

CONCLUSIE VAN ADVOCaat-GENERAAL

Y. BOT

van 14 december 2006¹

I — Inleiding

opzichte van dat van „binnenwateren” uit te leggen.

1. In het kader van de onderhavige prejudiciële verwijzing wordt het Hof gevraagd welke betekenis moet worden gegeven aan verschillende begrippen in richtlijn 92/81/EEG van de Raad van 19 oktober 1992 betreffende de harmonisatie van de structuur van de accijns op minerale oliën.²

3. Het Hof zal ook moeten beslissen of de exploitatie van een hopperzuiger steeds als „vaart” in de zin van artikel 8, lid 1, sub c, van richtlijn 92/81 is aan te merken dan wel of onderscheid moet worden gemaakt tussen de verschillende door dit zuigschip uit te voeren activiteiten tijdens het gebruik, namelijk in het bijzonder de lege vaart, het manoeuvreren bij de baggerwerkzaamheden en het vervoer van het baggermateriaal.

2. In het bijzonder wordt het Hof gevraagd om het begrip „communautaire wateren” ten

4. In de onderhavige conclusie zal ik deze beide problemen achtereenvolgens in behandeling nemen.

1 — Oorspronkelijke taal: Frans.

2 — PB L 316, blz. 12. Richtlijn zoals laatstelijk gewijzigd bij richtlijn 94/74/EG van de Raad van 22 december 1994 tot wijziging van richtlijn 92/12/EEG betreffende de algemene regeling voor accijnsproducten, het voorhanden hebben en het verkeer daarvan en de controles daarop, richtlijn 92/81/EEG betreffende de harmonisatie van de structuur van de accijns op minerale oliën en richtlijn 92/82/EEG betreffende de onderlinge aanpassing van de accijnstarieven voor minerale oliën. (PB L 365, blz. 46, hierna: „richtlijn 92/81”). Richtlijn 92/81 is ingetrokken bij richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit (PB L 283, blz. 51).

5. Wat in de eerste plaats het zoeken naar een criterium betreft, waardoor de begrippen communautaire wateren en binnenwateren

van elkaar kunnen worden onderscheiden, zou ik het criterium van de „basislijn” in de zin van de artikelen 3 tot en met 7 van het op 20 december 1982 te Montego Bay ondertekende Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, willen afwijzen.³ Ik verwerp eveneens de functionele benadering die in wezen uit het argument bestaat dat de communautaire wateren in de zin van artikel 8, lid 1, sub c, eerste alinea, van richtlijn 92/81 alle wateren zijn waarin normaliter zeescheepvaart voor commerciële doeleinden plaatsvindt.

6. Ik ondersteun daarentegen de uitlegging, dat het begrip communautaire wateren het gedeelte van de zee omvat dat onder de soevereiniteit of jurisdictie van de lidstaten valt, met uitzondering van de in artikel 8, lid 2, sub b, van richtlijn 92/81 bedoelde binnenwateren. Ik zal ook aantonen dat deze binnenwateren bestaan uit alle waterwegen van het net van binnenwateren van de Gemeenschap zoals deze in bijlage 1 bij richtlijn 82/714/EEG van de Raad van 4 oktober 1982 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenscheepen zijn opgesomd.⁴

7. Wat in de tweede plaats het begrip „vaart op communautaire wateren” in de zin van

artikel 8, lid 1, sub c, van richtlijn 92/81 betreft, zal ik om te beginnen uiteenzetten dat, aangezien een hopperzuiger beschikt over een aandrijfsysteem waardoor deze zelfstandig kan bewegen, deze bewegingen gelijk moeten worden gesteld met „vaart”. Ik zal het Hof daarna voorstellen om de verwijzende rechter te antwoorden dat de manoeuvres van de hopperzuiger tijdens de opzuigwerkzaamheden diep onder water, dat wil zeggen de bewegingen van dit zuigschip tijdens de uitvoering van zijn baggerwerkzaamheden, onder dit begrip vallen.

II — Toepasselijke bepalingen

A — *Gemeenschapsrecht*

8. Op het gebied van de accijnzen stelt richtlijn 92/12/EEG van de Raad⁵ de voorschriften vast betreffende de algemene regeling voor accijnsproducten. Artikel 2, lid 1, ervan luidt: „[d]eze richtlijn, alsmede de in artikel 1, lid 2, genoemde richtlijnen zijn van toepassing op het grondgebied van de Gemeenschap zoals dat voor iedere lidstaat is omschreven in het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, inzonderheid in artikel 227 [thans, na wijziging, artikel 299 EG]”, met uitzondering van een aantal uitdrukkelijk genoemde nationale grondgebieden.

3 — Verdrag goedgekeurd namens de Europese Gemeenschap bij besluit 98/392/EG van de Raad van 23 maart 1998 (PB L 179, blz. 1) en geratificeerd door alle lidstaten van de Europese Unie (hierna: „Zeerechtverdrag”).

4 — PB L 301, blz. 1.

5 — Richtlijn van 25 februari 1992 betreffende de algemene regeling voor accijnsproducten, het voorhanden hebben en het verkeer daarvan en de controles daarop (PB L 76, blz. 1).

9. De in artikel 1, lid 2, van richtlijn 92/12 genoemde specifieke richtlijnen zijn enerzijds richtlijn 92/81, waarom het in de onderhavige prejudiciële procedure gaat, en anderzijds richtlijn 92/82/EEG van de Raad van 19 oktober 1992 betreffende de harmonisatie van de structuur van de accijns op minerale oliën.⁶

10. Volgens de vijfde overweging van de considerans van richtlijn 92/81 moeten „bepaalde verplichte vrijstellingen op communautair niveau [...] worden vastgelegd”.

11. De zesde overweging van de considerans van deze richtlijn vermeldt evenwel: „dat het [...] dienstig is de lidstaten toe te staan op facultatieve basis bepaalde andere vrijstellingen of verlaagde tarieven toe te passen op hun nationale grondgebied, mits dit geen verstoring van de mededinging tot gevolg heeft”.

12. Dit dualisme, enerzijds verplichte en anderzijds facultatieve vrijstellingen, wordt nader uitgewerkt in artikel 8, leden 1 en 2, van deze richtlijn.

13. Artikel 8, lid 1, van richtlijn 92/81 luidt als volgt:

„Ongeacht de algemene bepalingen inzake vrijgesteld gebruik van accijnsproducten van richtlijn 92/12/EEG en onverminderd andere communautaire bepalingen, verlenen de lidstaten vrijstelling van de geharmoniseerde accijns voor de onderstaande producten, op voorwaarden die zij vaststellen met het doel een juiste en eenvoudige toepassing van deze vrijstellingen te verzekeren en fraude, ontwijking of misbruik te voorkomen:

[...]

c) minerale oliën die worden geleverd voor gebruik als brandstof voor de vaart op communautaire wateren (met inbegrip van visserij), en die niet voor gebruik aan boord van particuliere pleziervaartuigen zijn bestemd.

In deze richtlijn wordt onder „particuliere pleziervaartuigen” verstaan, vaartuigen die worden gebruikt door de eigenaar daarvan of door de natuurlijke of rechtspersoon die het gebruik daarvan geniet door huur of anderszins, voor andere dan commerciële doeleinden en met name voor andere doeleinden dan voor het vervoer van personen of goederen of voor het verrichten van diensten onder bezwarende titel, dan wel ten behoeve van overheidsinstanties.

⁶ — PB L 316, blz. 19.

[...].”

B — *Nationaal recht*

14. Artikel 8, lid 2, van richtlijn 92/81 bepaalt:

„Onverminderd andere communautaire bepalingen mogen de lidstaten geheel of gedeeltelijk vrijstelling of verlaging verlenen van de accijns op minerale oliën of op andere producten die onder belastingcontrole worden gebruikt:

[...]

b) voor de binnenvaart, met uitzondering van de particuliere pleziervaart,

[...]

g) bij baggerwerken in bevaarbare waterlopen en in havens.”

15. In Duitsland staan de nationale bepalingen betreffende het vrijgestelde gebruik van minerale olie in de wet op de belasting op minerale oliën (Mineralölsteuergesetz) van 21 december 1992⁷ alsook in de verordening ter uitvoering van de wet op de belasting op minerale oliën (Mineralölsteuer-Durchführungsverordnung) van 15 september 1993.⁸

16. § 4, lid 1, sub 4, MinöStG bepaalt dat, onverminderd § 12 van diezelfde wet, minerale olie als brandstof voor de aandrijving en de verwarming vrij van belasting kan worden gebruikt op schepen die uitsluitend bestemd zijn voor de commerciële scheepvaart, voor daarmee verband houdende nevenactiviteiten zoals loods-, sleep- en soortgelijke diensten, en voor eigen vervoer, alsmede op overheids- en oorlogsschepen, schepen van het reddingwezen op zee en schepen voor de uitoefening van de beroepsvisserij.

17. Overeenkomstig de in § 31, lid 2, sub 5, MinöStG neergelegde wettelijke bevoegdheid heeft de Duitse wetgever in § 17, lid 5, MinöStV bepaalde typen vaartuigen uitge-

7 — BGBl. 1992 I, blz. 2150 en 2185; hierna: „MinöStG”.

8 — BGBl. 1993 I, blz. 1602; hierna: „MinöStV”.

zonderd van het begrip „schepen” in de zin van § 4, lid 1, sub 4, MinöStG. Zo bepaalt § 17, lid 5, sub 2, met name dat drijvend materieel zoals baggermachines, hijskranen en graanzuigers niet als „schepen” in de zin van § 4, lid 1, sub 4, MinöStG worden aangemerkt, zodat de brandstof die aan boord als motorbrandstof of voor verwarming wordt gebruikt, niet van de belasting kan worden vrijgesteld.

19. Met een hopperzuiger kan zand, grind en soortgelijke stoffen van diep onder water worden opgebaggerd. Het aldus in de laadruimte van het zuigschip gepompte water/slibmengsel wordt vervolgens naar een plaats vervoerd waar dit wordt gestort.

20. Op 3 april 2000 heeft Jan de Nul bij het Hauptzollamt Oldenburg (hierna: „Hauptzollamt”) aangifte gedaan van de hoeveelheid minerale olie die tijdens het opbaggeren van het water en slib was verbruikt.

III — De feiten en het procesverloop van het hoofdgeding

18. Jan de Nul NV (hierna: „Jan de Nul” of „verzoekster in het hoofdgeding”) is een in België gevestigde onderneming die werkzaam is in de waterbouwkunde. Deze onderneming heeft het zuigschip met open laadruimte genaamd „Christophoro Colombo”, ook aangeduid als hopperzuiger, gebruikt bij baggerwerkzaamheden die tussen 19 oktober 1999 en 17 december 1999 op de Elbe tussen Hamburg en Cuxhaven hebben plaatsgevonden⁹.

21. Het Hauptzollamt heeft verzoekster in het hoofdgeding daarop laten weten dat ook over de verbruikte hoeveelheden minerale olie tijdens de lege vaart en bij het manoeuvreren tijdens de baggerwerkzaamheden belasting moest worden betaald. De door Jan de Nul op 15 november 2000 gedane aanvullende aangifte heeft een belastingsschuld opgeleverd van 183 127,02 DEM.

22. Bij beschikking van 3 juli 2002 heeft het Hauptzollamt het door Jan de Nul op 19 december 2000 hiertegen ingediende bezwaar afgewezen. Daarop heeft deze onderneming op 2 augustus 2002 beroep bij het Finanzgericht Hamburg (Duitsland) ingesteld.

⁹ — In zijn schriftelijke opmerkingen verklaart Jan de Nul dat deze werkzaamheden zijn verricht tussen kilometerpaal 638 (haven van Hamburg) en 748 (in de wateren langs de kust van Cuxhaven).

23. Bij deze rechter heeft Jan de Nul aangevoerd dat de werkzaamheden van een hopperzuiger te vergelijken zijn met die van een speciaal vaartuig van de commerciële scheepvaart, zodat de brandstof die niet voor de exploitatie van het zuigschip zelf, maar voor de verplaatsing ervan was gebruikt, belastingvrij behoorde te blijven. Volgens haar maakt de heffing van de belasting inbreuk op artikel 8, lid 1, sub c, van richtlijn 92/81, die in een verplichte vrijstelling voor de vaart op communautaire wateren voorziet. Het deel van de Elbe waar de werkzaamheden zijn uitgevoerd, behoort namelijk volgens verzoekster in het hoofdgeding tot de communautaire wateren. Ook heeft zij met een beroep op het arrest van het Hof van 1 april 2004, *Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft*¹⁰, gesteld dat artikel 8, lid 1, sub c, van richtlijn 92/81 de minerale oliën voor de commerciële scheepvaart op communautaire wateren vrijstelt van belasting, ongeacht het doel van de vaart.

24. Daartegen heeft het Hauptzollamt bij diezelfde rechter aangevoerd dat het gedeelte van de Elbe waar de hopperzuiger is ingezet, tot de binnenwateren behoort, zodat de in artikel 8, lid 2, sub c, van richtlijn 92/81 neergelegde vrijstelling onder de aan de nationale autoriteiten voorbehouden discretionaire bevoegdheid valt. Daarbij heeft het opgemerkt dat uit § 17, lid 5, sub 2, *MinöStV* voortvloeit dat drijvend materieel, zoals een

hopperzuiger, niet als een schip in de zin van § 4, lid 1, sub 4, *MinöStG* wordt beschouwd.

25. Bij wijzigingsbeschikking van 27 december 2004 heeft het Hauptzollamt met inachtneming van een uitspraak van het Bundesfinanzhof van 3 februari 2004¹¹ de aangifte van 15 november 2000 gewijzigd, waarbij het de dubbele functie van de werkzaamheden van de hopperzuiger in aanmerking heeft genomen en ten aanzien van de vrijstelling van accijns een onderscheid heeft gemaakt tussen de verrichte diensten van vervoer en de eigenlijke werkzaamheden.

26. Het Bundesfinanzhof heeft namelijk aanvaard dat hopperzuigers, wanneer ze vervoersdiensten verrichten, als schepen in de commerciële scheepvaart worden gebruikt en in zoverre van deze belasting moeten worden vrijgesteld. Tijdens de uitvoering van de bagger-, zuig- en stortwerkzaamheden staat het verrichten van werkzaamheden op de voorgrond, zodat de brandstof die in dat verband als motorbrandstof of voor verwarming wordt gebruikt, niet van de belasting op minerale oliën mag worden vrijgesteld.

27. In zijn wijzigingsbeschikking heeft het Hauptzollamt derhalve beslist dat het

10 — C-389/02, *Jurispr.* blz. I-3537.

11 — VII R 4/03, *BFHE* 205, p. 351.

gebruik van minerale oliën tijdens de lege vaart van de hopperzuiger onder de vrijstelling van het MinöStG viel. De aangifte van 15 november 2000 is bijgevolg verlaagd tot een bedrag van 164 372,74 DEM.

28. Partijen zijn het er derhalve over eens dat het geding zonder voorwerp is geraakt wat het punt betreft dat aanleiding tot verlaging van het belastingbedrag was. Uit de stukken blijkt dat het hoofdgeding zich dus tot de vraag beperkt of Jan de Nul belasting is verschuldigd over het verbruik van de hoeveelheid minerale oliën tijdens het manoeuvreren bij de baggerwerkzaamheden.

IV — De prejudiciële verwijzing

29. Wat in de eerste plaats de afbakening van de begrippen communautaire wateren en binnenwateren betreft, zet het Finanzgericht Hamburg in zijn verwijzingsbeslissing uiteen dat het Bundesfinanzhof in een uitspraak van 23 maart 2000¹² het criterium

van de „basislijn” in de zin van de artikelen 3 tot en met 7 van het Zeerechtverdrag heeft toegepast.¹³

30. Volgens het Finanzgericht in Hamburg is het evenwel mogelijk om een andere uitlegging van het begrip communautaire wateren in overweging te nemen; er zou ook onder kunnen worden verstaan alle natuurlijke wateren die bestemd en geschikt zijn om door zeeschepen te worden bevaren. Aangezien richtlijn 92/81 een onderscheid maakt tussen de scheepvaart op communautaire wateren en de binnenvaart, acht de verwijzende rechter het verdedigbaar om het soort scheepvaart als afbakeningscriterium te gebruiken. In dat geval kunnen de wateren waarop gewoonlijk binnenscheepvaart plaatsvindt, als binnenwateren worden aangemerkt, terwijl die waarop gewoonlijk zeescheepvaart plaatsvindt, de communautaire wateren zijn.

13 — Volgens artikel 3 van het Zeerechtverdrag vormt de basislijn het beginpunt van de territoriale zee van waaruit de omvang hiervan kan worden vastgesteld. Dit artikel luidt namelijk: „[i]edere Staat heeft het recht de breedte van zijn territoriale zee vast te stellen tot een grens niet verder dan 12 zeemijl gemeten van de basislijnen bepaald overeenkomstig dit Verdrag”. Twee methoden kunnen door de staten worden toegepast om de basislijnen vast te stellen. De eerste is die van de „normale basislijn” (artikel 5 van het Zeerechtverdrag): het gaat hier om de laagwaterlijn langs de kust, dat wil zeggen de lijn waarop het water zich terugtrekt bij het laagste tij. De andere methode, die van de „rechte basislijnen” (artikel 7 van het Zeerechtverdrag), bestaat uit de „gebroken lijnen die dwars over de breedte van het water opmerkelijke punten verbinden gelegen op de kust of op de eilanden in de nabijheid hiervan” (L. Lucchini, en M.Voelckel, *Droit de la Mer*, deel 1, Pédone, Parijs, 1990, blz. 178 en 179). Artikel 8, lid 1, van het Zeerechtverdrag luidt: „[b]ehalve zoals bepaald in Deel IV maken wateren gelegen aan de landzijde van de basislijn van de territoriale zee deel uit van de binnenwateren van de Staat”. De basislijn maakt het ook mogelijk om de omvang van andere gebieden van de zee te bepalen, zoals de aansluitende zone en de exclusieve economische zone (zie respectievelijk de artikelen 33, lid 2, et 57 van het Zeerechtverdrag).

12 — VII S 26/99, BFHE 191, blz. 184.

31. De verwijzende rechter merkt ook nog op dat de uitlegging volgens welke buiten de basislijn een vrijstelling geldt, terwijl krachtens de nationale bepalingen op de binnen deze lijn verbruikte minerale olie belasting moet worden voldaan, aanzienlijke praktische problemen met zich zou brengen, zowel voor de exploitant van het schip als voor de douane bij de controles. Tijdens het gebruik van een hopperzuiger kan de basislijn namelijk meerdere malen worden overschreden.

32. Overigens zou volgens diezelfde rechter het hanteren van de basislijnen als uitgangspunt tot moeilijk te doorgronden en uiteindelijk inconsistente resultaten leiden, daar de basislijnen niet altijd op dezelfde wijze worden getrokken. Hij merkt in dat verband op dat de Elbe tussen Hamburg en Cuxhaven aan de landzijde van de basislijn ligt die de voor de kust liggende eilanden verbindt, en derhalve een binnenwaterweg zou zijn, terwijl in het gebied van de Oostzee de Trave bijvoorbeeld zou moeten worden geacht tot de zeewateren te behoren.

33. Waar het in de tweede plaats gaat om de betekenis van het begrip vaart, geeft het Finanzgericht Hamburg aan dat het betwijfelt of het maken van een onderscheid tussen de vervoersdiensten en de werkzaamheden die door de hopperzuiger worden verricht, juist is. Elke vorm van vaart brengt volgens hem een verbruik van minerale oliën mee, ook als het schip zich niet verplaatst.

34. De verwijzende rechter merkt ook op dat een dergelijk onderscheid praktische problemen meebrengt. Behalve de kosten die hierdoor ontstaan bij het opmaken van de aangiften inzake de belasting op minerale oliën, doen zich aanzienlijke afbakeningsproblemen voor, aangezien ook andere soorten speciale vaartuigen werkzaamheden verrichten, waarbij soortgelijke vragen kunnen opkomen als bij de hopperzuigers. Hij noemt als voorbeeld vrachtschepen die over installaties beschikken waardoor ze zelfstandig, zonder hulp van havenkranen, kunnen laden en lossen.

35. Volgens de verwijzende rechter zou voor de analyse bepalend kunnen zijn of het betrokken schip over een eigen aandrijvingssysteem beschikt en of dit ook wordt gebruikt. Dan zou onder „vaart” moeten worden verstaan elke vorm van scheepvaart, ongeacht het doel van de vaart — dat ook in het verrichten van werkzaamheden kan bestaan — voor zover een eigen aandrijvingssysteem wordt gebruikt.

36. De verwijzende rechter sluit zijn opmerkingen af met de conclusie dat als de uitlegging in de door hem geschetste richting juist zou blijken te zijn, het litigieuze gebruik van de hopperzuiger op de Elbe, tussen Cuxhaven et Hamburg, „vaart op communautaire wateren” in de zin van artikel 8, lid 1, sub c, eerste alinea, van richtlijn 92/81 was. Het door Jan de Nul ingestelde beroep zou in dat geval slagen.

37. Omdat het evenwel twijfels heeft over de uitlegging van deze bepaling van richtlijn 92/81, alsook over die van artikel 8, lid 2, sub b, van diezelfde richtlijn, heeft het Finanzgericht in Hamburg de behandeling van de zaak geschorst in afwachting van een antwoord van het Hof op de volgende prejudiciële vragen:

V — Analyse

A — *De eerste prejudiciële vraag*

38. Met zijn eerste prejudiciële vraag verzoekt de verwijzende rechter in wezen het Hof om uitlegging van het begrip vaart op communautaire wateren in de zin van artikel 8, lid 1, sub c, eerste alinea, van richtlijn 92/81 ten opzichte van het begrip binnenvaart in de zin van artikel 8, lid 2, sub b, van deze richtlijn.

„1) Hoe moet het begrip vaart op communautaire wateren in de zin van artikel 8, lid 1, sub c, eerste alinea, van richtlijn 92/81 in verhouding tot het begrip binnenvaart in de zin van artikel 8, lid 2, sub b, [van die richtlijn] worden begrepen?

39. Uit zowel de verwijzingsbeschikking van het Finanzgericht Hamburg als uit de schriftelijke opmerkingen die bij het Hof zijn ingediend door Jan de Nul, het Hauptzollamt, de Belgische regering en de Commissie van de Europese Gemeenschappen, blijkt dat voor het antwoord op deze vraag in hoofdzaak in twee richtingen is gezocht, enerzijds de relevantie van het in het Zee-rechtverdrag neergelegde criterium van de basislijn, anderzijds de mogelijkheid van een functionele benadering.

2) Moet het gebruik van een zuigship met open laadruimte (zogenoemde hopperzuiger) in communautaire wateren steeds als vaart in de zin van artikel 8, lid 1, sub c, eerste alinea, van richtlijn 92/81 worden beschouwd of moet onderscheid worden gemaakt tussen de diverse activiteiten tijdens het gebruik?”

40. Volgens Jan de Nul moet bij de definiëring van het begrip communautaire wateren het uitgangspunt zijn, welke activiteit er hoofdzakelijk op deze wateren plaatsvindt. Volgens verzoekster in het hoofdgeding

moet er tussen communautaire wateren en binnenwateren een onderscheid worden gemaakt volgens een functionele benadering en niet volgens het in het Zeerechtverdrag neergelegde basislijncriterium. Met dit criterium zou namelijk een andere doelstelling worden nagestreefd dan die van richtlijn 92/81, te weten de afbakening van de soevereine rechten van elk der partijen bij dit Verdrag alsook van hun wederzijdse verplichtingen.

41. Jan de Nul legt de door haar bepleite functionele benadering als volgt uit: bij het tussen de twee uit te leggen begrippen te maken onderscheid moet worden uitgegaan van het soort vervoer dat in de omstandigheden van het concrete geval respectievelijk op de communautaire wateren en de binnenwateren wordt verricht. Zo zouden de waterwegen waarop gewoonlijk binnenscheepvaart plaatsvindt, beschouwd moeten worden als binnenwateren aangezien deze van wege hun inrichting normaliter niet voor zeeschepen geschikt zijn. Zeewateren zouden daarentegen alle wateren zijn die volgens een natuurlijke beschouwingwijze deel uitmaken van de zee dan wel van wege hun inrichting door zeeschepen worden bevaren.

42. Volgens deze opvatting zouden zowel de Waddenzee als de toegang tot de internationale havens van Emden, Bremen, Bremerhaven, Cuxhaven en Hamburg, alsook de toegang tot het Noord-Oostzee kanaal (Kiel) behoren tot de zeewateren en derhalve tot de communautaire wateren.

43. In navolging van het Finanzgericht Hamburg en Jan de Nul acht de Commissie het criterium van de basislijn niet relevant, en wel omdat met dit criterium, dat een technisch hulpmiddel is ter bereiking van de specifieke doeleinden van het Zeerechtverdrag, niet kan worden verzekerd dat de doeleinden van artikel 8, lid 1, sub c, van richtlijn 92/81 kunnen worden bereikt, te weten het goede functioneren van de interne markt en het voorkomen van verstoringen van de mededinging.

44. De Commissie wil dan ook voor de afbakening tussen de begrippen communautaire wateren en binnenwateren uitgaan van de formulering en de doelstelling van richtlijn 92/81. Deze benadering zou pleiten voor een uitlegging van het begrip communautaire wateren aansluitend bij het voorstel van het Finanzgericht Hamburg, namelijk als alle wateren waarop normaliter zeescheepvaart voor commerciële doeleinden plaatsvindt. Volgens de Commissie zou het gebied waarom het in het hoofdgeding gaat, tussen de Duitse kust en de haven van Hamburg, een van de grootste wereldhavens, als deel van de aldus gedefinieerde communautaire wateren moeten worden beschouwd.

45. Door deze uitlegging zou, zo voegt de Commissie toe, overeenkomstig de doelstelling van artikel 8, lid 1, sub c, van richtlijn 92/81, de scheepvaart in alle relevante situaties gelijk worden behandeld, ongeacht de ligging van de bezochte haven ten

opzichte van de kust, dat wil zeggen direct aan de kust of meer landinwaarts aan een grote rivier.

46. Het Hauptzollamt, dat het in wezen eens is met de argumenten die door het Finanzgericht Hamburg in zijn verwijzingsbeslissing zijn uiteengezet, is ook van mening dat het basislijncriterium niet zou moeten worden gebruikt om de communautaire wateren van de binnenwateren af te bakenen.

47. Het Hauptzollamt meent echter dat een functionele benadering, volgens welke communautaire wateren alle wateren zijn die geschikt en bestemd zijn om door zeeschepen te worden bevaren, te veel de rechten van de lidstaten kan aantasten. Zeeschepen kunnen immers behalve de zee-wateren, alle wateren in Duitsland bevaren die de noodzakelijke diepgang hebben. Behalve de Elbe tot aan Hamburg zou dat ook het geval zijn voor de Weser tot Bremen, de rivier de Hunte tot Oldenburg, het Noord-Oostzee kanaal (Kiel), de Eems tot Leer en de Rijn tot Duisburg. Indien een dergelijke uitlegging werd aanvaard, zou de Bondsrepubliek Duitsland overeenkomstig artikel 8, lid 1, sub c, van richtlijn 92/81 het gebruik van minerale olie als motorbrandstof op de hierboven genoemde wateren, die volgens het Hauptzollamt binnenwateren zijn, van de belasting moeten vrijstellen.

48. Ter ondersteuning van dit standpunt stelt het Hauptzollamt dat volgens de definitie van het begrip binnenwateren in §1, lid 1, sub 1, van de federale wet inzake waterwegen (Bundeswasserstraßengesetz) in de versie van 4 november 1998¹⁴ de Elbe een binnenwater is vanaf de Duits-Tsjechische grens tot waar de rivier in de Noordzee uitmondt, dichtbij Cuxhaven. Bovendien is in het Duitse recht geregeld welke binnenwateren bestemd zijn om door zeeschepen te worden bevaren. Zo zou ook het deel van de Elbe gelegen tussen de zuidgrens van de haven van Hamburg et de monding in de Noordzee bij Cuxhaven volgens § 1, lid 2, sub 6, van de verordening inzake waterwegen voor zeescheepvaart (Seeschiffahrtsstraßenordnung) in de versie van 22 oktober 1998¹⁵ een door zeescheepvaart te bevaren water zijn.

49. Het Hauptzollamt stelt bijgevolg het Hof voor, de twee volgende definities aan te houden:

- communautaire wateren zijn de territoriale zeeën binnen een straal van 12 zeemijlen vanaf de basislijn, alsook de zeewateren gelegen aan de landzijde van

14 — BGBl. 1998 I, blz. 3294.

15 — BGBl. 1998 I, blz. 3209.

deze lijn, met uitzondering van de binnenwateren in de zin van artikel 8, lid 2, sub b, van richtlijn 92/81;

niet uitdrukkelijk worden gedefinieerd in de tekst van de artikelen van richtlijn 92/81. Ook de considerans van deze richtlijn biedt geen duidelijke aanwijzing voor de richting waarin voor de betekenis van deze twee begrippen moet worden gezocht.¹⁷

- binnenwateren zijn de binnenwateren van een lidstaat die tot hun uitmonding in volle zee geschikt en bestemd zijn voor de scheepvaart.

52. Het onderscheid tussen de begrippen communautaire wateren en binnenwateren is evenwel bepalend voor de keuze welke van de vrijstellings- en/of verlagingregelingen van richtlijn 92/81 voor de accijns op minerale oliën moet worden toegepast.

50. De Belgische regering, die daarbij steunt op de artikelen 1, eerste alinea, en 2, lid 2, sub e, van verordening (EG) nr. 718/1999 van de Raad van 29 maart 1999 betreffende het beleid ten aanzien van de capaciteit van de communautaire binnenvaartvloot met het oog op de bevordering van het vervoer over de binnenwateren¹⁶, is van mening dat schepen die gedeeltelijk een traject op zee afleggen, onder de communautaire regels vallen die op de scheepvaart op communautaire wateren van toepassing zijn.

53. Ik breng in herinnering dat krachtens artikel 8, lid 1, sub c, eerste alinea, van deze richtlijn minerale oliën die worden geleverd voor gebruik als brandstof voor de vaart op communautaire wateren en die niet voor gebruik aan boord van particuliere pleziervaartuigen zijn bestemd, verplicht zijn vrijgesteld van de geharmoniseerde accijns. Voor minerale oliën daarentegen die worden gebruikt voor de binnenvaart, met uitzondering van de particuliere pleziervaart, is volgens artikel 8, lid 2, sub b, van die richtlijn gehele of gedeeltelijke vrijstelling of verlaging van het accijnstarief een zaak van de lidstaten.

51. Gelet op al deze opmerkingen wil ik om te beginnen erop wijzen dat de begrippen communautaire wateren en binnenwateren

17 — In dat opzicht is de uitdrukking „op hun nationale grondgebied” in de zesde overweging van de considerans van richtlijn 92/81 niet erg verhelderend, want communautaire wateren kunnen ook worden beschouwd als zijnde „op” het grondgebied van de lidstaten en juist nog meer als behorende tot hun zeeterritoir.

16 — PB L 90, blz. 1.

54. Het eerste criterium dat naar voren wordt gebracht om de begrippen communautaire wateren en binnenwateren te onderscheiden, is dat van de basislijn in de zin van de artikelen 3 en volgende van het Zeerechtverdrag.

55. In alle schriftelijke opmerkingen die bij het Hof zijn ingediend, wordt dit criterium in de onderhavige zaak afgewezen.

56. Ik ben het daarmee eens. Dit technische hulpmiddel moge een fundamentele rol spelen in het kader van het Zeerechtverdrag, met name waar het het beginpunt vormt van de territoriale zee en berekening van de omvang hiervan mogelijk maakt, in het kader van richtlijn 92/81 lijkt mij toepassing ervan niet juist daar, zoals de Commissie benadrukt, beide handelingen verschillende doeleinden nastreven.

57. Op dit punt is van belang dat het Zeerechtverdrag volgens zijn preambule beoogt „een rechtsorde voor de zeeën en oceanen in te stellen, die de internationale verbindingen vergemakkelijkt en het vreedzaam gebruik van de zeeën en oceanen, het rechtvaardige en doelmatige gebruik van de rijkdommen ervan en de instandhouding van de levende rijkdommen ervan alsmede de studie, de bescherming en het behoud van

het maritieme milieu bevordert”. Het instrument van de basislijn draagt bij tot de instelling van deze „rechtsorde”, aangezien het, zoals gebleken, helpt om de in dit verdrag gedefinieerde zeegebieden af te bakenen, namelijk de binnenwateren, de territoriale zee, de aansluitende zone, en de exclusieve economische zone. Aldus draagt het bij aan de definiëring van de rechten en plichten die de verdragsluitende staten met betrekking tot elk van die gebieden hebben overeengekomstig de bepalingen van het Zeerechtverdrag.

58. Zoals het Hof heeft verduidelijkt, heeft richtlijn 92/81 tot doel „het vrije verkeer van minerale oliën binnen de interne markt te verzekeren en verstoringen van de mededinging te voorkomen die uit de verschillende structuren van de accijns kunnen voortvloeien”.¹⁸ Het criterium dat wordt gekozen om de communautaire wateren van de binnenwateren af te scheiden, dient op dat doel te zijn afgestemd. Ik denk evenwel dat dat niet het geval is bij het basislijncriterium.

59. Bovendien zou dit criterium de in mijn ogen verstrekkende consequentie hebben dat de „binnenwateren” van de lidstaten, volgens artikel 8 van het Zeerechtverdrag „de wateren aan de landzijde van de basislijn van de

¹⁸ — Arrest van 29 april 2004, Commissie/Duitsland (C-240/01, Jurispr. blz. I-4733, punt 39).

territoriale zee”, alle als binnenwateren in de zin van richtlijn 92/81 zouden moeten worden beschouwd, ook indien zij aan de andere kant van de monding van de rivieren liggen.

60. Het in artikel 3 en volgende van het Zeerechtverdrag neergelegde criterium van de basislijn lijkt mij dus niet geschikt om in het kader van de toepassing van richtlijn 92/81 de communautaire wateren van de binnenwateren te onderscheiden.

61. De definiëring van deze twee begrippen mag naar mijn mening evenwel niet aan uitsluitend de lidstaten worden overgelaten wegens de kans op uiteenlopende uitleggingen, hetgeen tegen de door de gemeenschapswetgever met richtlijn 92/81 nagestreefde harmonisatiedoelstelling zou ingaan. Daarom moet naar een autonome uitlegging van de begrippen communautaire wateren en binnenwateren worden gezocht.¹⁹

19 — Het Hof is in zijn reeds aangehaalde arrest *Commissie/Duitsland* tot dezelfde vaststelling gekomen ten aanzien van de uitdrukking in artikel 2, lid 2, eerste volzin, van richtlijn 92/81 „gebruikt als brandstof voor verwarming”. In dezelfde gedachtenlijn overwoog het Hof in punt 21 van zijn reeds aangehaalde arrest *Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft*: „[e]en uitlegging die op nationaal niveau afwijkt van deze vrijstellingsverplichtingen, doet niet alleen afbreuk aan de doelstellingen van de communautaire regeling en aan de rechtszekerheid, maar houdt ook het gevaar in dat de betrokken marktdeelnemers verschillend worden behandeld”.

62. Op dit punt is het Hof al in de gelegenheid geweest om in zijn reeds aangehaalde arrest *Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft* te verklaren dat „[d]e definities van de onder richtlijn 92/81 vallende producten en de daarvoor geldende vrijstellingen [...] autonoom [moeten] worden uitgelegd op basis van de bewoordingen van de betrokken bepalingen en de doelstellingen van deze richtlijn.”²⁰

63. Zoals gezegd, bevat richtlijn 92/81 geen definitie en dus geen onderlinge afbakening van de begrippen communautaire wateren en binnenwateren.

64. Wat de doelstelling van deze richtlijn betreft lijkt het mij a priori niet vanzelfsprekend om daaruit een bevredigend criterium af te kunnen leiden. Zowel de verplichte als de facultatieve regeling moet, zoals blijkt uit de zesde overweging van de considerans, zich aanpassen aan de doelstelling, verstoring van de mededinging te voorkomen. Daarbij kunnen de mededingingsverstoringen die de richtlijn aldus wil voorkomen, zich zowel bij de vaart op communautaire wateren als bij de vaart binnen het net van binnenwateren van de Gemeenschap voordoen.

20 — Punt 19.

65. Aangezien noch de formulering noch de doelstelling van richtlijn 92/81 het mij mogelijk maakt de begrippen communautaire wateren en binnenwateren nauwkeurig te definiëren, zal ik nagaan of er in andere gemeenschapshandelingen een definitie van deze twee begrippen te vinden is.

66. Wat dit betreft stel ik vast dat deze twee begrippen in het gemeenschapsrecht niet nieuw zijn en evenmin specifiek zijn voor de materie die door richtlijn 92/81 wordt bestreken.

67. Interessant is, dat het begrip communautaire wateren op het gebied van het gemeenschappelijk visserijbeleid wordt gebruikt. Het wordt een van de eerste keren, zij het onder een andere benaming, in verordening (EEG) nr. 2141/70 van de Raad²¹ onder woorden gebracht, vervolgens in de daarvoor in de plaats gekomen verordening (EEG) nr. 101/76 van de Raad²², die beide de lidstaten verplichtten te waarborgen dat voor alle vissersvaartuigen die onder de vlag van één der lidstaten varen en op het grondgebied van de Gemeenschap staan ingeschreven, gelijke voorwaarden gelden ten aanzien van de toegang tot en de bevissing van de visgronden *in het gedeelte der zee dat onder hun soevereiniteit of hun jurisdictie valt*.²³

21 — Verordening van 20 oktober 1970 houdende de totstandbrenging van een gemeenschappelijk structuurbeleid in de visserijsector (PB L 236, blz. 1).

22 — Verordening van 19 januari 1976 houdende de totstandbrenging van een gemeenschappelijk structuurbeleid in de visserijsector (PB L 20, blz. 19).

23 — Zie artikel 2, lid 1, van deze verordeningen.

68. Het begrip communautaire wateren is ook gebruikt om de visserijzone van de Gemeenschap aan te duiden, die het resultaat is geweest van de communautarisering van de exclusieve economische zones van de lidstaten.²⁴

69. Nog steeds op het gebied van visserij worden in recentere gemeenschapshandelingen „communautaire wateren” uitdrukkelijk omschreven als „de wateren die onder de soevereiniteit of jurisdictie van de lidstaten vallen”, tegenover de „internationale wateren” als „de wateren die niet onder de soevereiniteit of jurisdictie van de lidstaten vallen”.²⁵

70. De aldus in tegenstelling met internationale wateren gedefinieerde communautaire wateren, in ruime zin op te vatten als het gedeelte van de zee dat onder de soevereiniteit of jurisdictie van de lidstaten vallen, worden geacht het gehele maritieme gebied van de lidstaten te omvatten.

24 — Zie met name arrest van 25 juli 1991, Commissie/Spanje (C-258/89, Jurispr. blz. I-3977, punten 12 en 13). Het instellen van een communautaire visserijzone komt voort uit de resolutie van de Raad van 3 november 1976 inzake bepaalde externe aspecten van het instellen in de Gemeenschap, met ingang van 1 januari 1977, van een visserijzone van 200 mijl (JO 1981, C 105, blz. 1).

25 — Zie met name de artikelen 2, sub b, en 3, sub b, van verordening (EG) nr. 27/2005 van de Raad van 22 december 2004 tot vaststelling, voor 2005, van de vangstmogelijkheden voor sommige visbestanden en groepen visbestanden welke in de wateren van de Gemeenschap en, voor vaartuigen van de Gemeenschap, in andere wateren met vangstbeperkingen van toepassing zijn, en tot vaststelling van de Bij de visserij in acht te nemen voorschriften (PB 2005, L 12, blz. 1).

71. Om te bepalen wat de binnengrens is van de communautaire wateren ten opzichte van de in artikel 8, lid 2, sub b, van richtlijn 92/81 bedoelde binnenwateren, zal ik thans deze twee begrippen tegenover elkaar stellen, overeenkomstig het verzoek van de verwijzende rechter in zijn eerste vraag.

72. In dat verband merk ik om te beginnen op dat het begrip binnenwateren een bestanddeel van het gemeenschapsrecht is. Zo heeft artikel 80 EG uitdrukkelijk betrekking op het „vervoer [...] over de binnenwateren”.

73. Voorts zijn er verschillende gemeenschapsregelingen op het gebied van de binnenvaart in de Gemeenschap vastgesteld, bijvoorbeeld betreffende de toegang tot het beroep van ondernemer van goederenvervoer over de binnenwateren en de onderlinge erkenning van diploma's²⁶, de structurele sanering²⁷, de capaciteit van de communautaire vloot²⁸, de veiligheid en de technische

voorschriften voor binnenschepen²⁹, of ook betreffende de totstandkoming van gemeenschappelijke voorschriften voor het vervoer van goederen of personen over de binnenwateren tussen de lidstaten.³⁰

74. Van deze gemeenschapshandelingen wil ik richtlijn 82/714 nader bezien die, zoals bekend, de technische voorschriften voor binnenschepen regelt. Deze richtlijn geeft uitvoering aan een gemeenschappelijk vervoerbeleid op het gebied van de binnenvaart en moet volgens de eerste overweging van de considerans ertoe bijdragen dat „het verkeer van de schepen op het communautaire net plaatsvindt onder optimale omstandigheden, zowel wat betreft de veiligheid als wat betreft de concurrentievoorwaarden”.

75. Gelet op het feit dat „de waterwegen van het net van binnenwateren van de Gemeenschap qua veiligheid uiteenlopende kenmerken vertonen”, gaat richtlijn 82/714 ertoe over om „deze waterwegen in te delen in verscheidene zones”.³¹

26 — Zie met name richtlijn 87/540/EEG van de Raad van 9 november 1987 betreffende de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren en inzake de onderlinge erkenning van dit beroep betreffende diploma's, certificaten en andere titels (PB L 322, blz. 20).

27 — Verordening (EEG) nr. 1101/89 van de Raad van 27 april 1989 betreffende de structurele sanering van de binnenvaart (PB L 116, blz. 25).

28 — Verordening nr. 718/1999.

29 — Ik noem twee richtlijnen: richtlijn 76/135/EEG van de Raad van 20 januari 1976 inzake de wederzijdse erkenning van scheepsattesten voor binnenschepen (PB L 21, blz. 10), en richtlijn 82/714.

30 — Zie met name verordening (EG) nr. 1356/96 van de Raad van 8 juli 1996 tot vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor het vervoer van goederen of personen over de binnenwateren, tussen lidstaten, om voor dit vervoer het vrij verichten van diensten te verzekeren (PB L 175 blz. 7).

31 — Derde overweging van de considerans van richtlijn 82/714. Artikel 1 van deze richtlijn specificeert deze indeling en verwijst naar bijlage I bij deze richtlijn.

76. Bijzonder interessant is bijlage I bij deze richtlijn. Deze bevat namelijk de „lijst van binnenwateren van het communautaire net, geografisch onderverdeeld in de zones 1, 2, 3 en 4”.

77. In hoofdstuk 1 van deze bijlage, en wel onder de binnenwateren van de Bondsrepubliek Duitsland in zone 2, komt een beschrijving voor, die ik integraal wil aanhalen:

„Elbe: van de onderste grens van de haven van Hamburg tot de verbindingslijn tussen de Kugelbake bij Doese en de noordwestelijke punt van het Hohes Ufer (Dieksand) met de zijrivieren Este, Luehe, Schwinge, Oste, Pinnau, Krueckau en Stoer (telkens van de vloedkering tot aan de monding) en met inbegrip van de Zij-Elbe.”

78. De aldus beschreven zone komt overeen met de trechtermonding van de Elbe die begint ter hoogte van de haven van Hamburg en zich voortzet tot waar deze in de Noordzee uitmondt, ten noorden van Cuxhaven. Deze zone omvat het voornaamste gedeelte van het gebied waar de hopperzuiger „Christoforo Colombo” zijn baggerwerkzaamheden heeft verricht. Zij is naar gemeenschapsrecht een binnenwater en moet dus als zodanig worden behandeld in het kader van de toepassing van richtlijn 92/81.

79. Door in deze richtlijn het begrip binnenwateren te gebruiken zonder een bijzondere definitie daarvan te geven, heeft de communautaire wetgever immers noodzakelijkerwijs aansluiting gezocht bij de reeds bestaande definitie van hetgeen daaronder is te verstaan. Bovendien acht ik het inconsequent en in strijd met het beginsel van rechtszekerheid om het begrip binnenwateren verschillend te definiëren naar gelang de in aanmerking genomen gemeenschapshandeling.

80. Ik voeg hieraan toe dat naar mijn mening het risico van mededingingsverstoringen reeds in richtlijn 92/81 zelf is ingebouwd doordat daarin twee vrijstellingsregelingen worden toegestaan. Dit risico moet eerder worden weggenomen door een wijziging van de communautaire regelgeving die de regelingen uniformeert en aldus het toepasselijke recht verduidelijkt³², dan door een uitlegging in de rechtspraak die neerkomt op het scheppen van een nieuw criterium bovenop andere reeds bestaande criteria van tekstuele aard. Het lijkt juist in het belang van het gemeenschapsrecht, vanuit een oogpunt van toegankelijkheid en doeltreffendheid ervan, dat dergelijke verstrengelingen van definities worden vermeden.

32 — Ik constateer in dit verband dat op grond van artikel 8, lid 1, sub e, van het oorspronkelijke voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de harmonisatie van de structuren van de accijnzen op minerale oliën, ingediend door de Commissie op 27 september 1990, [COM(90) 434 def., PB C 322, blz. 18] „oliën die worden geleverd voor gebruik als brandstof voor de binnenvaart en de vaart op communautaire wateren” aan dezelfde vrijstellingsregeling werden onderworpen.

81. Het begrip binnenwateren moet derhalve volgens mij aldus worden opgevat, dat het alle waterwegen van het net van binnenwateren van de Gemeenschap omvat, zoals die in bijlage I bij richtlijn 82/714 zijn opgesomd.

82. Het begrip communautaire wateren moet in verband met deze definitie aldus worden opgevat, dat hierin het gedeelte van de zee is begrepen dat onder de soevereiniteit of jurisdictie van de lidstaten valt, met uitzondering van de zojuist gedefinieerde binnenwateren.

83. De door het Finanzgericht Hamburg voorgestelde en door Jan de Nul en de Commissie bepleite functionele benadering kan, lijkt mij, geen afbreuk doen aan deze analyse.

84. Ik breng in herinnering dat deze benadering in wezen bestaat uit het argument dat de communautaire wateren in de zin van artikel 8, lid 1, sub c, eerste alinea, van richtlijn 92/81 alle wateren zijn waarin normaliter zeescheepvaart voor commerciële doeleinden plaatsvindt.

85. Een dergelijke uitlegging komt er volgens mij echter op neer dat het bestaan van een bijzondere soort binnenwateren op

gemeenschapsniveau wordt ontkend, namelijk waterwegen van maritieme aard.

86. Juist de trechtermond van de Elbe, zoals die hierboven is beschreven, vertoont bijzondere kenmerken die daaraan de hoedanigheid van een waterweg van maritieme aard verleent.

87. Deze kwalificatie is niet alleen nationaalrechtelijk, zij vindt ook steun in het gemeenschapsrecht. Zo wordt in beschikking 76/135/EEG van de Commissie van 29 juli 1977 houdende opstelling van de lijst van de waterwegen waar maritieme omstandigheden kunnen heersen, met het oog op de toepassing van richtlijn 76/135/EEG van de Raad³³, de „Elbe unterhalb des Hamburger Hafens” in deze categorie ingedeeld. Evenzo noemt bijlage I bij verordening (EG) nr. 13/2004 van de Commissie van 8 december 2003 tot vaststelling van de lijst van waterwegen van maritieme aard, bedoeld in artikel 3, onder d), van verordening (EEG) nr. 1108/70 van de Raad³⁴, de „Unterelbe” als behorende tot de waterwegen van maritieme aard.

33 — PB L 209, blz. 29. Deze beschikking is een uitvoeringsmaatregel van artikel 3, lid 6, van richtlijn 76/135/EEG van de Raad van 20 januari 1976 inzake de wederzijdse erkenning van scheepsattesten voor binnenschepen (PB L 21, blz. 10), dat als volgt luidt „[d]e lidstaten kunnen verlangen dat op de waterwegen waar maritieme omstandigheden kunnen heersen, wordt voldaan aan aanvullende eisen die gelijkwaardig zijn aan die welke aan hun eigen schepen worden gesteld. De lidstaten doen de Commissie opgave van hun waterwegen waar maritieme omstandigheden kunnen heersen, waarvan de Commissie binnen drie maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn, met inachtneming van de haar door de lidstaten verstrekte gegevens, een lijst opstelt.”

34 — PB 2004, L 3, blz. 3.

88. Het feit dat wateren door zeeschepen voor commerciële doeleinden kunnen worden bevaren, is dus als zodanig niet voldoende om ze als communautaire wateren te kwalificeren.

89. Na deze analyse stel ik derhalve het Hof voor om het Finanzgericht Hamburg te antwoorden dat artikel 8, lid 1, sub c, eerste alinea, van richtlijn 92/81 aldus moet worden uitgelegd, dat het begrip communautaire wateren het gedeelte van de zee omvat dat onder de soevereiniteit of jurisdictie van de lidstaten valt, met uitzondering van de in artikel 8, lid 2, sub b, van deze richtlijn bedoelde binnenwateren. Deze laatste zijn alle waterwegen van het net van binnenwateren van de Gemeenschap zoals deze in bijlage 1 bij richtlijn 82/714 van de Raad van 4 oktober 1982 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen zijn opgesomd.³⁵

B — *De tweede prejudiciële vraag*

90. Met deze tweede vraag verzoekt het Finanzgericht Hamburg het Hof om te

35 — In de bijzondere omstandigheden van het hoofdgeding lijkt, gelet op de beschrijving van het traject van de hopperzuiger die Jan de Nul in zijn schriftelijke opmerkingen heeft gegeven, dit zugschip grotendeels op het binnenwater van de „Unterelbe“ te hebben gevaren en vervolgens op de communautaire wateren ter hoogte van Cuxhaven. Het is aan het Finanzgericht Hamburg om dit punt te beslissen, dat doorslaggevend is voor de verdeling van de minerale oliën die onder de verplichte vrijstellingsregeling vallen en die welke onder de facultatieve vrijstellingsregeling vallen.

beslissen of het gebruik van een hopperzuiger in communautaire wateren steeds als vaart in de zin van artikel 8, lid 1, sub c, eerste alinea, van richtlijn 92/81 moet worden beschouwd, dan wel of onderscheid moet worden gemaakt tussen de diverse door het zugschip verrichte activiteiten tijdens het gebruik.

91. Uit de verwijzingsbeschikking blijkt dat het Hauptzollamt in de loop van het hoofdgeding heeft aanvaard dat het gebruik van minerale olie van de hopperzuiger „Cristoforo Colombo“ bij lege vaart vrijgesteld moest worden van accijns. Bovendien bestrijdt Jan de Nul in het hoofdgeding niet de accijnsbetaling over de hoeveelheid minerale olie die werd verbruikt voor de uitvoering van de eigenlijke baggerwerkzaamheden³⁶. Bijgevolg is het hoofdgeding beperkt tot het probleem van een eventuele vrijstelling van de minerale olie die werd verbruikt bij het manoeuvreren van de hopperzuiger tijdens de opzuigwerkzaamheden diep onder water, dat wil zeggen bij de bewegingen van dit zugschip tijdens de uitvoering van zijn baggerwerkzaamheden³⁷.

36 — Verwijzingsbeschikking blz. 3 en 4.

37 — Net als de Commissie vat ik het begrip „bewegingen“ ruim op, dat wil zeggen met inbegrip van de technische handelingen die nodig zijn om de baggermachine op één plaats te houden.

92. Bijgevolg dient deze tweede vraag, overeenkomstig de suggestie van de Commissie³⁸, aldus te worden begrepen dat deze beoogt vast te stellen of dergelijke manoeuvres als vaart in de zin van artikel 8, lid 1, sub c, van richtlijn 92/81 moeten worden beschouwd.

93. Volgens mij moet deze vraag bevestigend beantwoord worden.

94. Om te beginnen ben ik van mening dat, aangezien een hopperzuiger beschikt over een aandrijfsysteem waardoor deze zich zelfstandig kan verplaatsen, zijn bewegingen gelijk moeten worden gesteld met varen. Dit zou mijns inziens anders zijn bij een baggerschip dat niet over de mogelijkheid beschikt om zelfstandig te kunnen varen.³⁹

38 — Schriftelijke opmerkingen, punten 68 en 69.

39 — Nemen wij bijvoorbeeld het geval van een baggerschip dat door een sleepboot naar de plaats wordt gebracht waar de baggerwerkzaamheden moeten worden verricht, hetgeen aan de orde was in een beslissing van het Franse Tribunal des conflits (hoogste rechterlijke instantie voor bestuursgeschillen) van 11 december 1972, Préfet de la Gironde/CA Bordeaux (Spathis/Port autonome de Bordeaux), nr. 1975. Deze rechter was ten aanzien van een dergelijk schip van oordeel, „dat door het heen en weer manoeuvreren waarbij wordt gesteund op vaste punten dan wel onbeweeglijke delen, het schip zich voor zijn werkzaamheden weliswaar enigszins in de lengterichting dan wel in de breedte kan bewegen, doch dat deze omstandigheid die juist te maken heeft met de werking van de installatie, niet van dien aard is om dit schip als een voertuig in de zin van de wet van 31 december 1957 te beschouwen”, die de gewone rechter bevoegd verklaart voor schadevergoedingsacties tegen een publiekrechtelijk orgaan ter zake van door een voertuig veroorzaakte schade (JO „Lois et Décrets” van 5 januari 1958, blz. 196). De bepalingen van deze wet zijn daarentegen wel van toepassing op schade veroorzaakt door een baggerschip met eigen aandrijving, dat baggerwerkzaamheden in een haven verricht: [zie beslissing van het Franse Tribunal des conflits van 24 mei 1965, Préfet de Seine-Maritime/TGI du Havre (Société Marles-Kuhlmann), nr. 1858].

95. In de tweede plaats wil ik erop wijzen dat het Hof het begrip vaart in de zin van artikel 8, lid 1, sub c, van richtlijn 92/81 al heeft uitgelegd in zijn reeds aangehaalde arrest Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft.

96. In de zaak die aanleiding tot dit arrest heeft gegeven, had een begrafenisonderneming, Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft eG (hierna: „Deutsche See”), het Hauptzollamt in Kiel verzocht om toestemming tot accijnsvrij gebruik van minerale oliën op haar schepen voor de verzorging van begrafenissen op volle zee. Het Hauptzollamt Kiel had deze vrijstelling geweigerd op grond van § 4, lid 1, sub 4, MinöStG, daar de werkzaamheden van Deutsche See niet uit het commercieel vervoer van personen of goederen bestonden, maar in het verzorgen van begrafenissen op zee. Het Finanzgericht Hamburg, waarbij het geschil aanhangig was gemaakt, had het Hof toen om uitlegging van het begrip vaart in de zin van artikel 8, lid 1, sub c, eerste alinea, van richtlijn 92/81 verzocht.

97. Het Hof benadrukte dat deze bepaling, die in een vrijstelling voor minerale oliën voorziet die voor gebruik als brandstof voor de vaart op communautaire wateren worden geleverd, slechts één uitzondering bevat. Volgens deze bepaling geldt de vrijstelling namelijk niet voor minerale oliën die voor gebruik aan boord van particuliere pleziervaartuigen zijn bestemd. Het Hof merkte vervolgens op dat in artikel 8, lid 1, sub c, tweede alinea, van richtlijn 92/81 het begrip „particuliere pleziervaartuigen” wordt gedefinieerd als vaartuigen die voor „andere dan commerciële doeleinden” worden gebruikt.⁴⁰

98. Hieruit volgde volgens het Hof dat „dat alle scheepvaart voor commerciële doeleinden binnen de werkingssfeer van de in artikel 8, lid 1, sub c, eerste alinea, van richtlijn 92/81 bepaalde vrijstelling van de geharmoniseerde accijns valt”.⁴¹ Anders geformuleerd, deze bepaling is volgens het Hof van toepassing op „op elke vorm van scheepvaart, ongeacht het doel van de tocht, wanneer zij voor commerciële doeleinden plaatsvindt”.⁴²

99. In dezelfde zaak merkte het Hof om te beginnen op dat niet werd betwist dat de

door Deutsche See verrichte scheepvaartactiviteiten dienstverrichtingen onder bezwarende titel vormden. Het was vervolgens van oordeel: „[w]egens het commerciële karakter ervan valt deze scheepvaart niet onder de uitzondering voor particuliere pleziervaartuigen, zodat zij door de vrijstelling is gedekt”⁴³.

100. Ik leid uit deze beslissing af dat het doel van de door het schip afgelegde tocht van weinig belang is wanneer het om scheepvaart gaat voor commerciële doeleinden. Bovendien, zoals de bewoordingen van artikel 8, lid 1, sub c, tweede alinea van richtlijn 92/81 aangeven, omvat dit commerciële doel niet alleen het vervoer van personen of goederen, maar ook het verrichten van diensten onder bezwarende titel.

101. De werkzaamheden van een hopperzuiger vallen volgens mij in die laatste categorie. Vaarten die dit vaartuig uitvoert in het kader van het verrichten van dit soort diensten, vallen op grond van de commerciële doelstelling ervan dan ook onder artikel 8, lid 1, sub c, van richtlijn 92/81.

40 — Arrest Deutsche See Bestattungs Genossenschaft, reeds aangehaald, punt 22.

41 — Ibidem, punt 23.

42 — Ibidem, punt 29.

43 — Ibidem, punt 28.

102. In het kader van het verrichten van een dienst omvat de vaart van een hopperzuiger niet alleen de lege vaart en die waarbij het gaat om het vervoer van het opgebaggerde slib naar de stortplaats, doch ook de door het schip verrichte manoeuvres bij de baggerwerkzaamheden diep onder water, dat wil zeggen de bewegingen van dit schip tijdens de uitvoering van zijn baggerwerkzaamheden.

103. Artikel 8, lid 1, sub c, van richtlijn 92/81 moet derhalve aldus worden uitgelegd dat onder het begrip vaart op communautaire wateren de manoeuvres van een hopperzuiger vallen tijdens de baggerwerkzaamheden diep onder water, dat wil zeggen de

bewegingen van dit schip tijdens de uitvoering van zijn baggerwerkzaamheden.

104. Zoals ik hiervoor al heb aangegeven, bestrijdt Jan de Nul in het hoofdgeding niet de betaling van accijns over de hoeveelheden minerale olie die werden verbruikt voor de uitvoering van de eigenlijke baggerwerkzaamheden. Bij wijze van slotopmerking zou ik echter willen aantekenen dat de vrijstelling van artikel 8, lid 1, sub c, van richtlijn 92/81 mijns inziens ook van toepassing zou moeten zijn op de minerale olie verbruikt tijdens de eigenlijke uitvoering van die werkzaamheden, alsook voor het storten van het opgebaggerde slib. Ik ben namelijk van mening dat voor de toepassing van deze bepaling de door een hopperzuiger tijdens zijn baggerwerkzaamheden verrichte activiteiten één onlosmakelijk geheel vormen, ongeacht of het gaat om vaarten of de daadwerkelijke werkzaamheden.

VI — Conclusie

105. Gelet op al het voorgaande geef ik het Hof in overweging, de door het Finanzgericht Hamburg gestelde prejudiciële vragen als volgt te beantwoorden:

„1) Artikel 8, lid 1, sub c, eerste alinea, van richtlijn 92/81 van de Raad van 19 oktober 1992 betreffende de harmonisatie van de structuur van de accijns op minerale oliën, moet aldus worden uitgelegd dat het begrip communautaire wateren het gedeelte van de zee omvat dat onder de soevereiniteit of jurisdictie van de lidstaten valt, met uitzondering van de in artikel 8, lid 2, sub b, van deze

richtlijn bedoelde binnenwateren. Deze laatste zijn alle waterwegen van het net van binnenwateren van de Gemeenschap zoals deze in bijlage 1 bij richtlijn 82/714 van de Raad van 4 oktober 1982 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen zijn opgesomd.

- 2) Artikel 8, lid 1, sub c, van richtlijn 92/81, moet aldus worden uitgelegd dat onder het begrip ‚vaart op communautaire wateren‘ de manoeuvres van een hopperzuiger vallen tijdens de baggerwerkzaamheden diep onder water, dat wil zeggen de bewegingen van dit schip tijdens de uitvoering van zijn baggerwerkzaamheden.”