts un ļauj nomērit tās platumu. Faktiski saskaņā ar šo pantu “katrai valstij ir tiesības noteikt savas teritoriālās jūras platumu līdz robežai, kas nepārsniedz divpadsmit jūras jūdzes, to mērot no bāzes līnijām, ko nosaka saskaņā ar šo konvenciju”. Dalībvalstis divējādi var noteikt bāzes līnijas. Pirmā metode ir “normālas bāzes līnijas” metode (Jūras tiesību konvencijas 5. pants): rīna ir par vislielākā bēguma līniju gar krastu, t.i., līnija, kuras līmenī jūras atkāpjas bēguma laikā. Otra metode ir “taisnās bāzes līnijas” metode (Jūras tiesību konvencijas 7. pants), kas nozīmē “lauztas līnijas, kas pa ūdeņi savstarpēji savieno ievērojamus piekrastes punktus vai kaimiņos atrodošās salas” (*Lucchini, L., un Voelckel, M., Droit de la Mer*, 1. sējums, Pédone, Paris, 1990, 178. un 179. lpp.). Saskaņā ar Jūras tiesību konvencijas 8. panta 1. punktu, “izņemot IV daļā noteikto, ūdeņi, kas atrodas uz krasta pusi no teritoriālās jūras bāzes līnijas, ir valsts iekšējo ūdeņu daļa”. Ar bāzes līnijas palīdzību arī var nomērit citu jūras teritoriju platumu, kā, piemēram, pieguļošo zonu vai ekskluzīvo ekonomisko zonu (skat. attiecīgi Jūras tiesību konvencijas 33. panta 2. punktu un 57. pantu).

12 — VII S 26/99, BFHE 191, 184. lpp.

31. Iesniedzējtiesa arī norāda, ka interpretācija, saskaņā ar kuru atbrīvojums no nodokļa ir spēkā aiz bāzes līnijas, savukārt nodoklis saskaņā ar valsts tiesību normām par izmantotajiem naftas produktiem ir jāpiemēro uz krasta pusi līdz šai līnijai, radītu ievērojamas praktiskas grūtības gan kuģa lietotājam, gan arī muitas administrācijai pārbaudes laikā. Faktiski bagarkuģis veikto darbību laikā varētu daudzkārt šķērsot bāzes līniju.

32. Tāpat šī pati tiesa uzskata, ka atsaukšanās uz bāzes līniju novestu pie grūti izprotama un visbeidzot nesaskanīga rezultāta, jo visas bāzes līnijas nav novilkta vienādi. Tā šajā sakarā norāda, ka starp Hamburgu un Kukshāfēni Elba atrodas uz krasta pusi no bāzes līnijas, kas novilkta starp kaimiņos esošajām salām, un tādējādi ir iekšējais ūdensceļš, tai pat laikā Baltijas jūras sektorā, piemēram, Trāve būtu jāuzskata par jūras ūdeņiem piederošu upi.

33. Otrkārt, attiecībā uz kuģošanas jēdzienam piešķiramo nozīmi *Finanzgericht Hamburg* norāda, ka tā šaubās, vai bagarkuģa sniegto transporta pakalpojumu nošķiršanai no darba pakalpojumiem ir jebkāda nozīme. Tā uzskata, ka jebkāda veida kuģošanai ir nepieciešams naftas produktu pielietojums, pat ja kuģis nepārvietojas.

34. Iesniedzējtiesa arī norāda, ka šāda nošķiršana radītu praktiskas grūtības. Papildus izdevumiem, kas vajadzīgi naftas produktu nodokļa deklarācijas sagatavošanai, šī iesniedzējtiesa konstatē, ka pastāvētu ievērojamas nošķiršanas grūtības, jo citi specializēto kuģu veidi arī sniedz darba pakalpojumus, kas ir pamats līdzīgu jautājumu kā bagarkuģa gadījumā izcelsmei. Šajā sakarā tā min fraktkuģu piemēru, kuru aprīkojums ļauj tos piekraut un izkraut pilnīgi autonomi, neizmantojot ostas ceļamkrānus.

35. Iesniedzējtiesa uzskata, ka analīzes pamatā varētu būt jautājums, vai apskatāmajam kuģim pašam ir sava dzinēj sistēma un vai tā tiek izmantota. Tādējādi ar jēdzienu "kuģošana" būtu jāsaprot jebkura veida kuģošana neatkarīgi no mērķa — kurā varētu arī ietilpt pakalpojuma, veicot darbu, sniegšana — ar nosacījumu, ka tiek izmantota sava dzinēj sistēma.

36. Iesniedzējtiesa savu apsvērumu nobeigumā norāda, ka, ja tās risinājums izrādās esam pareizs, tad apskatāmās bagarkuģa darbības Elbā posmā starp Kukshāfēni un Hamburgu ir "kuģošana Kopienas ūdeņos" Direktīvas 92/81 8. panta 1. punkta c) apakšpunkta pirmās daļas izpratnē. Šādā gadījumā prasība, ko tajā ir cēlusi *Jan de Nul*, ir pieņemama.



37. Tā kā iesniedzējtiesai tomēr ir šaubas par šī Direktīvas 92/81 panta, kā arī tās pašas direktīvas 8. panta 2. punkta b) apakšpunkta interpretāciju, *Finanzgericht Hamburg* nolēma apturēt tiesvedību, lai no Tiesas sagaidītu atbildi par šādiem prejudiciāliem jautājumiem:

## V — Analīze

### A — Par pirmo prejudiciālo jautājumu

38. Ar savu pirmo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā lūdz Tiesu interpretēt jēdzienu “Kopienas ūdeņi” Direktīvas 92/81 8. panta 1. punkta c) apakšpunkta pirmās daļas izpratnē salīdzinājumā ar jēdzienu “iekšējie ūdensceļi” šīs direktīvas 8. panta 2. punkta b) apakšpunkta izpratnē.

“1) Kāda atšķirība ir starp jēdzienu “Kopienas ūdeņi” Direktīvas 92/81 8. panta 1. punkta c) apakšpunkta pirmās daļas nozīmē un jēdzienu “iekšējie ūdensceļi” [minētās direktīvas] 8. panta 2. punkta b) apakšpunkta nozīmē?”

39. Gan no *Finanzgericht Hamburg* lēmuma par prejudiciāla jautājuma uzdošanu, gan arī no rakstveida apsvērumiem, ko Tiesā iesniedza *Jan de Nul, Hauptzollamt*, Beļģijas valdība un Eiropas Kopienu Komisija, izriet, ka, lai atbildētu uz šo jautājumu, tiek piedāvātas divas versijas, proti, pirmkārt, Jūras tiesību konvencijā paredzētā bāzes līnijas kritērija nozīme un, otrkārt, iespēja izmantot funkcionālu pieeju.

2) Vai bagarkuģa izmantošana Kopienas ūdeņos ir uzskatāma par kuģošanu Direktīvas 92/81 8. panta 1. punkta c) apakšpunkta pirmās daļas nozīmē, vai arī tā izmantošanas laikā ir jāizšķir dažādi darbības veidi?”

40. Šajā sakarā, lai definētu jēdzienu “Kopienas ūdeņi”, *Jan de Nul* uzskata, ka būtu jāpamatojas uz galvenajām darbībām, kas šajos ūdeņos tiek veiktas. Pēc prasītājas pamata prāvā domām, atšķirība starp Kopie-

nas ūdeņiem un upju ūdeņiem ir jāvērtē funkcionāli, nevis ņemot vērā Jūras tiesību konvencijā paredzēto bāzes līnijas kritēriju. Šī kritērija mērķis faktiski atšķiras no Direktīvas 92/81 mērķa, proti, noteikt katras šīs konvencijas parakstītājas valsts suverēnās tiesības, kā arī to abpusējos pienākumus.

41. *Jan de Nul* skaidro funkcionālo pieeju, kuru tā saprot šādi: lai nošķirtu šos divus interpretējamus jēdzienus, būtu jāņem vērā attiecīgi Kopienas ūdeņos un upes ūdeņos izmantotā transporta veids, ņemot vērā katra konkrētā gadījuma apstākļus. Līdz ar to ūdensceļi, pa kuriem parasti pārvietojas upju kuģi, būtu jāuzskata par upes ūdeņiem, jo, ņemot vērā to uzbūvi, upes ūdeņi parasti nav piemēroti jūras kuģiem. Savukārt jūras ūdeņi ir visi tie ūdeņi, kuri dabiskā veidā ir jūras sastāvdaļa un kurus to uzbūves dēļ izmanto jūras kuģi.

42. Atbilstoši šai pieejai gan Ziemeļjūra, gan pieeja starptautiskajām ostām Emdenē, Brēmenē, Brēmerhāfenē, Kukshāfenē un Hamburgā, kā arī pieeja Ķīles kanālam būtu jāuzskata kā daļa no jūras ūdeņiem, tātad Kopienas ūdeņiem.

43. Tāpat kā *Finanzgericht Hamburg* un *Jan de Nul* Komisija uzskata, ka bāzes līnijas kritērija pielietošanai nav nozīmes, jo šis kritērijs, kas ir tehnisks līdzeklis, lai sasniegtu pašus Jūras tiesību konvencijas mērķus, tomēr neļauj nodrošināt to, lai tiktu sasniegti Direktīvas 92/81 8. panta 1. punkta c) apakšpunktā minētie mērķi, proti, nodrošināt labu iekšējā tirgus funkcionēšanu un izvairīties no konkurences traucējumiem.

44. Komisija tādēļ piedāvā, lai Kopienas ūdeņu nošķiršana no iekšējiem ūdensceļiem tiktu definēta, ņemot vērā Direktīvas 92/81 tekstu un mērķi. Šī pieeja atbilstu jēdziena "Kopienas ūdeņi" interpretācijai, ko ierosinājusi *Finanzgericht Hamburg*, proti, visi tie ūdeņi, kuros parastos apstākļos norisinās kuģošana pa jūru komerciāliem nolūkiem. Pēc Komisijas domām, strīdīgā, pamata prāvā minētā zona starp Vācijas piekrasti un Hamburgas ostu — vienu no lielākajām pasaules ostām — būtu jāuzskata par daļu no šādi definētiem Kopienas ūdeņiem.

45. Komisija piebilst, ka šīs interpretācijas rezultātā saskaņā ar Direktīvas 92/81 8. panta 1. punkta c) apakšpunkta mērķi izrietētu, ka kuģošana pa jūru vienādi tiktu uztverta visos gadījumos neatkarīgi no ostas atrašanās

vietas salīdzinājumā ar piekrasti, citiem vārdiem, tieši piekrastē vai vairāk iekšzemē lielas upes krastā.

46. Būtībā piekrizdama *Finanzgericht Hamburg* tās lēmumā par prejudiciālo jautājumu uzdošanu izklāstītajiem argumentiem, *Hauptzollamt* arī uzskata, ka bāzes līnijas kritēriju nevar izmantot, lai no Kopienas ūdeņiem nošķirtu iekšējos ūdensceļus.

47. Tā tomēr norāda, ka funkcionālā pieeja, saskaņā ar kuru Kopienas ūdeņos ietilpst visi dabīgie ūdeni, ko izmanto jūras kuģi, pārāk ietekmē dalībvalstu tiesības. Faktiski papildus jūras ūdeņiem jūras kuģi var izmantot visus Vācijas ūdensceļus, kuros ir nepieciešamais dziļums. Papildus Elbai līdz Hamburgai tas tāpat attiecas uz Vēzeri līdz Brēmenei, Hunti līdz Oldenburgai, Kīles kanālu (*Nord-Ostsee-Kanal*), Emsu līdz Lērei un Reinu līdz Disburgai. Ja šāda interpretācija šķiet pieņemama, tad Vācijas Federatīvā Republika, piemērojot Direktīvas 92/81 8. panta 1. punkta c) apakšpunktu, var no nodokļa naftas produktiem atbrīvot degvielu, kas izmantota pa iepriekš minētajiem ūdensceļiem, kuru *Hauptzollamt* atzīst par iekšējiem ūdensceļiem.

48. Šī viedokļa atbalstam tā norāda, ka saskaņā ar Federālā ūdensceļu likuma (*Bundeswasserstraßengesetz*), 1998. gada 4. novembra redakcijā<sup>14</sup>, 1. panta 1. punkta 1. apakšpunktā ietvertā jēdziena “iekšējie ūdensceļi” definīciju Elba ir uzskatāma par iekšējo ūdensceļu, sākot no Vācijas-Čehijas robežas līdz vietai, kurā šī upe ietek Ziemeļjūrā pie Kukshāfenes. Turklāt Vācijas tiesībās iekšējie ūdensceļi ir definēti kā tādi, kurus izmanto jūras kuģi. Līdz ar to daļa no Elbas, kas atrodas starp Hamburgas ostas iekšējo robežu un ieteci Ziemeļjūrā pie Kukshāfenes, arī ir jūrasceļš saskaņā ar Rikojuma par jūrasceļiem (*Seeschiffahrtsstraßenordnung*), 1998. gada 22. oktobra redakcijā<sup>15</sup>, 1. panta 1. punkta 6. apakšpunktu.

49. Tādēļ *Hauptzollamt* Tiesai piedāvā noteikt divas šādas definīcijas:

- Kopienas ūdeņos ietilpst teritoriālie ūdeņi 12 jūras jūdžu attālumā no bāzes līnijas, kā arī līdz bāzes līnijai ietilpstošie jūras ūdeņi, izņemot iekšējos ūdensceļus

14 — *BGBL*. 1998 I, 3294. lpp.

15 — *BGBL*. 1998 I, 3209. lpp.

Direktīvas 92/81 8. panta 2. punkta b) apakšpunkta izpratnē;

definēti Direktīvas 92/81 pantos. Tāpat, pārbaudot šīs direktīvas preambulu, par šo divu jēdzienu nozīmi nevar sniegt nekādu izšķirošu risinājumu<sup>17</sup>.

— iekšējie ūdensceļi ir iekšējie dalībvalsts ūdeņi, kas līdz pat to ietecei atklātajā jūrā ir piemēroti un paredzēti kuģošanai.

52. Jēdzienu “Kopienas ūdeņi” un “iekšējie ūdensceļi” nošķiršana tomēr ir noteicoša, lai nolemtu, kuru no Direktīvā 92/81 paredzētajām atbrīvojuma no akcīzes nodokļa naftas produktiem un/vai šī nodokļa samazinājuma sistēmām būtu jāpiemēro.

50. Beļģijas valdība, pamatojoties uz Padomes 1999. gada 29. marta Regulas (EK) Nr. 718/1999 par Kopienas flotes jaudas politiku iekšējo ūdensceļu pārvadājumu veicināšanai<sup>16</sup> 1. panta pirmo daļu un 2. panta 2. punkta e) apakšpunktu, uzskata, ka kuģiem, kas daļēji šķērso jūrasceļus, ir jāpiemēro Kopienas tiesības par kuģošanu Kopienas ūdeņos.

53. Faktiski būtu jāatgādina, ka saskaņā ar šīs direktīvas 8. panta 1. punkta c) apakšpunkta pirmo daļu naftas produkti, kas piegādāti, lai tos kā degvielu izmantotu kuģošanai Kopienas ūdeņos, kas nav privāti izprieču braucieni, obligāti ir jāatbrīvo no harmonizētā akcīzes nodokļa. Savukārt atbilstoši minētās direktīvas 8. panta 2. punkta b) apakšpunktam kuģošanai pa iekšējiem ūdensceļiem, kas nav izprieču braucieni, izmantotiem naftas produktiem atbrīvojumu no akcīzes nodokļa vai tā samazinājumu var piešķirt tikai dalībvalstis.

51. Ņemot vērā visus šos apsvērumus, vispirms ir jānorāda, ka jēdzieni “Kopienas ūdeņi” un “iekšējie ūdensceļi” tieši nav

17 — Šajā sakarā Direktīvas 92/81 preambulas sestajā apsvērumā iekļautie vārdi “to teritorijā” nav visai skaidri, jo par Kopienas ūdeņiem var uzskatīt arī tādus, kas atrodas dalībvalstu “teritorijā” un, precīzāk, ir neatņemama to jūras teritoriju sastāvdaļa.

54. Pirmais kritērijs jēdziena “Kopienas ūdeņi” nošķiršanai no jēdziena “iekšējie ūdensceļi” ir bāzes līnija Jūras tiesību konvencijas 3. un turpmāko pantu izpratnē.

55. Tiesā iesniegtajos rakstveida apsvērumos pausto viedokļu kopums liek šo kritēriju apskatāmajā lietā noraidīt.

56. Es arī piekrītu šim viedoklim. Faktiski es uzskatu, ka, lai arī šim tehniskajam līdzeklim ir fundamentāla nozīme Jūras tiesību konvencijas ietvaros, it īpaši tiktāl, ciktāl tas ir teritoriālās jūras izejas punkts un ļauj noteikt tās platību, tā pielietojumu nevar attaisnot Direktīvas 92/81 ietvaros, jo — kā to norāda Komisija — abu šo tiesību aktu mērķi atšķiras.

57. Šajā sakarā ir jānorāda, ka Jūras tiesību konvencijas mērķis atbilstoši tās preambulai ir “radīt jūru un okeānu tiesisko regulējumu, kas atvieglotu starptautiskos sakarus un veicinātu mierīgu mērķu labā izmantot jūras un okeānus, taisnīgi un efektīvi izmantot to resursus, saglabāt to bioloģiskos resursus, pētīt, aizsargāt un saglabāt jūras vidi”. Bāzes līnijas instruments ir šī “tiesiskā regulējuma” radīšanas daļa tādā nozīmē — kā jau tas tika

novērots iepriekš —, ka ar tā palīdzību var norobežot šajā konvencijā definētos jūras ūdeņus, proti, iekšējos ūdeņus, teritoriālo jūru, pieguļošo zonu un ekskluzīvo ekonomisko zonu. Ar tā palīdzību var arī definēt tiesības, ko var īstenot ligumslēdzējas valstis, un pienākumus, kas šīm valstīm ir noteikti visās šajās vietās saskaņā ar Jūras tiesību konvencijas noteikumiem.

58. Tiesa jau ir precizējusi, ka Direktīvas 92/81 kā tādas mērķis ir “nodrošināt naftas produktu brīvu apriti iekšējā tirgū, kā arī izvairīties no konkurences traucējumiem, kas var rasties dažādu akcizes nodokļu likmju rezultātā”<sup>18</sup>. Izvēlamais kritērijs Kopienas ūdeņu un iekšējo ūdensceļu nošķiršanai būtu jāpiemēro šim mērķim. Taču es nedomāju, ka tā tas ir bāzes līnijas kritērija gadījumā.

59. Tāpat bāzes līnijas kritērija ņemšana vērā, pēc manām domām, būtu pamats pārmērīgām sekām, ka visi dalībvalstu “iekšējie ūdeņi”, kas saskaņā ar Jūras tiesību konvencijas 8. pantu ir “ūdeņi, kas atrodas uz

18 — 2004. gada 29. aprīļa spriedums lietā C-240/01 Komisija/Vācija (*Recueil*, I-4733. lpp., 39. punkts).

krasta pusi līdz teritoriālās jūras bāzes linijai”, būtu jāuzskata par iekšējiem ūdensceļiem Direktīvas 92/81 izpratnē, pat ja tie atrastos otrpus upes ietekai jūrā.

60. Jūras tiesību konvencijas 3. un turpmākajos pantos ietvertais bāzes linijas kritērijs tādēļ man nešķiet tik svarīgs, lai noteiktu atšķirību starp Kopienas ūdeņiem un iekšējiem ūdensceļiem, piemērojot Direktīvu 92/81.

61. Manā izpratnē šo divu jēdzienu definēšanu katrā ziņā nevar ļaut izvērtēt tikai dalībvalstīm, jo tā var rasties dažādas interpretācijas, kas būtu pretrunā Direktīvā 92/81 Kopienas likumdevēja noteiktajam saskaņošanas mērķim. Tiesi tādēļ ir jārod autonoma jēdzienu “Kopienas ūdeņi” un “iekšējie ūdensceļi” interpretācija<sup>19</sup>.

19 — Tiesa to pašu ir secinājusi par Direktīvas 92/81 2. panta 2. punktā pirmā teikumā esošajiem vārdiem “izmanto kā degvielu” iepriekš minētajā spriedumā lietā Komisija/Vācija. Šajā pašā sakarā Tiesa iepriekš minētā sprieduma lietā *Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft* 21. punktā uzskatīja, ka “jebkāda atšķirīga atbrīvošanas no nodokļa pienākuma interpretācija valsts līmenī ne vien pārkāpj Kopienu tiesiskajā regulējumā minētos mērķus un tiesisko drošību, bet varētu radīt nevienlīdzīgu attieksmi pret attiecīgajiem tirgus dalībniekiem”.

62. Šajā sakarā Tiesai jau ir bijusi izdevība savā iepriekš minētajā spriedumā lietā *Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft* precizēt, ka “definīcijas produktiem, uz ko attiecas Direktīva 92/81 un tiem piemērojamie nodokļu atbrīvojumi, ir jāinterpretē autonomi, pamatojoties uz apskatāmo tiesību normu tekstu, kā arī ar šo direktīvu sasniedzamajiem mērķiem”<sup>20</sup>.

63. Mēs jau redzējām, ka Direktīvā 92/81 nekas nav teikts par jēdzienu “Kopienas ūdeņi” un “iekšējie ūdensceļi” definīciju un tādējādi arī to nošķiršanu.

64. Attiecībā uz šīs pašas direktīvas mērķi man *a priori* nešķiet acīmredzami iespējams atvasināt pieņemamu kritēriju. Faktiski gan obligātajai, gan arī fakultatīvajai atbrīvojuma sistēmai — kā to pierāda minētās direktīvas preambulas sestais apsvērumus — būtu jāsaņiedz mērķi izvairīties no konkurences traucējumiem. Tāpat konkurences traucējumi, no kuriem ar šīs direktīvas palīdzību tiek mēģināts izvairīties, var rasties, gan kuģojot Kopienas ūdeņos, gan arī iekšējo ūdensceļu tīklā Kopienā.

20 — 19. punkts.

65. Tā kā ne Direktīvas 92/81 teksts, ne arī tās mērķis neļauj precīzi definēt jēdzienus “Kopienas ūdeņi” un “iekšējie ūdensceļi”, tad ir jāpārbauda, vai šo jēdzienu definīcijas var atrast citos Kopienas tiesību aktos.

66. Līdz ar to ir jāatzīst, ka šie divi jēdzieni nav nedz jauni Kopienas tiesībās, nedz arī īpaši nozarē, uz kuru attiecas Direktīva 92/81.

67. Interesanti, ka jēdziens “Kopienas ūdeņi” tiek izmantots kopējā zivsaimniecības politikā. Lai arī ar citu apzīmējumu, tas vienā no pirmajām reizēm ir atrodams Padomes Regulā (EEK) Nr. 2141/70<sup>21</sup>, vēlāk Padomes Regulā (EEK) Nr. 101/76<sup>22</sup>, kas aizstāj pirmo minēto regulu un ar kuru dalībvalstīm tiek noteikts nodrošināt vienlīdzīgus nosacījumus zvejas kuģiem, kas kuģo ar kādas dalībvalsts karogu un ir reģistrēti Kopienās, *jūras ūdeņos, uz kuriem attiecas to suverenitāte vai jurisdikcija*, atrodamo resursu pieejai un izmantošanai<sup>23</sup>.

21 — 1970. gada 20. oktobra regula, ar ko izveido kopīgu strukturālo politiku zivsaimniecības nozarē (OV L 236, 1. lpp.).

22 — 1976. gada 19. janvāra regula, ar ko izveido kopējo strukturālo politiku zivsaimniecības nozarē (OV L 20, 19. lpp.).

23 — Skat. šo regulu 2. panta 1. punktu.

68. Tāpat jēdziens “Kopienas ūdeņi” ir ticis izmantots, lai noteiktu Kopienas zvejas zonu, kas radās, apvienojot dalībvalstu ekskluzīvās ekonomiskās zonas Kopienā<sup>24</sup>.

69. Zivsaimniecības nozarē Kopienas jaunākajos tiesību aktos par Kopienas ūdeņiem tieši tiek saukti “ūdeņi, uz kuriem attiecas dalībvalstu suverenitāte vai jurisdikcija”, atšķirībā no “starptautiskajiem ūdeņiem, uz kuriem neattiecas nevienas valsts suverenitāte vai jurisdikcija”<sup>25</sup>.

70. Kopienas ūdeņos, kuri ir šādi definēti atšķirībā no starptautiskajiem ūdeņiem un kurus plašā izpratnē uzskata par ūdeņiem, uz kuriem attiecas dalībvalstu suverenitāte vai jurisdikcija, var ietilpt visas dalībvalstu jūras teritorijas.

24 — Skat. it īpaši 1991. gada 25. jūlija spriedumu lietā C-258/89 Komisija/Spānija (*Recueil*, I-3977. lpp., 12. un 13. punkts). Kopienas zvejas zonas radīšana izriet no Padomes 1976. gada 3. novembra Rezolūcijas par dažiem ārējiem aspektiem 200 jūras jūdžu zvejas zonas izveidē Kopienā no 1977. gada 1. janvāra (OV 1981, C 105, 1. lpp.).

25 — Skat. it īpaši 2. panta b) punktu un 3. panta b) punktu Padomes 2004. gada 22. decembra Regulā (EK) Nr. 27/2005, ar ko 2005. gadam nosaka zvejas iespējas un ar tām saistītus nosacījumus konkrētiem zivju krājumiem un zivju krājumu grupām, kuri piemērojami Kopienas ūdeņos un attiecībā uz Kopienas kuģiem — ūdeņos, kur nepieciešami nozvejas ierobežojumi (OV 2005, L 12, 1. lpp.).

71. Lai noteiktu Kopienas ūdeņu iekšējo robežu ar Direktīvas 92/81 8. panta 2. punkta b) apakšpunktā minētajiem iekšējiem ūdensceļiem, šajā brīdī šie abi jēdzieni ir viens ar otru jāsalīdzina — līdzīgi kā to pirmajā jautājumā aicina darīt iesniedzējtiesa.

72. Šajā sakarā vispirms norādīšu, ka jēdziens “iekšējie ūdensceļi” absolūti ir Kopienas tiesību daļa. Tā EKL 80. pantā tieši ir minēti “pārvadājumi pa [...] ūdensceļiem”.

73. Tālāk jānorāda, ka, lai noregulētu kuģošanu Kopienā, ir pieņemti virkne Kopienas tiesību aktu, piemēram, par piekļūvi kravu pārvadātāju pa ūdensceļiem profesijai un par diplomu savstarpēju atzīšanu<sup>26</sup>, strukturālo sanāciju<sup>27</sup>, Kopienas flotes kapacitāti<sup>28</sup>, iekš-

zemē kuģojošo kuģu drošību un tehniskajiem priekšrakstiem<sup>29</sup> vai par kopīgiem noteikumiem, ko piemēro kravu vai pasažieru pārvadājumiem pa dalībvalstu iekšējiem ūdensceļiem<sup>30</sup>.

74. Šo Kopienas tiesību aktu vidū es gribētu izcelt Direktīvu 82/714, ar ko — atgādinu — nosaka tehniskas prasības attiecībā uz iekšējo ūdensceļu kuģiem. Šī direktīva ievieš kopējo transporta politiku iekšējās kuģošanas jomā un atbilstoši tās preambulas pirmajam apsvērumam ar to būtu jānodrošina, “lai kuģu kustība Kopienas ūdensceļu tīklā notiktu saskaņā ar labākajiem nosacījumiem, ciktāl tie attiecas uz drošību un konkurenci”.

75. Ņemot vērā, ka “Kopienas iekšējie ūdensceļi atšķiras pēc drošības”, ar Direktīvu 82/714 “šie ūdensceļi ir jāsadala vairākās zonās”<sup>31</sup>.

26 — Skat. it īpaši Padomes 1987. gada 9. novembra Direktīvu 87/540/EEK par piekļūvi kravu pārvadātāju pa ūdensceļiem profesijai iekšzemes un starptautiskos pārvadājumos un par diplomu, sertifikātu un citu kvalifikāciju apliecināšanu dokumentu savstarpēju atzīšanu šajā profesijā (OV L 322, 20. lpp.).

27 — Padomes 1989. gada 27. aprīļa Regula (EEK) Nr. 1101/89 par strukturālo sanāciju attiecībā uz kuģošanu pa iekšējiem ūdeņiem (OV L 116, 25. lpp.).

28 — Regula Nr. 718/1999.

29 — Minēšu divas direktīvas: Padomes 1976. gada 20. janvāra Direktīvu 76/135/EEK par iekšējo ūdensceļu kuģu kuģošanas licenču savstarpēju atzīšanu (OV L 21, 10. lpp.) un Direktīvu 82/714.

30 — Skat. it īpaši Padomes 1996. gada 8. jūlija Regulu (EK) Nr. 1356/96 par kopīgiem noteikumiem, ko piemēro kravu vai pasažieru pārvadājumiem pa dalībvalstu iekšējiem ūdensceļiem, lai ieviestu šādu pārvadāšanas pakalpojumu sniegšanas brīvību (OV L 175 7. lpp.).

31 — Direktīvas 82/714 preambulas trešais apsvērumš. Šīs direktīvas 1. pantā šī klasifikācija ir precizēta un ir izdarīta atsauce uz minētās direktīvas 1 pielikumu.



76. It īpaši interesanti ir aplūkot šīs direktīvas I pielikumu. Faktiski tajā ir “ģeogrāfiski 1., 2., 3. un 4. zonā sadalītu Kopienas iekšējo ūdensceļu saraksts”.

77. Šī pielikuma I nodaļā Vācijas Federatīvajā Republikā iekšējo ūdensceļu vidū, kas klasificēti 2. zonā, ir atrodams šāds apraksts, kuru būtu vērts citēt pilnībā:

“Elba: no Hamburgas ostas apakšējās robežas līdz linijai, kas savieno *Döse* bāku un *Hohe Ufer (Dieksand)* ziemeļrietumu punktu ar *Este, Lühe, Schwinge, Oste, Pinnau, Krückau* un *Stör* pietiekām (visos gadījumos no grīvas aizsprosta), ieskaitot *Nebenelbe*.”

78. Šādi aprakstītā zona atbilst Elbas estuāram, kas sākas Hamburgas ostas līmenī un turpinās līdz ietekai Ziemeļjūrā ziemeļos no Kukshāfenes. Šī zona ir lielākā daļa sektorā, kurā bagarkugis “Cristoforo Colombo” veica bagarēšanas darbus. Tā saskaņā ar Kopienas tiesībām ir iekšējais ūdensceļš un tādējādi, manuprāt, būtu jā kvalificē kā tāda, kurai ir piemērojama Direktīva 92/81.

79. Faktiski, šajā direktīvā atsaucoties uz šo iekšējo ūdeni jēdzienu bez jebkādas īpašas definīcijas, Kopienas likumdevējam noteikti bija jāatsaucas uz iepriekš pastāvošo definīciju, kas atrodama šajā frāzē. Turklāt es uzskatu, ka nebūtu piemēroti un ar tiesiskās drošības principu būtu pretrunā citādi definēt jēdzienu “iekšējie ūdensceļi” atbilstoši apskatāmajam Kopienas tiesību aktam.

80. Jāpiebilst, ka konkurences traucējumu risks, manuprāt, ir ietverts pašā Direktīvā 92/81 nodokļa atbrīvojuma sistēmu dualitātes, kas ar to tiek atļauta, dēļ. Rezultātā šī riska mazināšana drīzāk izpaužas Kopienas tiesību aktu grozīšanā, apvienojot sistēmas un arī izskaidrojot piemērojamās tiesības<sup>32</sup>, nevis tiesas veiktajā interpretācijā, kas tādējādi var radīt jaunu, salīdzinājumā ar citiem tekstuālas izcelsmes kritērijiem pārāku kritēriju. No Kopienas tiesību pieejas un iedarbības viedokļa Kopienas tiesību intereses varētu izvairīšanās no šādu definīciju sajaukuma.

32 — Šajā sakarā jākonstatē, ka 8. panta 1. punkta e) apakšpunktā sākotnējā Komisijas 1990. gada 27. septembrī iesniegtajā priekšlikumā Padomes direktīvai par naftas produktiem uzlikto akcīzes nodokļu likmju tuvināšanu bija paredzēts tāds pats atbrīvojums “naftas produktiem, ko paredzēts lietot kā degvielu kuģošanai pa iekšējiem ūdeņiem un kuģošanai Kopienas ūdeņos” (COM(90) 434, galīgā redakcija, OV C 322, 18. lpp.).

81. Tādēļ, manuprāt, jēdziens “iekšējie ūdensceļi” būtu jāsaprot kā tāds, kas attiecas arī uz visu Kopienas iekšējo ūdensceļu tīkla kopumu, kādi tie ir uzskaitīti Direktīvas 82/714 I pielikumā.

82. Salīdzinājumā ar šo definīciju Kopienas ūdensceļi savukārt ir jāsaprot kā visi tie jūras ūdeņi, uz kuriem attiecas dalībvalstu suverenitāte vai jurisdikcija, izņemot iekšējos ūdensceļus, kurus es tikko definēju.

83. *Finanzgericht Hamburg* piedāvātā un *Jan de Nul* un Komisijas aizstāvētā funkcionālā pieeja man šajā analizē neliekas apšaubāma.

84. Atgādinu, ka šī pieeja būtībā nozīmē uzskatīt, ka Kopienas ūdeņi Direktīvas 92/81 8. panta 1. punkta c) apakšpunkta pirmās daļas izpratnē ir visi tie ūdeņi, kuros komerciālos nolūkos parasti kuģo jūras kuģi.

85. Taču, manuprāt, šāda interpretācija Kopienas līmenī noliegtu īpašu iekšējo ūdens-

ceļu kategoriju, proti, ūdensceļus, kam ir jūras ūdensceļu pazīmes.

86. Precīzāk, Elbas estuāram — kā izklāstīts iepriekš — ir īpašas iezīmes, lai to kvalificētu kā ūdensceļu, kam ir jūras ūdensceļa pazīmes.

87. Šī kvalifikācija neizriet vien no valstu tiesībām; uz to attiecas arī Kopienu tiesības. Tā Komisijas 1977. gada 29. jūlija Lēmumā 77/527/EEK, ar ko izveido ūdensceļu, kam ir jūras ūdensceļu pazīmes, sarakstu, lai piemērotu Padomes Direktīvu 76/135/EEK<sup>33</sup>, šajā kategorijā ir ietverta “Elbe unterhalb des Hamburger Hafens”. Tāpat I pielikumā Komisijas 2003. gada 8. decembra Regulā (EK) Nr. 13/2004, ar ko nosaka Padomes Regulas (EEK) Nr. 1108/70 3. panta d) punktā minēto tādu ūdensceļu sarakstu, kuriem ir jūras ūdensceļu pazīmes<sup>34</sup>, ir minēta “Unterelbe”, kas ir daļa no ūdensceļiem, kam ir jūras ūdensceļu pazīmes.

33 — OV L 209, 29. lpp. Šis lēmums ir pasākums Padomes 1976. gada 20. janvāra Direktīvas 76/135/EEK par iekšējo ūdensceļu kuģu kuģošanas licenču savstarpēju atzīšanu (OV L 21, 10. lpp.) 3. panta 6. punkta īstenošanai, saskaņā ar kuru “dalībvalstis attiecībā uz jūras kuģniecības līnijām var prasīt tādu papildu nosacījumu izpildi, kas līdzvērtīgi prasībām pret pašu kuģiem. Dalībvalstis informē Komisiju par savām jūras kuģniecības līnijām, kuru sarakstu Komisija sastāda trīs mēnešu laikā pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā, pamatojoties uz informāciju, ko tai iesniegušas dalībvalstis.”

34 — OV 2004, L 3, 3. lpp.

88. No tā izriet, ka, lai ūdeņus kvalificētu kā Kopienas ūdeņus, nepietiek vien ar apstākli, ka jūras kuģi tos izmanto kuģošanai komerciāliem nolūkiem.

tošana Kopienas ūdeņos kopumā būtu jāuzskata par kuģošanu Direktīvas 92/81 8. panta 1. punkta c) apakšpunkta pirmās daļas izpratnē, vai arī būtu jāizšķir dažāda veida aktivitātes, ko šis bagarkuģis veic savas darbības laikā.

89. Šīs analīzes noslēgumā es piedāvāju Tiesai atbildēt *Finanzgericht Hamburg* šādi: Direktīvas 92/81 8. panta 1. punkta c) apakšpunkta pirmā daļa ir interpretējama tādējādi, ka jēdziens “Kopienas ūdeņi” attiecas uz jūras ūdeņiem, uz kuriem attiecas dalībvalstu suverenitāte vai jurisdikcija, izņemot šīs direktīvas 8. panta 2. punkta b) apakšpunktā minētos iekšējos ūdensceļus. Šie pēdējie minētie ir visu Kopienas iekšējo ūdensceļu tīkla kopums, kādi tie ir uzskaitīti Direktīvas 82/714 I pielikumā<sup>35</sup>.

#### B — Par otro prejudiciālo jautājumu

90. Ar savu otro jautājumu *Finanzgericht Hamburg* jautā Tiesai, vai bagarkuģa izman-

91. No lēmuma par prejudiciālo jautājumu uzdošanu izriet, ka *Hauptzollamt* pamata tiesvedības laikā ir atzinusi, ka par izlietotajiem naftas produktiem, bagarkuģim “Cristoforo Colombo” pārvietojoties nepiekrautam, nebūtu jāmaksā akcīzes nodoklis. Turklāt *Jan de Nul* pamata prāvā neapstrīd šāda nodokļa maksu par naftas produktu daudzumu, kas kā tāds izlietots ūdens un citu materiālu izsūkņēšanas darbu veikšanai<sup>36</sup>. No tā izriet, ka pamata prāva attiecas tikai uz jautājumu par iespējamo atbrīvojumu no nodokļa naftas produktiem, ko bagarkuģis izlietojis izsūkņēšanas darbu laikā, t.i., šī bagarkuģa veikto manevru laikā, veicot bagarēšanas darbības<sup>37</sup>.

35 — Pamata lietas īpašo apstākļu ietvaros un, ņemot vērā bagarkuģa maršruta aprakstu, ko savos rakstveida apsvērumos sniedza *Jan de Nul*, liekas, ka šis transportlīdzeklis lielākoties ir kuģojis pa Apakšēlbas [*Untereibe*] iekšējiem ūdensceļiem, tad pa Kopienas ūdensceļiem, galvenokārt *Kukshāfenē*. *Finanzgericht Hamburg* šajā kontekstā būtu jānoskaidro noteicošais kritērijs, lai rastu sadalījumu starp naftas produktiem, uz kuriem obligāti attiecas nodokļa atbrīvojuma režīms, un tiem, uz kuriem attiecas fakultatīvais atbrīvojuma režīms.

36 — Lēmuma par prejudiciālo jautājumu uzdošanu 3. un 4. lpp.

37 — Tāpat kā Komisija es jēdzienu “pārvietošanās” saprotu plaši, t.i. tajā ietverot tehniskas darbības, lai bagarkuģi noturētu uz vietas.

92. Tādējādi — kā to arī ir norādījusi Komisija<sup>38</sup> — šis otrais jautājums ir jāsaprot tādējādi, ka tā mērķis ir noteikt, vai šādi manevri būtu jāuzskata par kuģošanu Kopienas ūdeņos Direktīvas 92/81 8. panta 1. punkta c) apakšpunkta izpratnē.

95. Otrkārt, jānorāda, ka Tiesa savā iepriekš minētajā spriedumā lietā *Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft* jau ir interpretējusi kuģošanas jēdzienu Direktīvas 92/81 8. panta 1. punkta c) apakšpunkta izpratnē.

93. Uzskatu, ka uz šo jautājumu būtu jāatbild apstiprinoši.

94. Pirmkārt, uzskatu, ka, ja bagarkuģis ir aprīkots ar dzinēju, kas tam piešķir pārvietošanās autonomiju, tad tā būtu jāuzskata par kuģošanu. Manuprāt, citādi tas būtu attiecībā uz bagarkuģi, kam nav nekādas ierīces, kas tam ļautu kuģot pašam<sup>39</sup>.

96. Lietā, kurā tika taisīts šis spriedums, apbedīšanas pakalpojumu uzņēmums *Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft eG* (turpmāk tekstā — "*Deutsche See*") lūdza *Hauptzollamt Kiel* [Kīles Galvenā muitas pārvalde] atļaut kuģiem izmantot naftas produktus, kas atbrīvoti no akcīzes nodokļa, lai organizētu apbedīšanu atklātā jūrā. *Hauptzollamt Kiel* šo atbrīvojumu atteicās piešķirt, pamatojoties uz *MinStG* 4 panta 1. punkta 4. apakšpunktu, jo *Deutsche See* darbība nebija vis cilvēku vai preču pārvadāšana komerciālos nolūkos, bet organizēt apbedīšanu uz jūras. Izskatot lietu, *Finanzgericht Hamburg* vērsās Tiesā ar jautājumu par to, kā interpretēt jēdzienu "kuģošana" Direktīvas 92/81 8. panta 1. punkta c) apakšpunkta pirmās daļas izpratnē.

38 — Rakstveida apsvērumi, 68. un 69. punkts.

39 — Piemēram, bagarkuģa, kurš līdz bagarēšanas darbu veikšanas vietai ir jāpārvieto ar vilcēju, gadījums, par kuru 1972. gada 11. decembrī tika pieņemts lēmums *Tribunal des conflits français* (Francijas Kompetenču konfliktu tiesa) lietā Nr. 1975 *Préfet de la Gironde/CA Bordeaux (Spathis/Port autonome de Bordeaux)*. Šī tiesa par šāda veida bagarkuģi nosprieda, ka "lai arī manevrējošā ierīce, kas, gan platumā, gan garumā balstoties uz nostiprinājumiem un nekustīgiem priekšmetiem, ļauj tam izdarīt kustības gan garumā, gan arī platumā [...], šis kritērijs, kas ir šīs ierīces faktiskās darbības neatņemam sastāvdaļa, tomēr nav pietiekams, lai to uzskatītu par transportlīdzekli 1957. gada 31. decembra likuma izpratnē", ar kuru šķirējtiesām tiek piešķirtas pilnvaras izšķirt strīdus par zaudējumu atlīdzību, kas publisko tiesību subjektiem nodarīti ar visa veida transportlīdzekļiem (*JO "Lois et Décrets"*, 1958. gada 5. janvāris, 196. lpp.). Savukārt šī likuma noteikumi ir piemērojami attiecībā uz zaudējumiem, kas ar bagarkuģi, kas ir pats spējīgs pārvietoties, ir nodarīti bagarēšanas darbu laikā ostā: skat. *Tribunal des conflits français* 1965. gada 24. maija nolēmumu lietā Nr. 1858 *Préfet de Seine-Maritime/TGI du Havre* (sabiedrība *Marles-Kuhlmann*).

97. Savā spriedumā Tiesa norāda, ka šajā noteikumā, kas — atgādinu — paredz nodokļa atbrīvojumu naftas produktiem, kas kā degviela izmantoti kuģošanai Kopienas ūdeņos, ir ietverts viens izņēmums. Faktiski no minētā noteikuma izriet, ka atbrīvojumu nepiemēro naftas produktiem, kas izlietoti kuģošanai, kas ir privāti izprieču braucieni. Tiesa turpinājumā norāda, ka Direktīvas 92/81 8. panta 1. punkta c) apakšpunkta otrajā daļā jēdziens “privātiem izprieču braucieniem domāti kuģi” ir definēts kā “kuģis, ko neizmanto komerciāliem mērķiem”<sup>40</sup>.

98. Pēc Tiesas domām, no tā izriet, ka “uz visa veida kuģošanu komerciālos nolūkos attiecas Direktīvas 92/81 8. panta 1. punkta c) apakšpunkta pirmajā daļā paredzētais atbrīvojums no harmonizētā akcīzes nodokļa”<sup>41</sup>. Citiem vārdiem, kā uzskata Tiesa, šo noteikumu piemēro “visa veida kuģošanai neatkarīgi no maršruta mērķa, ja tā tiek veikta komerciālos nolūkos”<sup>42</sup>.

99. Šīs pašas lietas ietvaros Tiesa vispirms norāda, ka nav apstrīdēts, ka *Deutsche See*

veiktās kuģošanas aktivitātes ir pakalpojumu sniegšana pret atlīdzību. Turpinājumā tā min, ka “sava komerciālā rakstura dēļ uz šīm kuģošanas aktivitātēm neattiecas izņēmums, kas paredzēts privātiem izprieču kuģiem, un tādējādi uz tiem attiecas nodokļa atbrīvojums”<sup>43</sup>.

100. Es gribētu palikt pie šī risinājuma, saskaņā ar kuru kuģa maršruta mērķim īsti nav nozīmes, ja vien runa ir par kuģošanu komerciālos nolūkos. Ir arī jāatzīmē, ka Direktīvas 92/81 8. panta 1. punkta c) apakšpunkta otrās daļas formulējums liecina par to, ka šis komerciālais mērķis nozīmē ne vien cilvēku vai preču pārvadājumus, bet arī pakalpojumu sniegšanu pret atlīdzību.

101. Taču bagarkuģa aktivitātes, manuprāt, ir ierindojamas šajā pēdējā minētajā kategorijā. No tā izriet, ka šī transportlīdzekļa kuģošana, kas ir veikta pakalpojuma sniegšanas ietvaros, tā komerciālā rakstura dēļ ietilpst Direktīvas 92/81 8. panta 1. punkta c) apakšpunkta tvērumā.

40 — Iepriekš minētais spriedums lietā *Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft*, 22. punkts.

41 — *Ibidem*, 23. punkts.

42 — *Ibidem*, 29. punkts.

43 — *Ibidem*, 28. punkts.

102. Sniedzot pakalpojumus, bagarkuģa kuģošana sevī ietver ne tikai pārvietošanos bez kravas un izsūkņēto materiālu transportu līdz vietai, kur tie tiek izkrauti, bet arī bagarkuģa veiktos manevrus izsūkņēšanas darbību laikā, t.i., šī bagarkuģa pārvietošanos bagarēšanas darbu veikšanas laikā.

103. Tādēļ, manuprāt, Direktīvas 92/81 8. panta 1. punkta c) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka jēdziens "kuģošana Kopienas ūdeņos" iekļauj arī bagarkuģa veiktos manevrus izsūkņēšanas darbu laikā, t.i., šī bagarkuģa pārvietošanos bagarēšanas darbu veikšanas laikā.

104. Jau iepriekš norādīju, ka *Jan de Nul* pamata prāvā neapstrīd šāda nodokļa maksāšanu par naftas produktu daudzumu, kas izlietots ūdens un citu materiālu izsūkņēšanas darbu veikšanai. Tomēr galīgā apsvēruma formā ir jānorāda, ka, manuprāt, Direktīvas 92/81 8. panta 1. punkta c) apakšpunktā paredzētais atbrīvojums arī būtu jāpiemēro naftas produktiem, kas izlietoti pašai šādu darbu izpildei, kā arī izsūkņēto materiālu izkraušana. Faktiski es uzskatu, ka šī noteikuma piemērošanas nolūkos bagarkuģa veiktās aktivitātes bagarēšanas darbu laikā, vienalga, vai runa ir par tā pārvietošanos vai veiktajiem darbiem, ir nedalāms kopums.

## VI — Secinājumi

105. Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, es piedāvāju Tiesai uz *Finanzgericht Hamburg* uzdotajiem prejudiciālajiem jautājumiem atbildēt šādi:

- 1) Padomes 1992. gada 19. oktobra Direktīvas 92/81/EEK par akcīzes nodokļa likmju saskaņošanu attiecībā uz naftas produktiem 8. panta 1. punkta c) apakšpunkta pirmā daļa ir jāinterpretē tādējādi, ka jēdziens "Kopienas ūdeņi" iekļauj jūras ūdeņus, uz kuriem attiecas dalībvalstu suverenitāte vai jurisdikcija, izņemot šīs direktīvas 8. panta 2. punkta b) apakšpunktā minētos iekšējos

ūdensceļus. Šie pēdējie minētie sevī ietver visu Kopienas iekšējo ūdensceļu tīkla kopumu, kādi tie ir uzskaitīti Padomes 1982. gada 4. oktobra Direktīvas 82/714/EEK, ar ko nosaka tehniskās prasības attiecībā uz iekšējo ūdensceļu kuģiem, I pielikumā;

- 2) Direktīvas 92/81 8. panta 1. punkta c) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka jēdziens “kuģošana Kopienas ūdeņos” attiecas uz bagarkuģa veiktajiem darbiem izsūknēšanas darbu laikā, t.i., šim bagarkuģim pārvietojoties, veicot bagarēšanas darbus.