

## CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL

YVES BOT

prezentate la 14 decembrie 2006<sup>1</sup>

### I — Introducere

1. În cadrul prezentei cereri de pronunțare a unei hotărâri preliminare se solicită Curții să se pronunțe cu privire la sensul în care trebuie interpretate mai multe noțiuni care figurează în Directiva 92/81/CEE a Consiliului din 19 octombrie 1992 de armonizare a structurii accizelor pentru uleiurile minerale<sup>2</sup>.
2. În special, se solicită Curții să interpreteze noțiunea „ape comunitare” în raport cu noțiunea „câi navigabile interioare”.
3. Curtea va trebui de asemenea să stabilească dacă exploatarea în apele comunitare a unei drage purtătoare trebuie considerată în ansamblu „navigație” în sensul articolului 8 alineatul (1) litera (c) din Directiva 92/81 sau trebuie făcută distincția între diferitele tipuri de activități desfășurate de această dragă în decursul unei intervenții, în special cele referitoare la deplasările fără încărcătură, la manevrele necesare pentru operațiunile de dragaj și la transportul materialelor aspirate în cursul acestor operațiuni.
4. În prezentele concluzii, vom aborda succesiv aceste două probleme.
5. În ceea ce privește, în primul rând, căutarea unui criteriu care să permită distincția între noțiunile de ape comunitare și

1 — Limba originală: franceza.

2 — JO L 316, p. 12. Directivă astfel cum a fost modificată în ultimul rând prin Directiva 94/74/CE a Consiliului din 22 decembrie 1994 de modificare a Directivei 92/12/CEE privind acordurile generale pentru produsele care fac obiectul accizelor la deținerea, circulația și monitorizarea acestor produse, a Directivei 92/81/CEE de armonizare a structurii accizelor pentru uleiurile minerale și a Directivei 92/82/CEE privind corelarea procentului reprezentat de accize la uleiurile minerale (JO L 365, p. 46, Ediție specială, 09/vol. 1, p. 190, denumită în continuare „Directiva 92/81”). Directiva 92/81 a fost abrogată prin Directiva 2003/96/CEE a Consiliului din 27 octombrie 2003 privind restructurarea cadrului comunitar de impozitare a produselor energetice și a electricității (JO L 283, p. 51, Ediție specială, 09/vol. 2, p. 98).

căi navigabile interioare, vom renunța la criteriul „liniei de bază”, în sensul articolelor 3-7 din Convenția Organizației Națiunilor Unite privind dreptul mării încheiată la Montego Bay la 10 decembrie 1982<sup>3</sup>. Vom respinge de asemenea abordarea funcțională care constă, în esență, în a susține că apele comunitare, în sensul articolului 8 alineatul (1) litera (c) primul paragraf din Directiva 92/81, corespund tuturor apelor în care se practică în mod normal navigația maritimă în scopuri comerciale.

6. Vom susține, în schimb, interpretarea potrivit căreia noțiunea de ape comunitare cuprinde apele maritime care aparțin suveranității sau jurisdicției statelor membre, cu excepția căilor navigabile interioare vizate la articolul 8 alineatul (2) litera (b) din Directiva 92/81. Vom demonstra de asemenea că aceste căi navigabile interioare sunt constituite din ansamblul de căi ale rețelei navigabile interne a Comunității, astfel cum sunt acestea enumerate în anexa I la Directiva 82/714/CEE a Consiliului din 4 octombrie 1982 de stabilire a condițiilor tehnice pentru navele de navigație interioară<sup>4</sup>.

7. În al doilea rând, referitor la noțiunea „navigație în apele comunitare”, în sensul

articolului 8 alineatul (1) litera (c) din Directiva 92/81, vom indica mai întâi că, în măsura în care o dragă purtătoare dispune de un sistem de propulsie care îi permite autonomie în deplasări, acestea trebuie asimilate noțiunii de navigație. Vom sugera ulterior Curții să răspundă instanței de trimitere că această noțiune acoperă manevrele efectuate de o dragă în timpul aspirării de pe fundul apei, adică deplasările efectuate de această dragă în timpul executării activității sale de dragaj.

## II — Cadrul juridic

### A — Dreptul comunitar

8. În materia accizelor, Directiva 92/12/CEE a Consiliului<sup>5</sup> stabilește regulile referitoare la regimul general al produselor supuse accizelor. În sensul articolului 2 alineatul (1), „[p]rezenta directivă, precum și directivele menționate la articolul 1 alineatul (2) se aplică pe teritoriul Comunității astfel cum este acesta definit, pentru fiecare stat membru, în Tratatul de instituire a Comunității Economice Europene și, în particular, la articolul său 227 [devenit, după modificare, articolul 299 CE]”, cu excluderea unui anumit număr de teritorii naționale expres enumerate.

3 — Convenție aprobată în numele Comunității Europene prin Decizia 98/392/CE a Consiliului din 23 martie 1998 (JO L 179, p. 1, Ediție specială, 04/vol. 4, p. 103) și ratificată de către toate statele membre ale Uniunii Europene (denumită în continuare „convenția privind dreptul mării”).

4 — JO L 301, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 1, p. 157.

5 — Directiva din 25 februarie 1992 privind regimul general al produselor supuse accizelor și privind deținerea, circulația și monitorizarea acestor produse (JO L 76, p. 1 Ediție specială, 09/vol. 1, p. 129).

9. Directivele specifice prevăzute la articolul 1 alineatul (2) din Directiva 92/12 sunt, pe de o parte, Directiva 92/81, în cauză în prezenta procedură preliminară, și, pe de altă parte, Directiva 92/82/CEE a Consiliului din 19 octombrie 1992 privind corelarea procentului reprezentat de accize la uleiurile minerale<sup>6</sup>.

10. Potrivit celui de al cincilea considerent al Directivei 92/81, „este necesar să se prevadă anumite scutiri obligatorii la nivel comunitar” [traducere neoficială].

11. Al șaselea considerent al acestei directive prevede totuși „că trebuie să se permită statelor membre să aplice, dacă doresc, alte scutiri specifice sau tarife reduse, pe teritoriul lor, atât timp cât acest lucru nu denaturează concurența”. [traducere neoficială]

12. Această dualitate între scutirile obligatorii, pe de o parte, și scutirile facultative, pe de altă parte, este detaliată la articolul 8 alineatele (1) și (2) din directiva menționată.

13. Articolul 8 alineatul (1) din Directiva 92/81 este redactat astfel:

„Pe lângă dispozițiile generale ale Directivei 92/12/CEE privind utilizările scutite de taxe ale produselor supuse accizelor și fără a aduce atingere altor dispoziții comunitare, statele membre scutesc de la plata accizelor armonizate produsele enumerate mai jos, potrivit condițiilor pe care le stabilesc pentru a asigura aplicarea corectă și clară a acestor scutiri și pentru a împiedica fraudă, evaziunea sau abuzurile:

[...]

c) uleiurile minerale furnizate în vederea utilizării lor drept carburant pentru navigația în apele comunitare (inclusiv pescuitul), la bordul altor ambarcațiuni decât cele de agrement private.

În sensul prezentei directive, prin ambarcațiuni de agrement private se înțelege orice ambarcațiune utilizată de către proprietarul său sau de către persoana fizică sau juridică care o poate utiliza prin închiriere sau cu alt titlu, în alte scopuri decât cele comerciale și în special altele decât transportul de pasageri sau de mărfuri sau prestarea de servicii cu titlu oneros sau pentru necesitățile autorităților publice.

6 — JO L 316, p. 19.

[...]” [traducere neoficială]

B — *Dreptul național*

14. Articolul 8 alineatul (2) din Directiva 92/81 prevede:

„Fără a aduce atingere altor dispoziții comunitare, statele membre pot aplica scutiri sau reduceri totale sau parțiale ale nivelului accizelor pe uleiurile minerale sau pe alte produse având aceeași destinație, utilizate sub controlul fiscal:

[...]

b) pentru navigația pe căi navigabile interioare, alta decât navigația de agrement;

[...]

g) pentru operațiuni de dragaj al căilor navigabile și al porturilor.” [traducere neoficială]

15. În Germania, dispozițiile naționale referitoare la utilizarea de uleiuri minerale cu scutire de taxă figurează în legea privind taxa pe uleiurile minerale (*Mineralölsteuergesetz*) din 21 decembrie 1992<sup>7</sup>, precum și în regulamentul pentru punerea în aplicare a legii privind taxa pe uleiurile minerale (*Mineralölsteuer-Durchführungsverordnung*) din 15 septembrie 1993<sup>8</sup>.

16. Articolul 4 alineatul 1 punctul 4 din *MinöStG* prevede că, sub rezerva articolului 12 din aceeași lege, uleiurile minerale pot fi utilizate cu scutire de taxă drept carburant pentru propulsie și pentru încălzire, pe ambarcațiuni destinate exclusiv navigației comerciale și activităților conexe acesteia, precum pilotajul, remorcarea și serviciile similare sau în transportul în cont propriu, precum și pe ambarcațiuni de război și ale autorităților publice, ambarcațiuni de salvare pe mare și ambarcațiuni de pescuit utilizate cu titlu profesional.

17. În conformitate cu abilitarea legislativă prevăzută la articolul 31 alineatul 2 punctul 5 din *MinöStG*, autoritatea de reglementare germană a exclus prin articolul 17 alineatul 5 din *MinöStV* anumite tipuri de dispozitive

7 — BGBl. 1992 I, p. 2150 și 2185, denumită în continuare „*MinöStG*”.

8 — BGBl. 1993 I, p. 1602, denumit în continuare „*MinöStV*”.

plutitoare din noțiunea „nave” în sensul articolului 4 alineatul 1 punctul 4 din MinöStG. Astfel, respectivul articol 17 prevede în special, la alineatul 5 punctul 2, că dispozitivele plutitoare cum sunt excavatoarele, macaralele și depozitele portuare de cereale nu sunt considerate „nave” în sensul articolului 4 alineatul 1 punctul 4 din MinöStG, astfel încât combustibilii utilizați la bordul acestora drept carburant și pentru încălzire nu pot beneficia de scutire de taxă.

19. O dragă purtătoare permite extragerea prin absorbție de pe fundul apei a nisipului, a pietrișului și a altor materiale similare. Amestecul de apă cu materiale antrenate astfel în puțul dragei este ulterior transportat către un loc unde este deversat.

20. La 3 aprilie 2000, Jan de Nul a declarat la Hauptzollamt Oldenburg (denumit în continuare „Hauptzollamt”) cantitatea de uleiuri minerale care a fost consumată în timpul lucrărilor de aspirare a apei și a materialelor.

### III — Situația de fapt și procedura din acțiunea principală

18. Jan De Nul NV (denumită în continuare „Jan de Nul” sau „reclamanta din acțiunea principală”) este o societate stabilită în Belgia care exercită activități de inginerie hidraulică. Această societate a exploatat draga cu elindă trăgătoare denumită Cristoforo Colombo, calificată de asemenea ca dragă purtătoare, în cursul unei operațiuni de dragaj derulate în perioada 19 octombrie-17 decembrie 1999 pe Elba, între Hamburg și Cuxhaven<sup>9</sup>.

21. În consecință, Hauptzollamt a informat reclamanta din acțiunea principală că taxa trebuie achitată și pe cantitățile de uleiuri minerale utilizate în timpul deplasărilor fără încărcătură și în timpul manevrelor efectuate în cursul operațiunilor de aspirare. Declarația suplimentară de impunere, întocmită de către Jan de Nul la 15 noiembrie 2000, a condus la stabilirea unei creanțe în valoare de 183 127,02 DEM.

22. Prin decizia din 3 iulie 2002, Hauptzollamt a respins contestația formulată de Jan de Nul la 19 decembrie 2000 împotriva acestei declarații. Această societate a formulat astfel, la 2 august 2000, o acțiune în fața Finanzgericht Hamburg (Germania).

9 — În observațiile scrise, Jan de Nul precizează că această operațiune a fost efectuată între kilometrii 638 (portul Hamburg) și 748 (în apele care mărginesc țărmul orașului Cuxhaven).

23. În fața acestei instanțe, Jan de Nul a arătat că activitatea dragei purtătoare este asemănătoare cu cea a unei nave specializate în navigația comercială, astfel încât combustibilii utilizați pentru deplasarea navei, iar nu pentru exploatarea acesteia, trebuie să fie scutiți de taxă. În opinia sa, stabilirea taxei pe uleiurile minerale încalcă articolul 8 alineatul (1) litera (c) din Directiva 92/81, care prevede o scutire obligatorie pentru navigația în apele comunitare. Într-adevăr, potrivit reclamantei din acțiunea principală, sectorul din Elba în care au fost efectuate lucrările face parte din apele comunitare. Aceasta a susținut de asemenea, întemeindu-se pe hotărârea Curții din 1 aprilie 2004, *Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft*<sup>10</sup>, că articolul 8 alineatul (1) litera (c) din Directiva 92/81 scutește de la plata taxei pe uleiurile minerale navigația comercială practică în apele comunitare, indiferent de scopul deplasării.

24. Dimpotrivă, Hauptzollamt a susținut, în fața aceleiași instanțe, că sectorul din Elba pe care a intervenit draga purtătoare constituie o cale navigabilă interioară, astfel încât este de competența autorităților naționale acordarea sau nu a scutirii prevăzute la articolul 8 alineatul (2) litera (b) din Directiva 92/81. Acesta a subliniat, în plus, că rezultă din articolul 17 alineatul 5 punctul 2 din MinöStV că dispozitivele plutitoare, precum o dragă purtătoare, nu sunt considerate nave

în sensul articolului 4 alineatul 1 punctul 4 din MinöStG.

25. Prin avizul rectificativ din 27 decembrie 2004, Hauptzollamt a modificat declarația din 15 noiembrie 2000, ținând cont de o decizie pronunțată la 3 februarie 2004 de Bundesfinanzhof<sup>11</sup>, în care acesta din urmă a luat în considerare dualitatea funcțiilor exercitate de dragele purtătoare și a făcut distincția, în vederea scutirii de taxa pe uleiurile minerale, între activitățile de transport și activitățile de exploatare efectuate de aceste dispozitive.

26. Într-adevăr, Bundesfinanzhof a admis că, atât timp cât efectuează activități de transport, dragele purtătoare sunt utilizate ca nave în navigația comercială și trebuie, în această măsură, să fie scutite de această taxă. În schimb, în timpul executării operațiunilor de dragaj, aspirare și deversare, activitatea de exploatare este cea care se situează în prim plan, astfel încât combustibilii utilizați în acest cadru nu trebuie scutiți de taxa pe uleiurile minerale.

27. În avizul rectificativ, Hauptzollamt a admis astfel că, pentru deplasările dragei

10 — C-389/02, Rec., p. I-3537.

11 — VII R 4/03, BFHE 205, p. 351.

purtătoare fără încărcătură, consumul de uleiuri minerale trebuie să beneficieze de scutirea de taxa pe uleiurile minerale prevăzută de MinöStG. În consecință, declarația din 15 noiembrie 2000 a fost redusă cu suma de 164 372,74 DEM.

28. Prin urmare, părțile au fost de acord că acțiunea a rămas fără obiect în privința aspectului care a determinat această reducere a cuantumului taxei pe uleiurile minerale. Rezultă din dosar că litigiul din acțiunea principală se limitează, așadar, la a stabili dacă Jan de Nul trebuie să achite această taxă pe cantitățile de uleiuri minerale consumate în cursul manevrelor necesare pentru operațiunile de dragaj.

#### IV — Cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare

29. În primul rând, cu privire la delimitarea noțiunilor de ape comunitare și de căi navigabile interioare, Finanzgericht Hamburg explică, în decizia de trimitere, că Bundesfinanzhof, într-o ordonanță din 23 martie 2000<sup>12</sup>, a reținut criteriul „liniei de

bază”, în sensul articolelor 3-7 din convenția privind dreptul mării<sup>13</sup>.

30. Potrivit Finanzgericht Hamburg este totuși posibil să se aibă în vedere o altă interpretare a noțiunii de ape comunitare, care ar putea fi înțeleasă de asemenea ca orice apă de natură și destinată a fi utilizată de către navele maritime. În măsura în care Directiva 92/81 face distincția între navigația în apele comunitare și cea pe căi navigabile interioare, instanța de trimitere consideră, într-adevăr, că s-ar putea justifica folosirea tipului de navigație ca un criteriu de delimitare. Din această perspectivă, ar fi astfel posibil să se califice drept căi navigabile interioare apele pe care se desfășoară în mod normal navigația fluvială, în timp ce apele comunitare ar fi cele în care se desfășoară în mod normal navigația maritimă.

13 — Potrivit articolului 3 din convenția privind dreptul mării, linia de bază constituie punctul de plecare al mării teritoriale și permite măsurarea lățimii acesteia. Într-adevăr, potrivit acestui articol, „[o]rice stat are dreptul de a stabili lățimea mării sale teritoriale până la o limită care să nu depășească 12 mile marine măsurate de la liniile de bază stabilite în conformitate cu prezenta convenție”. Două metode pot fi aplicate de state pentru stabilirea liniilor de bază. Prima metodă este cea a „liniei de bază normale” (articolul 5 din convenția privind dreptul mării): este vorba despre linia refluxului de-a lungul țărmului, respectiv linia la care se retrag apele în cursul celei mai joase marea. Cealaltă metodă, cea a „liniilor de bază drepte” (articolul 7 din convenția privind dreptul mării), constă în „linii întrerupte care leagă peste ape puncte observabile situate pe țărm sau pe insulele învecinate” (Lucchini, L., și Voelckel, M., *Droit de la Mer*, volumul I, Pédone, Paris, 1990, p. 178 și 179). Potrivit articolului 8 alineatul (1) din convenția privind dreptul mării, „sub rezerva dispozițiilor părții a IV-a, apele situate între linia de bază a mării teritoriale și coastă fac parte din apele interioare ale statului”. Linia de bază permite, de asemenea, măsurarea lățimii altor spații maritime precum zona contiguă și zona economică exclusivă (a se vedea articolul 33 alineatul (2) și, respectiv, articolul 57 din convenția privind dreptul mării).

12 — VII S 26/99, BFHE 191, p. 184.

31. Instanța de trimitere remarcă de asemenea că interpretarea potrivit căreia scutirea de taxă s-ar aplica în marea teritorială dincolo de linia de bază, astfel încât, în aplicarea dispozițiilor naționale, taxa ar trebui achitată pe uleiurile minerale consumate între linia de bază și coastă, atrage dificultăți practice considerabile atât pentru cel care exploatează nava, cât și pentru administrația vâmlor, în cursul verificării. Într-adevăr, în cursul intervenției unei drage purtătoare, linia de bază poate fi depășită de mai multe ori.

32. Pe de altă parte, potrivit aceleiași instanțe, faptul de a se întemeia pe liniile de bază ar conduce la rezultate dificil de înțeles și, în definitiv, incoerente, întrucât nu toate liniile de bază sunt trasate în același mod. Aceasta observă în această privință că, între Hamburg și Cuxhaven, Elba se situează între coastă și linia de bază care unește insulele adiacente și este, prin urmare, o cale navigabilă interioară, în timp ce, în sectorul Mării Baltice, de exemplu, râul Trave trebuie considerat ca aparținând apelor maritime.

33. În al doilea rând, referitor la sensul dat noțiunii de navigație, Finanzgericht Hamburg precizează că ezită cu privire la oportunitatea de a efectua o distincție între activitatea de transport și activitatea de exploatare prestată de draga purtătoare. În opinia sa, orice formă de navigație implică un consum de uleiuri minerale, chiar și atunci când ambarcațiunea nu se deplasează.

34. Instanța de trimitere subliniază de asemenea că o astfel de diferențiere ar antrena dificultăți practice. Pe lângă cheltuielile care ar fi necesare la stabilirea declarațiilor privind taxa pe uleiurile minerale, această instanță constată că ar exista și dificultăți de delimitare considerabile, întrucât alte tipuri de nave specializate prestează și ele activități de exploatare, ceea ce ar putea ridica probleme similare celor referitoare la dragele purtătoare. Ea citează, în acest scop, exemplul navelor cargo care dispun de instalații care permit încărcarea și descărcarea lor în deplină autonomie, fără a recurge la macaralele portuare.

35. Potrivit instanței de trimitere, analiza se poate întemeia pe criteriul de a ști dacă există un sistem de propulsie propriu în cadrul ambarcațiunii în cauză și dacă acesta este utilizat. În acest caz, ar trebui să se înțeleagă prin „navigație” orice formă de navigație, oricare ar fi scopul deplasării – care poate de asemenea să constea în prestarea unei activități de exploatare –, atât timp cât nava utilizează propriul sistem de propulsie.

36. Instanța de trimitere își încheie concluziile indicând că dacă îndrumările pe care le-a subliniat se dovedesc a fi corecte, intervenția în litigiu a dragei purtătoare pe Elba, între Cuxhaven și Hamburg, ar constitui o „navigație în apele comunitare” în sensul articolului 8 alineatul (1) litera (c) primul paragraf din Directiva 92/81. În acest caz, acțiunea introdusă în fața ei de către Jan de Nul ar trebui admisă.

37. Având totuși îndoieli cu privire la interpretarea acestei prevederi a Directivei 92/81, precum și a articolului 8 alineatul (2) litera (b) din aceeași directivă, Finanzgericht Hamburg a decis să suspende judecata, în așteptarea unui răspuns din partea Curții la următoarele întrebări preliminare:

## V — Analiză

### A — *Cu privire la prima întrebare preliminară*

„1) Cum trebuie interpretată noțiunea de ape comunitare, în sensul articolului 8 alineatul (1) litera (c) primul paragraf din Directiva 92/81, în opoziție cu noțiunea de cale navigabilă interioară, în sensul articolului 8 alineatul (2) litera (b) [din directiva menționată]?”

38. Prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere solicită, în esență, Curții să interpreteze noțiunea de ape comunitare, în sensul articolului 8 alineatul (1) litera (c) primul paragraf din Directiva 92/81, în opoziție cu noțiunea de căi navigabile interioare, în sensul articolului 8 alineatul (2) litera (b) din această directivă.

2) Exploatarea în apele comunitare a unei drage cu elindă trăgătoare (denumită dragă purtătoare) trebuie considerată în ansamblu navigație în sensul articolului 8 alineatul (1) litera (c) primul paragraf din Directiva 92/81 sau trebuie făcută distincția între diferitele tipuri de activități desfășurate în decursul unei intervenții?”

39. Rezultă atât din decizia de trimitere a Finanzgericht Hamburg, cât și din concluziile scrise prezentate în fața Curții de Jan de Nul, de Hauptzollamt, de guvernul belgian și de Comisia Comunităților Europene că, pentru a răspunde la această întrebare, sunt explorate două piste principale, respectiv, pe de o parte, relevanța criteriului liniei de bază prevăzut de convenția privind dreptul mării și, pe de altă parte, posibilitatea unei abordări funcționale.

40. În această privință, Jan de Nul consideră că, în vederea definirii noțiunii de ape comunitare, trebuie să se aibă în vedere activitatea principală exercitată în aceste ape. Potrivit reclamantei din acțiunea principală, distincția între apele comunitare și apele

fluviale trebuie efectuată potrivit unei abordări funcționale, și nu pornind de la criteriul liniei de bază, prevăzut de convenția privind dreptul mării. Acest criteriu urmărește, într-adevăr, o altă finalitate decât cea a Directivei 92/81, respectiv delimitarea drepturilor suverane ale fiecărui stat parte la această convenție, precum și a obligațiilor lor reciproce.

41. Jan de Nul explică abordarea funcțională pe care o susține în felul următor: pentru a efectua distincția între cele două noțiuni care trebuie interpretate, ar trebui să se aibă în vedere tipul de transport efectuat în apele comunitare și fluviale, potrivit împrejurărilor fiecărei spețe. Astfel, căile acvatice pe care circulă în mod normal nave fluviale trebuie considerate ape fluviale, deoarece, din cauza configurației lor, apele fluviale nu sunt adecvate în mod normal navelor maritime. Apele maritime sunt, în schimb, toate apele care, potrivit unei abordări funcționale, fac parte din mare sau care, din cauza configurației lor, sunt folosite de navele maritime.

42. Potrivit acestei abordări, atât Marea Wadden, cât și căile de acces la porturile internaționale Emden, Bremen, Bremerhaven, Cuxhaven și Hamburg, precum și calea de acces la canalul Kiel trebuie considerate ca făcând parte din apele maritime, prin urmare din apele comunitare.

43. La fel ca și Finanzgericht Hamburg și Jan de Nul, Comisia consideră că utilizarea criteriului liniei de bază nu este relevantă, în măsura în care acest criteriu, care constituie un instrument tehnic ce urmărește finalitatea convenției privind dreptul mării, nu ar permite să se garanteze că pot fi atinse obiectivele ce stau la baza articolului 8 alineatul (1) litera (c) din Directiva 92/81, respectiv garantarea bunei funcționări a pieței interne și evitarea denaturării concurenței.

44. De asemenea, Comisia propune ca delimitarea între apele comunitare și căile navigabile interioare să se stabilească în lumina modului de redactare și a finalității Directivei 92/81. Această abordare pledează în favoarea unei interpretări a noțiunii de ape comunitare corespunzătoare propunerii făcute de Finanzgericht Hamburg, respectiv toate apele în care se practică în mod normal navigația maritimă în scopuri comerciale. Potrivit Comisiei, zona în cauză în acțiunea principală, dintre țărmlul german și portul Hamburg, unul dintre cele mai mari porturi maritime din lume, ar trebui considerată ca făcând parte din apele comunitare definite astfel.

45. Comisia adaugă că această interpretare ar avea drept consecință, în conformitate cu finalitatea articolului 8 alineatul (1) litera (c) din Directiva 92/81, ca navigația maritimă să fie tratată în același mod în toate împrejurările

relevante, indiferent de poziția portului acostat față de țarm, respectiv direct pe țarm sau mai în interiorul uscatului, pe malurile unui fluviu mare.

46. Împărțind, în principal, argumentele prezentate de Finanzgericht Hamburg în decizia sa de trimitere, Hauptzollamt consideră că respectivul criteriu al liniei de bază nu trebuie reținut pentru a delimita apele comunitare de căile navigabile interioare.

47. Acesta estimează totuși că o abordare funcțională, în temeiul căreia toate apele de natură și destinate a fi folosite de nave maritime ar constitui ape comunitare, este de natură să încalce prea mult drepturile statelor membre. Într-adevăr, pe lângă apele maritime, navele maritime pot folosi toate căile acvatice germane având adâncimea necesară. În afară de fluviul Elba până la Hamburg, acest lucru ar fi astfel posibil pentru râul Weser până la Bremen, pentru râul Hunte până la Oldenburg, pentru canalul Kiel (Nord-Ostsee Kanal), pentru râul Ems până la Leer și pentru fluviul Rin până la Duisburg. Dacă s-ar reține o astfel de interpretare, Republica Federală Germania ar trebui, în aplicarea articolului 8 alineatul (1) litera (c) din Directiva 92/81, să scutească de la plata taxei uleiurile minerale utilizate drept carburant pe căile acvatice menționate mai sus, pe care Hauptzollamt le consideră căi navigabile interioare.

48. În sprijinul acestei opinii, acesta arată că, potrivit definiției noțiunii de căi navigabile interioare, prevăzută de articolul 1 alineatul 1 punctul 1 din legea federală privind căile acvatice (Bundeswasserstraßengesetz), în versiunea sa din 4 noiembrie 1998<sup>14</sup>, Elba constituie o cale navigabilă interioară de la frontiera germano-cehă până la locul unde acest fluviu se varsă în Marea Nordului, aproape de Cuxhaven. În plus, dreptul german a delimitat căile navigabile interioare destinate a fi folosite de către navele maritime. Astfel, porțiunea din Elba situată între frontiera inferioară a portului Hamburg și gura de vărsare în Marea Nordului, aproape de Cuxhaven, ar constitui de asemenea o cale navigabilă maritimă potrivit articolului 1 alineatul 1 punctul 6 din ordonanța privind căile de navigație maritimă (Seeschiffahrtsstraßenordnung), în versiunea sa din 22 octombrie 1998<sup>15</sup>.

49. În consecință, Hauptzollamt propune Curții să rețină următoarele două definiții:

- apele comunitare ar fi constituite din mările teritoriale pe o suprafață de 12 mile marine începând de la linia de bază, precum și din apele maritime

14 — BGBl. 1998 I, p. 3294.

15 — BGBl. 1998 I, p. 3209.

situate între această limită și coastă, cu excepția căilor navigabile interioare în sensul articolului 8 alineatul (2) litera (b) din Directiva 92/81;

interioare nu sunt definite în mod expres în Directiva 92/81. Analiza preambulului acestei directive nu furnizează nici ea o îndrumare determinantă cu privire la sensul ce trebuie dat acestor două noțiuni<sup>17</sup>.

— căile navigabile interioare ar corespunde apelor interioare ale unui stat membru care, până la vărsarea în mare, sunt adecvate și destinate navigației.

52. Diferențierea între noțiunile de ape comunitare și căi navigabile interioare este totuși determinantă pentru a stabili care dintre regimurile de scutire și/sau de reducere a accizelor pe uleiurile minerale prevăzute de Directiva 92/81 trebuie aplicat.

50. În ce privește guvernul belgian, acesta consideră, întemeindu-se pe articolul 1 primul paragraf și articolul 2 alineatul (2) litera (e) din Regulamentul (CE) nr. 718/1999 al Consiliului din 29 martie 1999 privind politica capacității flotei Comunității cu scopul de a promova transportul pe căile navigabile interioare<sup>16</sup>, că navele care urmează parțial un parcurs maritim intră sub incidența regulilor comunitare aplicabile navigației în apele comunitare.

53. Amintim, într-adevăr, că, în temeiul articolului 8 alineatul (1) litera (c) primul paragraf din această directivă, uleiurile minerale furnizate în vederea utilizării drept carburant pentru navigația în apele comunitare, alta decât la bordul ambarcațiunilor private de agrement, sunt în mod obligatoriu scutite de accizele armonizate. În schimb, potrivit articolului 8 alineatul (2) litera (b) din directiva menționată, uleiurile minerale pentru navigația pe căile navigabile interioare, alta decât navigația de agrement, pot doar să beneficieze de o scutire totală sau parțială a nivelului accizelor, la discreția statelor membre.

51. În lumina tuturor acestor observații, trebuie mai întâi să se sublinieze că noțiunile de ape comunitare și de căi navigabile

17 — Cu privire la aceasta, expresia „în interiorul teritoriului lor” care figurează la al șaselea considerent al Directivei 92/81 nu este foarte elocventă, întrucât apele comunitare pot fi considerate de asemenea ca fiind „în interiorul” teritoriului statelor membre și, mai precis, ca parte integrantă din teritoriul lor maritim.

54. Primul criteriu avansat pentru a distinge noțiunile de ape comunitare și căi navigabile interioare este cel al liniei de bază, în sensul articolului 3 și următoarelor din convenția privind dreptul mării.

55. Toate opiniile exprimate în concluziile scrise depuse în fața Curții converg spre respingerea acestui criteriu în prezenta cauză.

56. Și noi împărtășim această opinie. Considerăm într-adevăr că, dacă acest instrument tehnic joacă un rol fundamental în cadrul convenției privind dreptul mării, în special în măsura în care constituie punctul de plecare al mării teritoriale și permite măsurarea lățimii sale, utilizarea sa în cadrul Directivei 92/81 nu se justifică, deoarece, așa cum a subliniat și Comisia, cele două acte au finalități diferite.

57. Trebuie subliniat în acest sens că, potrivit preambulului său, convenția privind dreptul mării vizează să „stabilească [...] un drept pentru mări și oceane care să faciliteze comunicarea internațională și să promoveze utilizările pașnice ale mărilor și ale oceanelor, folosirea echitabilă și eficientă a resurselor lor, conservarea resurselor vii ale acestora și studierea, protejerea și conservarea mediului

marin”. Instrumentul liniei de bază contribuie la stabilirea acestui „drept” în măsura în care, după cum am văzut, ajută la delimitarea spațiilor maritime definite în această convenție, respectiv apele interioare, marea teritorială, zona contiguă și zona economică exclusivă. El participă astfel la definirea drepturilor pe care le pot exercita statele contractante și a obligațiilor la care sunt supuse aceste state în fiecare dintre aceste spații, în conformitate cu dispozițiile convenției privind dreptul mării.

58. După cum a precizat Curtea, Directiva 92/81 are ca obiectiv „să asigure libera circulație a uleiurilor minerale în cadrul pieței interne și să evite denaturarea concurenței care ar putea rezulta din structurarea diferită a accizelor”<sup>18</sup>. Criteriul ce trebuie ales pentru a distinge apele comunitare și căile navigabile interioare trebuie să fie adaptat pentru atingerea acestui obiectiv. Or, nu credem că acesta este cazul pentru criteriul liniei de bază.

59. În plus, luarea în considerare a criteriului liniei de bază ar duce la consecința, în opinia noastră excesivă, că toate „apele interioare” ale statelor membre, care sunt, potrivit articolului 8 din convenția privind dreptul mării, „apele situate între linia de

18 — Hotărârea din 29 aprilie 2004, Comisia/Germania (C-240/1, Rec., p. I-4733, punctul 39).

bază a mării teritoriale și coastă”, trebuie să fie considerate căi navigabile interioare în sensul Directivei 92/81, chiar dacă se situează dincolo de gura de vărsare a fluviilor.

60. Criteriul liniei de bază care figurează la articolul 3 și următoarele din convenția privind dreptul mării nu ni se pare relevant pentru a efectua distincția între apele comunitare și căile de navigație interioare în vederea aplicării Directivei 92/81.

61. Definirea acestor două noțiuni nu trebuie totuși, în opinia noastră, să fie lăsată doar la aprecierea statelor membre, întrucât ar antrena interpretări divergente, ceea ce ar fi în contradicție cu obiectivul armonizării urmărit de legiuitorul comunitar în Directiva 92/81. Din acest motiv, trebuie căutată o interpretare autonomă a noțiunilor de ape comunitare și de căi navigabile interioare<sup>19</sup>.

19 — Curtea a făcut aceeași constatare în legătură cu expresia „utilizați drept combustibil” de la articolul 2 alineatul (2) prima teză din Directiva 92/81 în hotărârea Comisia/Germania, citată anterior. În aceeași ordine de idei, Curtea a estimat la punctul 21 din hotărârea Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft, citată anterior, că „orice interpretare divergentă la nivel național [a] obligațiilor de scutire nu numai că ar aduce atingere obiectivelor reglementării comunitare și securității juridice, dar ar risca să introducă inegalități de tratament între operatorii economici vizati”.

62. Referitor la aceasta, Curtea a avut deja ocazia să precizeze în hotărârea sa Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft, citată anterior, că „definițiile referitoare la produsele guvernate de Directiva 92/81 și scutiile aplicabile acestora trebuie să beneficieze de o interpretare autonomă, întemeiată pe formularea dispozițiilor în cauză, precum și pe obiectivele urmărite de această directivă”<sup>20</sup>.

63. După cum am văzut, formularea Directivei 92/81 nu include definiția și, prin urmare, nici delimitarea noțiunilor de ape comunitare și de căi navigabile interioare.

64. Având în vedere obiectivele acestei directive, de la bun început nu ni se pare ușor să putem deduce din aceasta un criteriu satisfăcător. Într-adevăr, atât regimul scutirii obligatorii, cât și cel al scutirii facultative trebuie să se înscrie, după cum prevede și cel de al șaselea considerent al directivei menționate, în obiectivul de a încerca să se evite denaturarea concurenței. În plus, denaturarea concurenței pe care această directivă încearcă să o evite poate apărea atât în cadrul navigației în apele comunitare, cât și în cadrul navigației în cadrul rețelei comunitare de căi navigabile interioare.

20 — Punctul 19.

65. În măsura în care formularea și obiectivele Directivei 92/81 nu ne permit să definim în mod precis noțiunile de ape comunitare și căi navigabile interioare, trebuie să cercetăm dacă aceste două noțiuni sunt definite în alte acte comunitare.

66. Suntem astfel obligați să constatăm că aceste două noțiuni nu sunt nici noi în dreptul comunitar, nici specifice materiei acoperite de Directiva 92/81.

67. Astfel, este interesant să se observe că noțiunea de ape comunitare este utilizată în domeniul politicii comunitare a pescuitului. Ea își găsește una dintre primele expresii, chiar dacă sub o altă titulatură, în Regulamentul (CEE) nr. 2141/70 al Consiliului<sup>21</sup>, apoi în Regulamentul (CEE) nr. 101/76 al Consiliului<sup>22</sup> care l-a înlocuit, care impun statelor membre să asigure egalitatea condițiilor de acces și de exploatare a fondurilor situate în *apele maritime care aparțin suveranității sau jurisdicției lor tuturor navelor de pescuit care arborează pavilionul unui stat membru și sunt înmatriculate pe teritoriul Comunității*<sup>23</sup>.

21 — Regulamentul din 20 octombrie 1970 privind instituirea unei politici structurale comune în sectorul pescuitului (JO L 236, p. 1).

22 — Regulamentul din 19 ianuarie 1976 privind instituirea unei politici structurale comune în sectorul pescuitului (JO L 20, p. 19).

23 — A se vedea articolul 2 alineatul (1) din aceste regulamente.

68. Noțiunea de ape comunitare a fost de asemenea utilizată pentru a desemna zona de pescuit a Comunității rezultată din comunitarizarea zonelor economice exclusive ale statelor membre<sup>24</sup>.

69. Tot în domeniul pescuitului, actele comunitare mai recente desemnează în mod expres drept „ape comunitare” „apele aparținând suveranității sau jurisdicției statelor membre”, în opoziție cu „apele internaționale”, care sunt „apele care nu aparțin suveranității sau jurisdicției unui stat”<sup>25</sup>.

70. Definite astfel în opoziție cu apele internaționale, apele comunitare, înțelese în sens larg ca fiind ape maritime care aparțin suveranității sau jurisdicției statelor membre, au vocația de a îngloba ansamblul teritoriilor maritime ale statelor membre.

24 — A se vedea în special hotărârea din 25 iulie 1991, Comisia/ Spania (C-258/89, Rec., p. I-3977, punctele 12 și 13). Crearea unei zone comunitare de pescuit rezultă din rezoluția Consiliului din 3 noiembrie 1976 cu privire la anumite aspecte externe ale creării în Comunitate, începând cu 1 ianuarie 1977, a unei zone de pescuit ce se întinde până la două sute de mile (JO 1981, C 105, p. 1).

25 — A se vedea în special articolul 2 litera (b) și articolul 3 litera (b) din Regulamentul (CE) 27/2005 al Consiliului din 22 decembrie 2004 de stabilire, pentru 2005, a posibilităților de pescuit și a condițiilor asociate anumitor stocuri halieutice și grupe de stocuri halieutice, aplicabile în apele comunitare și, pentru navele comunitare, în apele supuse limitărilor de captură (JO 2005, L 12, p. 1).

71. Pentru a determina care este limita inferioară a apelor comunitare în raport cu căile navigabile interioare vizate la articolul 8 alineatul (2) litera (b) din Directiva 92/81, trebuie confruntate în prezent cele două noțiuni, după cum propune instanța de trimitere în cadrul primei sale întrebări.

72. Din această perspectivă, subliniem de la început că noțiunea de căi navigabile interioare face parte în întregime din dreptul comunitar. Astfel, articolul 80 CE vizează în mod expres „transporturi[le] [...] pe cale navigabilă”.

73. Apoi, constatăm că numeroase acte comunitare au fost adoptate în scopul reglementării navigației interioare în cadrul Comunității, în ceea ce privește, de exemplu, accesul la profesia de transportator de mărfuri pe cale navigabilă și recunoașterea reciprocă a diplomelor<sup>26</sup>, dezvoltarea structurală<sup>27</sup>, capacitatea flotelor comunitare<sup>28</sup>, siguranța și condițiile tehnice pentru navele

de navigație interioară<sup>29</sup> sau chiar definiția regulilor comune aplicabile transporturilor de mărfuri sau de persoane pe cale navigabilă între statele membre<sup>30</sup>.

74. Printre aceste acte comunitare, dorim să punem accentul pe Directiva 82/714, care, amintim, stabilește condițiile tehnice pentru navele de navigație interioară. Această directivă se înscrie în cadrul implementării unei politici comune a transporturilor în domeniul navigației interioare și trebuie să contribuie, potrivit primului său considerent, pentru ca „deplasarea navelor pe rețeaua Comunității să se desfășoare în cele mai bune condiții în ceea ce privește siguranța și concurența”.

75. Întrucât „căile navigabile interioare ale Comunității sunt diferite din punct de vedere al siguranței”, Directiva 82/714 efectuează „o împărțire a acestor căi pe mai multe zone”<sup>31</sup>.

26 — A se vedea în special Directiva 87/540/CEE a Consiliului din 9 noiembrie 1987 privind inițierea profesiei de operator de transport de mărfuri pe cale navigabilă în transportul național și internațional și privind recunoașterea reciprocă a diplomelor, certificatelor și a altor titluri oficiale de calificare pentru această activitate (JO L 322, p. 20, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 190).

27 — Regulamentul (CEE) nr. 1101/89 al Consiliului privind dezvoltările structurale în transportul pe căile navigabile interioare (JO L 116, p. 25).

28 — Regulamentul nr. 718/1999.

29 — Vom menționa două directive: Directiva 76/135/CEE a Consiliului din 20 ianuarie 1976 privind recunoașterea reciprocă a certificatelor de navigație pentru navele de navigație interioară (JO L 21, p. 10, Ediție specială, 07/vol. 1, p. 81) și Directiva 82/714.

30 — A se vedea în special Regulamentul (CE) nr. 1356/96 al Consiliului din 8 iulie 1996 privind normele comune aplicabile transportului de mărfuri sau de călători pe căile navigabile interioare între statele membre în vederea instituirii libertății de a furniza aceste servicii de transport (JO L 175, p. 7, Ediție specială, 06/vol. 2, p. 206).

31 — Cel de al treilea considerent al Directivei 82/714. Articolul 1 din această directivă precizează această clasificare și trimite la anexa 1 a directivei menționate.

76. Este deosebit de interesant să ne raportăm la anexa I la această directivă. Într-adevăr, aceasta conține „lista căilor navigabile interioare comunitare repartizate geografic în zonele 1, 2, 3 și 4”.

77. În cadrul capitolului 1 al acestei anexe, printre căile navigabile interioare ale Republicii Federale Germania care sunt clasate în zona 2 figurează următoarea descriere care trebuie citată în întregime:

„Elba: de la limita inferioară a portului Hamburg până la linia care leagă baliza din Döse și punctul nord-vest al Hohe Ufer (Dieksand), cu afluenții Este, Lühe, Schwinge, Oste, Pinnau, Krückau și Stör (în fiecare caz de la baraj până la vărsarea în mare a fluviului), inclusiv Nebenelbe.”

78. Zona descrisă astfel corespunde estuarului Elbei care începe la nivelul portului Hamburg și continuă până la vărsarea în Marea Nordului, la nordul portului Cuxhaven. Această zonă reprezintă marea parte a sectorului în care draga purtătoare Cristoforo Colombo și-a efectuat lucrările de dragaj. Ea constituie în dreptul comunitar o cale navigabilă interioară și trebuie, așadar, în opinia noastră, să fie calificată ca atare în contextul aplicării Directivei 92/81.

79. Într-adevăr, făcând referire în această directivă la noțiunea de căi navigabile interioare fără a da o anumită definiție, legiuitorul comunitar a fost obligat să se refere la definiția preexistentă a ceea ce acoperă această expresie. În plus, considerăm că ar fi incoerent și contrar principiului securității juridice să se atribuie noțiunii de căi navigabile interioare o definiție diferită în funcție de actul comunitar considerat.

80. Adăugăm că un risc de denaturare a concurenței există, în opinia noastră, chiar în Directiva 92/81, prin efectul dualității regimului de scutire pe care îl autorizează. În consecință, eliminarea acestui risc se regăsește mai degrabă într-o modificare a legislației comunitare prin care se unifică regimurile și se clarifică astfel dreptul aplicabil<sup>32</sup> decât într-o interpretare jurisprudențială ce ar conduce la crearea unui criteriu nou care se suprapune altor criterii de origine textuală, deja existente. Ar fi chiar în interesul dreptului comunitar, din punctul de vedere al accesibilității și, prin urmare, al efectivității sale, să se evite o astfel de multitudine confuză de definiții.

32 — Constatăm, referitor la aceasta, că articolul 8 alineatul (1) litera (e) din propunerea de directivă a Consiliului privind armonizarea structurii accizelor pe uleiurile minerale, prezentată de Comisie la data de 27 septembrie 1990, supune aceleiași regim de scutire „uleiurile furnizate în vederea utilizării drept carburant pentru navigația interioară și navigația în interiorul apelor comunitare” [COM(90) 434 final, JO C 322, p. 18].

81. Așadar, noțiunea de căi navigabile interioare trebuie, în opinia noastră, să fie înțeleasă ca acoperind ansamblul căilor din rețeaua navigabilă internă a Comunității, astfel cum sunt acestea enumerate în anexa I la Directiva 82/714.

82. Raportată la această definiție, noțiunea de ape comunitare trebuie, în ceea ce o privește, să fie înțeleasă ca integrând apele maritime care aparțin suveranității sau jurisdicției statelor membre, cu excepția căilor navigabile interioare, astfel cum tocmai le-am definit.

83. Abordarea funcțională propusă de Finanzgericht Hamburg și sprijinită de Jan de Nul și de Comisie nu ni se pare a fi de natură să poată infirma această analiză.

84. Amintim că această abordare constă, în principal, în a susține că apele comunitare, în sensul articolului 8 alineatul (1) litera (c) primul paragraf din Directiva 92/81, corespund tuturor apelor în care se practică în mod normal navigația maritimă în scopuri comerciale.

85. Or, o astfel de interpretare conduce, în opinia noastră, la negarea existenței, pe plan comunitar, a unei anumite categorii de căi

navigabile interioare, respectiv căile navigabile cu caracter maritim.

86. Mai precis, estuarul Elbei, astfel cum a fost descris anterior, prezintă anumite caracteristici care îi conferă calitatea de cale navigabilă cu caracter maritim.

87. Această calificare nu intră doar sub incidența dreptului național, ea face parte totodată din dreptul comunitar. Astfel, Decizia 77/527/CEE a Comisiei din 29 iulie 1977 privind stabilirea listei căilor maritime navigabile pentru aplicarea Directivei 76/135/CEE a Consiliului<sup>33</sup> clasifică în cadrul acestei categorii „Elba unterhalb des Hamburger Hafens” (Elba de mai jos de portul Hamburg). La fel, anexa I la Regulamentul (CE) nr. 13/2004 al Comisiei din 8 decembrie 2003 de stabilire a conținutului listei căilor navigabile cu caracter maritim prevăzută la articolul 3 litera (d) din Regulamentul (CEE) nr. 1108/70 al Consiliului<sup>34</sup> citează „Unterelbe” (Elba de Jos) ca făcând parte din căile navigabile cu caracter maritim.

33 — JO L 209, p. 29, Ediție specială, 07/vol. 1, p. 88. Această decizie reprezintă o măsură de punere în executare a articolului 3 alineatul (6) din Directiva 76/135/CEE a Consiliului din 20 ianuarie 1976 privind recunoașterea reciprocă a certificatelor de navigație pentru navele de navigație interioară (JO L 21, p. 10, Ediție specială, 07/vol. 1, p. 81), potrivit căreia „statele membre pot solicita ca pe căile navigabile maritime să fie îndeplinite condiții suplimentare similare celor cerute pentru navele lor naționale. Acestea aduc la cunoștința Comisiei căile lor navigabile maritime, a căror listă va fi stabilită de Comisie în termen de trei luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive, ținându-se cont de informațiile furnizate de statele membre”.

34 — JO 2004, L 3, p. 3, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 185.

88. Rezultă că simpla împrejurare că apele pot fi utilizate de către nave maritime în scopuri comerciale nu este suficientă pentru a le califica drept ape comunitare.

89. Prin urmare, în sensul acestei analize, propunem Curții să răspundă Finanzgericht Hamburg că articolul 8 alineatul (1) litera (c) primul paragraf din Directiva 92/81 trebuie interpretat în sensul că noțiunea de ape comunitare cuprinde apele maritime care aparțin suveranității sau jurisdicției statelor membre, cu excepția căilor navigabile interioare vizate la articolul 8 alineatul (2) litera (b) din această directivă. Acestea din urmă sunt constituite din ansamblul căilor din rețeaua navigabilă internă a Comunității, astfel cum sunt enumerate în anexa I la Directiva 82/714<sup>35</sup>.

*B — Cu privire la a doua întrebare preliminară*

90. Prin intermediul celei de a doua întrebări, Finanzgericht Hamburg solicită Curții

35 — În cadrul special al cauzei din acțiunea principală și ținând cont de descrierea traseului dragei făcută de Jan de Nul în concluziile sale scrise, se pare că acest dispozitiv a navigat în mare parte pe calea navigabilă interioară pe care o constituie Unterelbe, apoi în apele comunitare din largul portului Cuxhaven. Este de competența instanței Finanzgericht Hamburg să clarifice acest aspect determinant, în scopul stabilirii unei repartitii între uleiurile minerale care intră sub incidența regimului de scutire obligatorie și cele care țin de regimul de scutire facultativă.

să stabilească dacă exploatarea în apele comunitare a unei drage purtătoare trebuie considerată în ansamblu navigație în sensul articolului 8 alineatul (1) litera (c) primul paragraf din Directiva 92/81 sau trebuie făcută distincția între diferitele tipuri de activități desfășurate în decursul unei intervenții.

91. Rezultă din decizia de trimitere a cererii de pronunțare a unei hotărâri preliminare că Hauptzollamt a admis, în cursul procedurii din acțiunea principală, că pentru consumul de uleiuri minerale din timpul deplasărilor fără încărcătură a dragei purtătoare Cristoforo Colombo trebuie să se aplice o scutire de accize. În plus, Jan de Nul nu contestă în acțiunea principală plata unor astfel de taxe pe cantitatea de uleiuri minerale consumate pentru executarea lucrărilor de aspirare a apei și a materialelor propriu-zise<sup>36</sup>. Rezultă că litigiul din acțiunea principală este limitat la problema eventualei scutiri de taxă pentru uleiurile minerale consumate în timpul manevrelor efectuate de dragă în cursul operațiunilor de aspirare de pe fundul apei, adică deplasările efectuate de această dragă în timpul execuției activității sale de dragaj<sup>37</sup>.

36 — Decizia de trimitere, p. 3 și 4.

37 — La fel ca și Comisia, interpretăm noțiunea „deplasări” în sens larg, adică înglobând operațiunea tehnică care constă în menținerea dragei pe loc.

92. În consecință și după cum sugerează și Comisia<sup>38</sup>, această a doua întrebare trebuie înțeleasă ca urmărind să determine dacă astfel de manevre trebuie considerate navigație în apele comunitare în sensul articolului 8 alineatul (1) litera (c) din Directiva 92/81.

93. Considerăm că această întrebare trebuie să primească un răspuns afirmativ.

94. În primul rând, considerăm că, în măsura în care o dragă purtătoare dispune de un sistem de propulsie care îi acordă autonomie în deplasările sale, acestea trebuie asimilate navigației. Situația ar fi diferită, în opinia noastră, în cazul unei drage ce nu posedă niciun mijloc care să îi permită să navigheze singură<sup>39</sup>.

38 — Observațiile scrise, punctele 68 și 69.

39 — Cităm, de exemplu, cazul unei drage conduse de un remorcher la locul unde trebuie să fie realizate operațiunile de dragaj, care a făcut obiectul unei decizii a Tribunal des conflits francez din 11 decembrie 1972, *Préfet de la Gironde/CA Bordeaux* (Spathis/Port autonome de Bordeaux), nr. 1975. Această instanță a considerat, în legătură cu acest tip de dragă, că „împrejurarea că manevrele de îndepărtare în larg, sprijinindu-se pe puncte fixe sau pe elemente statice, îi pot permite să facă, pentru a funcționa, câteva deplasări longitudinale și transversale, împrejurare care nu poate fi disociată de funcționarea însăși a dispozitivului, nu este de natură să determine calificarea lui ca vehicul în sensul prevederilor legii din 31 decembrie 1957”, atribuind competență tribunalelor judiciare pentru a statua cu privire la acțiunile în răspundere pentru daune cauzate de orice vehicul și îndreptate împotriva unei persoane de drept public (JO „Legi și decrete” din 5 ianuarie 1958, p. 196). În schimb, dispozițiile acestei legi se aplică daunelor cauzate de o dragă automată care efectuează lucrări de dragaj într-un port [a se vedea hotărârea Tribunal des conflits francez din 24 mai 1965, *Préfet de Seine-Maritime/TGI du Havre* (Société Maries-Kuhlmann), nr. 1858].

95. În al doilea rând, subliniem că, în hotărârea *Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft*, citată anterior, Curtea a interpretat deja noțiunea de navigație în sensul articolului 8 alineatul (1) litera (c) din Directiva 92/81.

96. În cauza care a dus la pronunțarea acestei hotărâri, o societate de pompe funebre, *Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft eG* (denumită în continuare „*Deutsche See*”), solicitase *Hauptzollamt Kiel* autorizarea de a utiliza la bordul ambarcațiunilor sale uleiuri minerale care beneficiază de scutirea de accize, în scopul organizării de funeralii în largul mării. *Hauptzollamt Kiel* refuzase această scutire, în temeiul articolului 4 alineatul 1 punctul 4 din *MinöStG*, pe motivul că activitatea *Deutsche See* consta nu în transportul persoanelor sau al bunurilor cu titlu comercial, ci în efectuarea de funeralii maritime. Sesizat cu litigiul, *Finanzgericht Hamburg* a chestionat atunci Curtea cu privire la interpretarea noțiunii de navigație în sensul articolului 8 alineatul (1) litera (c) primul paragraf din Directiva 92/81.

97. În hotărârea sa, Curtea subliniază că această prevedere, care, amintim, prevede o scutire de taxă pentru uleiurile minerale furnizate în vederea utilizării drept carburant pentru navigația în apele comunitare, cuprinde o singură excepție. Într-adevăr, rezultă din prevederea menționată că scutirea nu se aplică pentru uleiurile minerale utilizate pentru navigația la bordul ambarcațiunilor de agrement private. Curtea subliniază ulterior că articolul 8 alineatul (1) litera (c) al doilea paragraf din Directiva 92/81 definește noțiunea „ambarcațiuni de agrement private” ca fiind ambarcațiunile utilizate „în alte scopuri decât cele comerciale”<sup>40</sup>.

98. Potrivit Curții, rezultă de aici că „orice operațiune de navigație în scopuri comerciale intră în sfera de aplicare a scutirii de accizele armonizate prevăzute la articolul 8 alineatul (1) litera (c) primul paragraf din Directiva 92/81”<sup>41</sup>. Altfel spus, această prevedere se aplică, potrivit Curții, „oric[ă]-re[i] forme de navigație, indiferent de scopul deplasării, atât timp cât aceasta se efectuează în scopuri comerciale”<sup>42</sup>.

99. În cadrul aceleiași cauze, Curtea subliniază de la început că nu se contestă faptul

că operațiunile de navigație efectuate de Deutsche See au caracterul unor prestări de servicii cu titlu oneros. Ea consideră ulterior că „datorită naturii lor comerciale, aceste operațiuni de navigație nu intră sub incidența excepției prevăzute pentru ambarcațiunile de agrement private, astfel încât sunt acoperite de scutire”<sup>43</sup>.

100. Reținem din această soluție că scopul deplasării efectuate de o ambarcațiune are importanță redusă, atât timp cât este vorba despre o navigație efectuată în scopuri comerciale. În plus, trebuie să subliniem că redactarea articolului 8 alineatul (1) litera (c) al doilea paragraf din Directiva 92/81 arată că aceste obiective comerciale acoperă nu numai activitatea de transport de pasageri sau de mărfuri, dar și prestarea de servicii cu titlu oneros.

101. Or, în opinia noastră, activitatea unei drage purtătoare intră în această din urmă categorie. Rezultă că navigația acestui dispozitiv, care se efectuează în contextul unei astfel de prestări de servicii, intră, datorită finalității sale comerciale, în sfera de aplicare a articolului 8 alineatul (1) litera (c) din Directiva 92/81.

40 — Hotărârea Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft, citată anterior, punctul 22.

41 — Ibidem, punctul 23.

42 — Ibidem, punctul 29.

43 — Ibidem, punctul 28.

102. În contextul unei prestări de servicii, navigația dragei purtătoare cuprinde nu numai deplasările fără încărcătură și pe cele care au ca scop transportul de materiale dragate până la locul unde sunt deversate, ci și manevrele efectuate de această dragă în timpul operațiunilor de aspirare de pe fundul apei, adică deplasările efectuate de dragă în timpul executării activității sale de dragaj.

103. În opinia noastră, trebuie, așadar, să interpretăm articolul 8 alineatul (1) litera (c) din Directiva 92/81 în sensul că noțiunea de navigație în apele comunitare acoperă manevrele efectuate de o dragă purtătoare în timpul operațiunilor de aspirare de pe fundul apei, adică deplasările efectuate de această

dragă în timpul executării activității sale de dragaj.

104. După cum am precizat anterior, Jan de Nul nu contestă în cauza din acțiunea principală plata accizelor pentru cantitatea de uleiuri minerale consumate pentru lucrările de aspirare propriu-zise. Subliniem totuși, ca observație finală, că, în opinia noastră, scutirea prevăzută de articolul 8 alineatul (1) litera (c) din Directiva 92/81 ar trebui aplicată și uleiurilor minerale consumate chiar pentru executarea unor astfel de lucrări, precum și pentru deversarea materialelor dragate. Într-adevăr, considerăm că, în vederea aplicării acestei prevederi, activitățile efectuate de o dragă purtătoare în timpul operațiunilor sale de dragaj, fie că este vorba de deplasările acesteia sau de lucrările realizate, constituie un ansamblu indivizibil.

## VI — Concluzie

105. În lumina tuturor considerațiilor de mai sus, propunem Curții să răspundă la întrebările preliminare formulate de Finanzgericht Hamburg astfel:

„1) Articolul 8 alineatul (1) litera (c) primul paragraf din Directiva 92/81/CEE a Consiliului din 19 octombrie 1992 de armonizare a structurii accizelor pentru uleiurile minerale trebuie interpretat în sensul că noțiunea «ape comunitare» cuprinde apele maritime care aparțin suveranității sau jurisdicției statelor membre, cu excepția căilor navigabile interioare avute în vedere de articolul 8

alineatul (2) litera (b) din această directivă. Acestea din urmă sunt constituite din ansamblul căilor din rețeaua navigabilă internă a Comunității, astfel cum sunt enumerate în anexa I la Directiva 87/714/CEE a Consiliului din 4 octombrie 1982 de stabilire a condițiilor tehnice pentru navele de navigație interioară.

- 2) Articolul 8 alineatul (1) litera (c) din Directiva 92/81 trebuie interpretat în sensul că noțiunea «navigație în apele comunitare» acoperă manevrele efectuate de o dragă purtătoare în timpul operațiunilor de aspirare de pe fundul apei, adică deplasările efectuate de această dragă în timpul executării activității sale de dragaj.”