

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA

YVES BOT

prednesené 14. decembra 2006¹

I — Úvod

1. V prejednávanej veci je predmetom konaní, ktoré sú predložené Súdnemu dvoru, otázka, či treba dať niektorým pojmom nachádzajúcim sa v smernici Rady 92/81/EHS z 19. októbra 1992 o harmonizácii štruktúry spotrebných daní z minerálnych olejov [neoficiálny preklad]².

2. Konkrétne má podať výklad pojmu „vody Spoločenstva“ v porovnaní s pojmom „vnútrozemské vodné cesty“.

3. Súdny dvor bude tiež musieť rozhodnúť, či sa má prevádzka plávajúceho nasávacieho rýpadla vo vodách Spoločenstva považovať v celom rozsahu za „plavbu“ v zmysle článku 8 ods. 1 písm. c) smernice 92/81 alebo či treba rozlišovať medzi jednotlivými druhmi činností vykonávanými týmto plavidlom pri jeho používaní, t. j. najmä činnosťami, ktoré sú spojené s premiestňovaním naprázdno, pohybmi v rámci bagrovacích činností a prevoze nasatých materiálov pri týchto činnostiach.

4. Týmto dvom otázkam sa v týchto návrhoch budem venovať postupne.

5. Pokiaľ ide po prvé o nájdenie kritéria, pomocou ktorého by bolo možné rozlíšiť medzi pojmami vody Spoločenstva

1 — Jazyk prednesu: francúzština.

2 — Ú. v. ES L 316, s. 12. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Rady 94/74/ES z 22. decembra 1994, ktorá mení a dopĺňa smernicu 92/12/EHS o všeobecných systémoch pre výroby podliehajúce spotrebnej dani a o vlastníctve, pohybe a monitorovaní takých výrobkov, smernicu 92/81/EHS o harmonizácii štruktúry spotrebných daní z minerálnych olejov a smernicu 92/82/EHS o aproximácii sadzieb spotrebných daní z minerálnych olejov (Ú. v. ES L 365, s. 46; Mim. vyd. 09/001, s. 264, ďalej len „smernica 92/81“). Smernica 92/81 bola zrušená smernicou 2003/96/ES z 27. októbra 2003 o reštrukturalizácii právneho rámca spoločenstva pre zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny (Ú. v. EÚ L 283, s. 51; Mim. vyd. 09/001, s. 405).

a vnútrozemské vodné cesty, odmietnem kritérium „základnej línie“ v zmysle článkov 3 až 7 Dohovoru Organizácie spojených národov o morskom práve podpísaného 10. decembra 1982 v Montego Bay³. Vyslovím tiež nesúhlas s funkčným prístupom, ktorého základom je tvrdenie, že vodami Spoločenstva v zmysle článku 8 ods. 1 písm. c) prvého pododseku smernice 92/81 sú všetky vody, v ktorých sa obvykle vykonáva námorná plavba na komerčné účely.

článku 8 ods. 1 písm. c) smernice 92/81, najskôr objasním, že Keďže je plávajúce nasávacie rýpadlo vybavené pohonným systémom, ktorý mu umožňuje samostatne sa premiestňovať, treba toto premiestňovanie pokladať za plavbu. Následne navrhmem, aby Súdny dvor vnútroštátnemu súdu odpovedal, že na pohyby plávajúceho nasávacieho rýpadla v priebehu odsávania dna, čiže pri premiestňovaní sa tohto rýpadla počas výkonu bagrovacích činností, sa tento pojem vzťahuje.

6. Podporím naopak výklad, že pojem vody Spoločenstva sa vzťahuje na výsočné morské vody, resp. morské vody patriace pod jurisdikciu členských štátov s výnimkou vnútrozemských vodných ciest uvedených v článku 8 ods. 2 písm. b) smernice 92/81. Ukážem pritom, že tieto vnútrozemské vodné cesty tvoria všetky vnútrozemské vodné cesty Spoločenstva, ako také uvedené v prílohe I smernice Rady 82/714/EHS zo 4. októbra 1982, ktorou sa stanovujú technické požiadavky na plavidlá vnútrozemskej vodnej dopravy⁴.

7. Čo sa po druhé týka výkladu pojmu plavba vo vodách Spoločenstva v zmysle

II — Právny rámec

A — Právna úprava Spoločenstva

8. V oblasti spotrebných daní zavádza smernica Rady 92/12/EHS⁵ pravidlá týkajúce sa všeobecného systému pre výroby podliehajúce spotrebnej dani. Podľa článku 2 ods. 1 tejto smernice „táto smernica a smernice uvedené v článku 1 (2) sa majú uplatňovať na území spoločenstva, ako je definované pre každý členský štát Zmluvou o založení Európskeho hospodárskeho spoločenstva, a najmä článkom 227 [zmenený na článok 229 ES]“ s výnimkou niekoľkých taxatívne vymenovaných vnútroštátnych území.

3 — Dohovor schválený v mene Spoločenstva rozhodnutím Rady 98/392/ES z 23. marca 1999 (Ú. v. ES L 179, s. 1; Mim. vyd. 04/003, s. 260) a ratifikovaný všetkými členskými štátmi Európskej únie (ďalej len „Dohovor o morskom práve“).

4 — Ú. v. ES L 301, s. 1; Mim. vyd. 07/001, s. 143.

5 — Smernica z 25. februára 1992 o všeobecných systémoch pre výroby podliehajúce spotrebnej dani a o vlastníctve, pohybe a monitorovaní takýchto výrobkov (Ú. v. ES L 76, s. 1; Mim. vyd. 09/001, s. 179).

9. Smernicami uvedenými v článku 1 ods. 2 smernice 92/12 sú konkrétne smernica 92/81, ktorá je predmetom tohto prejudiciálneho konania, a tiež smernica Rady 92/82/EHS z 19. októbra 1992 o harmonizácii sadzieb spotrebnej dane z minerálnych olejov [*neoficiálny preklad*]⁶.

10. Podľa piateho odôvodnenia smernice 92/81 „je na úrovni Spoločenstva potrebné stanoviť určité povinné oslobodenia“ [*neoficiálny preklad*].

11. Šieste odôvodnenie tejto smernice ale stanovuje, že „členským štátom treba umožniť, aby podľa vlastného uváženia uplatňovali na svojom území niektoré ďalšie oslobodenia alebo znížené sadzby, pokiaľ tým nedôjde k narušeniu hospodárskej súťaže“ [*neoficiálny preklad*].

12. Táto podvojná povinnosť a fakultatívne oslobodení je bližšie rozvedená v článku 8 ods. 1 a 2 uvedenej smernice.

13. Článok 8 ods. 1 smernice 92/81 znie:

„Popri všeobecných ustanoveniach smernice 92/12/EHS o oslobodených použitíach výrobkov podliehajúcich spotrebnej dani a bez vplyvu na iné ustanovenia Spoločenstva členské štáty oslobodia od harmonizovanej spotrebnej dane za podmienok, ktoré stanovujú na účely zabezpečenia správneho a jasného uplatnenia týchto oslobodení a zabránenia podvodom, úniku alebo zneužitiu, tieto výrobky:

...

- c) minerálne oleje dodávané ako palivo pre plavbu vo vodách Spoločenstva (vrátane rybolovu) inú než plavbu súkromnými rekreačnými plavidlami.

Na účely tejto smernice ‚súkromné rekreačné plavidlo‘ znamená akékoľvek plavidlo používané jeho vlastníkom alebo fyzickou alebo právnickou osobou, ktorá ho môže používať buď v nájme alebo z iného titulu na iné než komerčné účely, najmä nie na prepravu cestujúcich alebo tovaru alebo na poskytovanie služieb za úhradu alebo pre potreby verejných orgánov.

6 — Ú. v. ES L 316, s. 19.

...“[neoficiálny preklad]

B — Vnútroštátne právo

14. Článok 8 ods. 2 smernice 92/81 uvádza:

„Bez toho, aby boli dotknuté iné opatrenia Spoločenstva, môžu členské štáty uplatňovať úplné alebo čiastočné oslobodenia alebo zníženia vo vzťahu k sadzbám spotrebných daní z minerálnych olejov alebo z iných výrobkov určených na rovnaké použitie, ktorých používanie podlieha finančnej kontrole:

...

b) pri plavbe na vnútrozemských vodných cestách inej než súkromná rekreačná plavba;

...

g) pri bagrovaní splavných vnútrozemských vodných ciest a prístavov.“ [neoficiálny preklad]

15. V Nemecku sú vnútroštátne ustanovenia týkajúce sa od dane oslobodeného používania minerálnych olejov obsiahnuté v zákone o dani z minerálnych olejov (Mineralölsteuergesetz) z 21. decembra 1992⁷ a v nariadení, ktorým sa vykonáva zákon o dani z minerálnych olejov (Mineralölsteuer-Durchführungsverordnung) z 15. septembra 1993⁸.

16. § 4 ods. 1 bod 4 MinöStG stanovuje, že s výhradou § 12 toho istého zákona sa minerálne oleje môžu používať s oslobodením od dane ako palivo na pohon a na kúrenie na plavidlách slúžiacich výlučne na obchodnú plavbu a na doplnkové činnosti, ktoré sú s tým spojené, ako vedenie a vlečenie plavidiel a obdobné služby, alebo v doprave na vlastný účet, ako aj na vojnových plavidlách, plavidlách verejných orgánov, záchranných plavidlách používaných na mori a na rybárskych plavidlách používaných na profesionálne účely.

17. V súlade so zákonným oprávnením upraveným v § 31 ods. 2 bod 5 MinöStG, nemecký orgán s právomocou vydávať všeobecne záväzné predpisy v § 17 ods. 5 MinöStV vylúčil z pojmu „plavidlá“

7 — BGBl. 1992 I, s. 2150 a 2185, ďalej len „MinöStG“.

8 — BGBl. 1993 I, s. 1602, ďalej len „MinöStV“.

v zmysle § 4 ods. 1 bodu 4 MinöStG určité typy plávajúcích zariadení. § 17 vo svojom odseku 5 bode 2 tak najmä stanovuje, že plávajúce zariadenia ako rýpadlá, žeriavy a obilné elevátory sa nepovažujú za „plavidlá“ v zmysle § 4 ods. 1 bodu 4 MinöStG, takže zvyškové palivo, ktoré sa v nich používa ako palivo na pohon a na kúrenie, nemôže byť oslobodené od dane.

19. Plávajúce nasávacie rýpadlo umožňuje odsávať zo dna piesok, štrk a iný obdobný materiál. Zmes vody a materiálov takto vháňaných do nákladného priestoru nasávacieho rýpadla sa neskôr prepravuje na miesto, kde sa vypustí.

20. Dňa 3. apríla 2000 podal Jan de Nul na Hauptzollamt Oldenburg (ďalej len „Hauptzollamt“) vyhlásenie o množstve minerálnych olejov spotrebovanom počas prác spojených s odsávaním vody a materiálov.

III — Skutkové okolnosti a konanie v spore vo veci samej

18. Jan de Nul NV (ďalej len „Jan de Nul“ alebo „žalobca vo veci samej“) je v Belgicku usadená spoločnosť, ktorá podniká v oblasti hydraulických zariadení. Táto spoločnosť prevádzkovala vlečné nasávacie rýpacie zariadenie pomenované Cristoforo Colombo, označované aj ako plávajúce nasávacie rýpadlo, pri bagrovacej činnosti vykonávanej od 19. októbra 1999 do 17. decembra 1999 na Labe medzi Hamburgom a Cuxhavenom⁹.

21. Hauptzollamt následne žalobcovi vo veci samej oznámil, že daň z minerálnych olejov musí zaplatiť aj z množstiev používaných počas premiestňovania naprázdno a počas pohybov spojených s odsávaním. Dodatočné vyhlásenie, ktoré predložil Jan De Nul 15. novembra 2000, viedlo k pohľadávke vo výške 183 127,02 DEM.

22. Hauptzollamt rozhodnutím z 3. júla 2002 zamietol námietku, ktorú Jan De Nul proti tomuto vyhláseniu podal 19. decembra 2000. Preto 2. augusta 2002 podala táto spoločnosť žalobu na Finanzgericht Hamburg (Nemecko).

9 — Vo svojich písomných pripomienkach Jan de Nul spresňuje, že táto činnosť bola vykonávaná medzi 638. (hamburský prístav) a 748. kilometrom (vo vodách pri pobreží Cuxhavenu).

23. Na tomto súde Jan de Nul tvrdí, že činnosť plávajúceho nasávacieho rýpadla je obdobná ako činnosť plavidla špecializovaného na obchodnú plavbu, takže palivo, ktoré sa nevyužívalo na vlastnú prevádzku nasávacieho rýpadla, ale na premiestňovanie plavidla, malo byť naďalej oslobodené od dane. Podľa jeho názoru vyrubení dane z minerálnych olejov došlo k porušeniu článku 8 ods. 1 písm. c) smernice 92/81, ktorý stanovuje povinné oslobodenie pre plavbu vo vodách Spoločenstva. Úsek Labe, na ktorom sa práce vykonávali, totiž podľa žalobcu vo veci samej tvorí súčasť vôd Spoločenstva. Opierajúc sa o rozsudok Súdneho dvora z 1. apríla 2004, Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft¹⁰, taktiež tvrdí, že článok 8 ods. 1 písm. c) smernice 92/81 oslobodzuje od dane z minerálnych olejov obchodnú plavbu vykonávanú vo vodách Spoločenstva bez ohľadu na účel cesty.

24. Hauptzollamt na tomto istom súde naopak tvrdí, že oblasť, v ktorej bolo použité plávajúce nasávacie rýpadlo, predstavuje vnútrozemskú vodnú cestu, a preto oslobodenie upravené v článku 8 ods. 2 písm. b) smernice 92/81 podlieha voľnej úvahe priznanej vnútroštátnym orgánom. Zároveň uvádza, že z § 17 ods. 5 bodu 2 MinöStV vyplýva, že plávajúce zariadenia ako pláva-

júce nasávacie rýpadlo sa v zmysle § 4 ods. 1 bodu 4 MinöStG nepovažujú za plavidlá.

25. Hauptzollamt opravným oznámením z 27. decembra 2004 upravil vyhlásenie z 15. novembra 2000, čím prihliadol na rozsudok vyhlásený 3. februára 2004 Bundesfinanzhof¹¹, v ktorom ten vzal do úvahy podvojnú funkciu vykonávaných plávajúcimi nasávacími rýpadlami a na účely oslobodenia od dane z minerálnych olejov rozlíšil prepravné úkony od pracovných úkonov uskutočňovaných týmito strojmi.

26. Bundesfinanzhof totiž uznal, že keď plávajúce nasávacie rýpadlá uskutočňujú prepravné úkony, sú prevádzkované ako plavidlá v obchodnej plavbe a v tomto rozsahu musia byť od tejto dane aj oslobodené. Naopak, pri výkone prác hĺbenia, odsávania a vykládky sú prvoradámi práve pracovné úkony, a preto pri nich používané palivo nemôže byť od dane z minerálnych olejov oslobodené.

27. Hauptzollamt tým vo svojom opravnom oznámení uznal, že na spotrebu minerálnych

10 — C-389/02, Zb. s. I-3537.

11 — VII R 4/03, BFHE 205, s. 351.

olejov na premiestňovanie plávajúceho nasávacieho rýpadla naprázdno sa musí vzťahovať oslobodenie od dane z minerálnych olejov stanovené v MinöStG. Vyhlásenie z 15. novembra 2000 bolo preto do sumy vo výške 164 372,74 DEM zrušené.

28. Účastníci konania sa tak zhodli na tom, že v časti, ktorá bola podnetom na zníženie dane z minerálnych olejov, dôvod žaloby odpadol. Zo spisu vyplýva, že spor sa tak zúžil len na otázku, či je Jan De Nul túto daň z množstva minerálnych olejov spotrebovaného počas pohybov v rámci bagrovacích činností povinný zaplatiť.

IV — Návrh na začatie prejudiciálneho konania

29. Čo sa týka po prvé ohraničenia pojmov vody Spoločenstva a vnútrozemské vodné cesty, Finanzgericht Hamburg vo svojom návrhu na začatie prejudiciálneho konania vysvetľuje, že v uznesení z 23. marca 2000¹² prijal Bundesfinanzhof kritérium „základnej

linie“ v zmysle článkov 3 až 7 Dohovoru o morskom práve¹³.

30. Podľa Finanzgericht Hamburg však možno uvažovať aj o inom výklade pojmu vody Spoločenstva a rozumieť pod ním všetky vody, ktoré sú spôsobilé a určené na to, aby ich využívali námorné plavidlá. Keďže totiž smernica 92/81 rozlišuje medzi plavbou vo vodách Spoločenstva a plavbou po vnútrozemských vodných cestách, vnútroštátny súd sa domnieva, že vypomôcť si druhom plavby ako kritériom na ohraničenie pojmov sa zdá byť obhájiteľné. Z tohto pohľadu by sa potom dali za vnútrozemské vodné cesty označiť vody, v ktorých sa obvykle vykonáva riečna plavba, kým vodami Spoločenstva by boli vody, v ktorých sa obvykle vykonáva námorná plavba.

13 — V zmysle článku 3 Dohovoru o morskom práve tvorí základná línia začiatkový bod pobrežného mora a umožňuje zmerať jeho šírku. Podľa tohto článku totiž „každý štát má právo určiť si šírku svojho pobrežného mora až po hranicu nepresahujúcu 12 námorných míľ, ktorá sa meria od základných línií stanovených v súlade s týmto dohovorom“. Pri určovaní základných línií môžu štáty použiť dve metódy. Prvou metódou je metóda „obvyklej základnej línie“ (článok 5 Dohovoru o morskom práve): ide o čiaru najväčšieho odlivu pozdĺž pobrežia, t. j. o líniu, po ktorú až ustúpi voda pri najväčšom odlive. Ďalšia metóda, ktorou je metóda „priamych základných línií“ (článok 7 Dohovoru o morskom práve), sa zakladá na „preušovaných líniách, ktoré po vode spájajú významné body nachádzajúce sa na pobreží alebo na priľahlých ostrovoch“ (LUCCHINI, L., a VGLCKEL, M.: *Droit de la Mer*, zväzok 1, Pédone, Paríž, 1990, s. 178 a 179). Podľa článku 8 ods. 1 Dohovoru o morskom práve „s výnimkou ustanovení časti IV tvoria vody rozprestierajúce sa smerom k pevnine od základnej línie pobrežného mora časť vnútorných vôd štátu“. Základná línia umožňuje zmerať šírku aj ďalších morských priestorov, ako je priľahlá zóna a výlučná ekonomická zóna (pozri článok 33 ods. 2, resp. článok 57 Dohovoru o morskom práve).

12 — VII S 26/99, BFHE 191, s. 184.

31. Vnútroštátny súd tiež poznamenáva, že výklad, na základe ktorého by oslobodenie od dane existovalo za základnou líniou, kým z minerálneho oleja spotrebovaného pred touto líniou by sa podľa vnútroštátnych ustanovení musela daň odvieť, by v praxi spôsoboval značné ťažkosti tak pre prevádzkovateľa plavidla, ako aj pri kontrolách zo strany colnej správy. Pri používaní plávajúceho nasávacieho rýpadla totiž môže byť základná línia prekročená niekoľkokrát.

32. Zároveň podľa toho istého súdu by vychádzať zo základných línií viedlo k ťažko zrozumiteľným a v konečnom dôsledku nesúrodým výsledkom, pretože nie všetky základné línie sú vedené rovnakým spôsobom. V tejto súvislosti poznamenáva, že medzi Hamburgom a Cuxhavenom sa rieka Labe nachádza pred základnou líniou, ktorá spája prilahlé ostrovy, a bola by teda vnútrozemskou vodnou cestou, kým v oblasti Baltického mora by sa napríklad rieka Trave musela považovať za súčasť námorných vôd.

33. Pokiaľ ide po druhé o zmysel, ktorý treba dať pojmu plavba, Finanzgericht Hamburg vyjadruje pochybnosti o účelnosti rozlišovať medzi prepravnými úkonmi a pracovnými úkonmi plávajúceho nasávacieho rýpadla. Podľa neho plavba v akejkoľvek podobe nevyhnutne znamená spotrebu minerálnych olejov, a to aj keď sa plavidlo nepremiestňuje.

34. Vnútroštátny súd tiež poznamenáva, že takéto rozlišovanie by v praxi spôsobovalo ťažkosti. Okrem výdavkov, ktoré by si vyžadovalo podávanie priznaní na daň z minerálnych olejov, by podľa tohto súdu existovali aj značné ťažkosti v ohraničovaní, pretože aj iné druhy špecializovaných plavidiel uskutočňujú pracovné úkony, čím by sa mohli vynoriť obdobné otázky ako pri plávajúcich nasávacích rýpadlách. V tejto súvislosti spomína príklad nákladných lodí, ktoré sú vybavené zariadeniami umožňujúcimi naložiť a vyložiť ich úplne samostatne bez pomoci prístavných žeriavov.

35. Podľa vnútroštátneho súdu by sa mohlo posúdenie zakladať na otázke, či v danom plavidle existuje vlastný pohonný systém a či sa využíva. Potom by bolo potrebné pod „plavbou“ rozumieť plavbu v akejkoľvek podobe bez ohľadu na účel cesty — ktorým môže byť aj uskutočňovanie pracovných úkonov —, pokiaľ sa využíva vlastný pohonný systém.

36. Vnútroštátny súd na záver svojich pripomienok uvádza, že ak by sa ukázalo, že ním načrtnuté smerovanie je správne, potom by dané použitie plávajúceho nasávacieho rýpadla na Labe medzi Cuxhavenom a Hamburgom bolo „plavbou vo vodách Spoločenstva“ v zmysle článku 8 ods. 1 písm. c) prvého pododseku smernice 92/81. Žalobe, ktorú naň podal Jan de Nul, by sa v tomto prípade muselo vyhovieť.

37. Vzhľadom na pretrvávajúce pochybnosti o výklade tohto ustanovenia smernice 92/81, ako i článku 8 ods. 2 písm. b) tej istej smernice rozhodol Finanzgericht Hamburg prerušiť konanie, kým Súdny dvor odpovie na nasledujúce prejudiciálne otázky:

V — Posúdenie

A — O prvej prejudiciálnej otázke

„1. Ako treba chápať pojem vody Spoločenstva v zmysle článku 8 ods. 1 písm. c) prvého pododseku smernice 92/81 vo vzťahu k pojmu vnútrozemská vodná cesta v zmysle článku 8 ods. 2 písm. b) [uvedenej smernice]?

38. Touto prvou otázkou vnútroštátny súd v podstate navrhuje, aby Súdny dvor podal výklad pojmu vody Spoločenstva v zmysle článku 8 ods. 1 písm. c) prvého pododseku smernice 92/81 v porovnaní s pojmom vnútrozemské vodné cesty v zmysle článku 8 ods. 2 písm. b) tejto smernice.

2. Treba prevádzku plavidla s vlečným nasávacím rýpacím zariadením (takzvané nasávacie plávajúce rýpadlo) vo vodách Spoločenstva v celom rozsahu považovať za plavbu v zmysle článku 8 ods. 1 písm. c) prvého pododseku smernice 92/81 alebo treba rozlišovať medzi rôznymi druhmi činností vykonávaných počas jeho použitia?“

39. Tak z návrhu na začatie prejudiciálneho konania podaného Finanzgericht Hamburg, ako aj z písomných pripomienok predložených Súdnemu dvoru spoločnosťou Jan de Nul, Hauptzollamt, belgickou vládou a Komisiou Európskych spoločenstiev vyplýva, že s cieľom nájsť odpoveď na túto otázku sa skúmajú dve základné cesty, totiž na jednej strane relevantnosť kritéria základnej línie stanoveného v Dohovore o morskom práve a na druhej strane možnosť funkčného prístupu.

40. V tomto ohľade sa Jan de Nul domnieva, že pri definovaní pojmu vody Spoločenstva treba vychádzať z podstaty činnosti vykonávanej v týchto vodách. Podľa žalobcu vo veci samej sa má pri rozlišovaní medzi vodami

Spoločenstva a riečnymi vodami použitý funkčný prístup a nie kritérium základnej línie stanovené v Dohovore o morskome práve. Účel tohto kritéria sa totiž líši od účelu smernice 92/81, ktorým je vymedziť výsostné práva jednotlivých zmluvných štátov tohto dohovoru, ako aj ich vzájomné povinnosti.

41. Jan de Nul vysvetľuje funkčný prístup, ktorý obhajuje, nasledujúcim spôsobom: pri rozlišovaní medzi oboma týmito pojmi, ktorých výklad sa má podať, treba vychádzať z druhu prepravy vykonávanej vo vodách Spoločenstva, resp. v riečnych vodách podľa konkrétnych okolností daného prípadu. Vodné cesty, po ktorých sa obvykle plavia riečne lode, sa tak musia považovať za riečne vody, pretože z dôvodu svojho usporiadania nie sú riečne vody obvykle vhodné pre námorné lode. Morskými vodami sú naopak všetky vody, ktoré sú z prirodzeného hľadiska súčasťou mora alebo ktoré sú z dôvodu svojho usporiadania využívané námornými loďami.

42. Podľa tohto prístupu by sa tak Waddenské more, ako i prístupové cesty do medzinárodných prístavov v Emdene, Brémach, Bremerhavene, Cuxhavene a Hamburgu a aj prístupová cesta do Kielskeho kanálu museli považovať za súčasť morských vôd, a teda vôd Spoločenstva.

43. Podobne ako Finanzgericht Hamburg a Jan de Nul sa aj Komisia domnieva, že použitie kritéria základnej línie nie je náležité, a to preto, že pomocou tohto kritéria, ktoré predstavuje technickú pomôcku slúžiacu na naplnenie účelu vlastného Dohovoru o morskome práve, sa nedá zabezpečiť dosiahnutie cieľov stojacich v pozadí článku 8 ods. 1 písm. c) smernice 92/81, teda zabezpečiť riadne fungovanie vnútorného trhu a zamedziť narušenie hospodárskej súťaže.

44. Preto Komisia navrhuje, aby bolo ohraničenie medzi vodami Spoločenstva a vnútrozemskými vodnými cestami urobené v medziach znenia a účelu smernice 92/81. Tento prístup by hovoril v prospech výkladu pojmu vody Spoločenstva zodpovedajúcemu návrhu Finanzgericht Hamburg, t. j. že sú nimi všetky vody, v ktorých sa obvykle vykonáva námorná plavba na komerčné účely. Podľa Komisie sa musí pásmo, ktoré je predmetom sporu vo veci samej, medzi nemeckým pobrežím a hamburským prístavom ako jedným z najväčších námorných prístavov na svete považovať za súčasť takto vymedzených vôd Spoločenstva.

45. Komisia dodáva, že tento výklad povedie v súlade s účelom článku 8 ods. 1 písm. c) smernice 92/81 k tomu, že sa na námornú plavbu bude vzťahovať rovnaký režim vo všetkých relevantných prípadoch nezávisle na polohe daného prístavu vzhľadom

na pobrežie, teda či je priamo na pobreží, alebo ďalej vo vnútrozemí na brehoch nejakej veľkej rieky.

46. Hauptzollamt v podstate súhlasí s argumentmi, ktoré vo svojom návrhu na začatie prejudiciálneho konania predkladá Finanzgericht Hamburg, a tiež sa domnieva, že by sa na ohraničenie medzi vodami Spoločenstva a vnútrozemskými vodnými cestami nemalo použiť kritérium základnej línie.

47. Domnieva sa ale, že funkčný prístup, podľa ktorého by vodami Spoločenstva boli všetky vody, ktoré sú spôsobilé a určené na to, aby ich využívali námorné plavidlá, môže svojou povahou nadmieru zasahovať do práv členských štátov. Okrem morských vôd totiž môžu námorné plavidlá využívať aj všetky nemecké vodné cesty s potrebnou hĺbkou. Okrem Labe po Hamburg tak pôjde aj o Vezeru po Brémy, riekou Hunte po Oldenburg, Kielsky kanál (Nord-Ostsee-Kanal), Emžu po Leer a Rýn po Duisburg. Ak by sme prijali takýto výklad, potom by minerálny olej používaný ako palivo na vyššie uvedených vodných cestách, ktoré Hauptzollamt považuje za vnútrozemské vodné cesty, musela Spolková republika Nemecko na základe článku 8 ods. 1 písm. c) smernice 92/81 oslobodiť.

48. Na podporu tohto svojho stanoviska uvádza, že podľa definície pojmu vnútrozemské vodné cesty obsiahnutej v § 1 ods. 1 bode 1 spolkového zákona o vodných cestách (Bundeswasserstraßengesetz)¹⁴ v znení zo 4. novembra 1998 tvorí rieka Labe v úseku od česko-nemeckej hranice až po miesto, kde sa pri Cuxhavene vlieva do Severného mora, vnútrozemskú vodnú cestu. Nemecké právne predpisy navyše poznajú vnútrozemské vodné cesty určené na to, aby ich využívali námorné plavidlá. Úsek Labe medzi dolnou hranicou hamburského prístavu a ústím rieky do Severného mora pri Cuxhavene tak podľa § 1 ods. 1 bodu 6 nariadenia o námorných vodných cestách (Seeschiffahrtsstraßenordnung)¹⁵ v znení z 22. októbra 1998 tvorí aj námornú vodnú cestu.

49. Hauptzollamt preto navrhuje, aby Súdny dvor prijal nasledujúce dve definície:

- vody Spoločenstva tvoria pobrežné moria do vzdialenosti 12 námorných míľ od základnej línie, ako aj morské vody nachádzajúce sa pred touto líniou

14 — BGBl. 1998 I, s. 3294.

15 — BGBl. 1998 I, s. 3209.

s výnimkou vnútrozemských vodných ciest v zmysle článku 8 ods. 2 písm. b) smernice 92/81,

čienstva a vnútrozemské vodné cesty vyslovene nevymedzuje. K definitívnemu návrhu na to, aký zmysel treba týmto dvom pojmom dať, nedôjeme ani po preštudovaní preambuly tejto smernice.¹⁷

— vnútrozemské vodné cesty zodpovedajú vnútrozemským vodám členského štátu, ktoré sú až po svoje ústie do širšieho mora vhodné a určené na plavbu.

52. Rozlišovať medzi pojmi vody Spoločenstva a vnútrozemské vodné cesty je pritom kľúčové pri rozhodovaní o tom, ktorý z režimov oslobodenia a/alebo zníženia spotrebnej dane z minerálnych olejov upravenej v smernici 92/81 sa má uplatniť.

50. Pokiaľ ide o belgickú vládu, tá sa s poukazom na článok 1 prvý pododsek a článok 2 ods. 2 písm. e) nariadenia Rady (ES) č. 718/1999 z 29. marca 1999 o pláne kapacity flotily spoločenstva na podporu vnútrozemskej vodnej dopravy¹⁶ domnieva, že sa na pravidlá, ktoré sa čiastočne plavia po mori, vzťahujú právne predpisy Spoločenstva o plavbe vo vodách Spoločenstva.

53. Pripomínam totiž, že na základe článku 8 ods. 1 písm. c) prvého pododseku tejto smernice sú minerálne oleje dodávané ako palivo pre inú plavbu vo vodách Spoločenstva než plavbu súkromnými rekreačnými pravidlami oslobodené od harmonizovanej spotrebnej dane povinne. Naopak, na minerálne oleje používané pri inej plavbe po vnútrozemských vodných cestách než súkromná rekreačná plavba sa v zmysle článku 8 ods. 2 písm. b) uvedenej smernice úplné alebo čiastočné oslobodenie, resp. zníženie jej sadzieb spotrebnej dane podľa uváženia členských štátov vzťahovať môže, ale nemusí.

51. Vo vzťahu k všetkým týmto pripomienkam treba predovšetkým uviesť, že znenie článkov smernice 92/81 pojmy vody Spolo-

17 — V tomto ohľade výraz „vnútri svojho územia“ nachádzajúci sa v šiestom odôvodnení smernice 92/81 vec príliš neobjasňuje, pretože vody Spoločenstva možno považovať aj za vody „vnútri“ územia členských štátov a konkrétne za neoddeliteľnú súčasť ich námorného územia.

16 — Ú. v. ES L 90, s. 1; Mim. vyd. 07/004, s. 271.

54. Prvým navrhovaným kritériom na rozlíšenie pojmov vody Spoločenstva a vnútrozemské vodné cesty je kritérium základnej línie v zmysle článku 3 a nasl. Dohovoru o morskom práve.

55. Všetky názory vyjadrené v písomných pripomienkach predložených Súdnemu dvoru toto kritérium v prejednávanej veci zhodne odmietajú.

56. S týmto postojom súhlasím aj ja. Domnievam sa totiž, že hoci táto technická pomôcka má zásadný význam v rámci Dohovoru o morskom práve, keďže najmä predstavuje začiatkový bod pobrežného mora a umožňuje zmerať jeho šírku, jeho použitie v rámci smernice 92/81 sa nezdá byť náležitým, keďže, ako zdôrazňuje Komisia, týmito dvoma aktmi sa sledujú odlišné ciele.

57. V tomto smere je dôležité zdôrazniť, že predmetom Dohovoru o morskom práve je podľa jeho preambuly „vytvoriť... právny poriadok pre moria a oceány, ktorý by uľahčil medzinárodné spojenia a napomáhal mierovému využitiu morí a oceánov, spravodlivému a účinnému využívaniu ich zdrojov, zachovaniu živých zdrojov a ich štúdiu, ochrane a zachovaniu morského prostredia“. Inštitút základnej línie sa podieľa na vytvo-

rení tohto „právneho poriadku“, keďže, ako som spomínal, pomáha ohraničiť morské priestory definované v tomto dohovore, čiže vnútrozemské vody, pobrežné more, príslušnú zónu a výlučnú ekonomickú zónu. Tým sa podieľa na vymedzení práv, ktoré môžu vykonávať zmluvné štáty, a povinností, ktoré sú pre každé z uvedených priestorov týmto štátom uložené, v súlade s ustanoveniami Dohovoru o morskom práve.

58. Ako spresnil Súdny dvor, čo sa týka smernice 92/81, jej cieľom je „zabezpečiť voľný pohyb minerálnych olejov na vnútornom trhu, ako aj zamedziť narušeniu hospodárskej súťaže, ku ktorému by mohlo dôjsť z dôvodu rôznych systémov spotrebných daní“¹⁸. Kritérium, ktoré si zvolíme na rozlíšenie vôd Spoločenstva a vnútrozemských vodných ciest, musí byť tomuto cieľu primerané. Nemyslím si ale, že by tak tomu v prípade kritéria základnej línie bolo.

59. Okrem toho brať zreteľ na základnú líniu by podľa môjho názoru viedlo k neprimeranému dôsledku, totiž že by sa „vnútorné vody“ členských štátov, ktorými sú podľa článku 8 Dohovoru o morskom práve

¹⁸ — Rozsudok z 29. apríla 2004, Komisia/Nemecko, C-240/01, Zb. s. I-4733, bod 39.

„vody rozprestierajúce sa smerom k pevnine od základnej línie pobrežného mora“, mali všetky považovať za vnútrozemské vodné cesty v zmysle smernice 92/81, a to aj vtedy, keď sa nachádzajú za ústím riek.

60. Na rozlišovanie medzi vodami Spoločenstva a vnútrozemskými vodnými cestami na účely uplatňovania smernice 92/81 teda z môjho pohľadu nie je kritérium základnej línie, ktoré sa nachádza v článku 3 a nasl. Dohovoru o morskom práve, vhodné.

61. Vymedzenie oboch týchto pojmov však podľa môjho názoru nesmie byť ponechané iba na voľnej úvahe členských štátov, pri ktorej hrozia nejednotné výklady, čo by sa priečilo cieľu harmonizácie sledovanému normotvorcom Spoločenstva v smernici 92/81. Pre pojmy vody Spoločenstva a vnútrozemské vodné cesty treba preto nájsť autonómny výklad.¹⁹

19 — To isté konštatoval Súdny dvor v už citovanom rozsudku Komisia/Nemecko, aj pokiaľ ide o výraz „používané ako palivo“, ktorý sa nachádza v článku 2 ods. 2 prvej vete smernice 92/81 v bode 21 už citovaného rozsudku Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft. Súdny dvor pri rovnakom slede myšlienok vyslovil, že „akýkoľvek rozdielny výklad povinností týkajúcich sa oslobodenia od dane by nielenže škodil cieľom právnej úpravy Spoločenstva a právnej istoty, ale hrozil by aj zavádzaním nerovného zaobchádzania s dotknutými hospodárskymi subjektmi“.

62. V tejto súvislosti Súdny dvor už mal príležitosť spresniť v už citovanom rozsudku Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft, že „definície výrobkov, na ktoré sa vzťahuje smernica 92/81, a oslobodení týchto výrobkov od dane musia byť predmetom autonómneho výkladu vychádzajúceho zo znenia dotknutých ustanovení a účelu tejto smernice“²⁰.

63. Už som uviedol, že znenie smernice 92/81 vo veci vymedzenia, a tým aj ohraničenia pojmov vody Spoločenstva a vnútrozemské vodné cesty nič nehovorí.

64. Pokiaľ ide o účel tejto smernice, podľa mňa sa z neho *a priori* nedá bez všetkého vyvodiť uspokojivé kritérium. Tak režim povinného, ako aj režim fakultatívneho oslobodenia totiž musia byť, ako o tom svedčí šieste odôvodnenie predmetnej smernice, viazané cieľom, ktorým je zabrániť narušeniu hospodárskej súťaže. Pritom k narušeniu hospodárskej súťaže, ktorému má teda táto smernica zabrániť, môže dôjsť rovnako pri plavbe vo vodách Spoločenstva, ako aj v prípade plavby po vnútrozemských vodných cestách v rámci Spoločenstva.

20 — Bod 19.

65. Keďže znenie ani účel smernice 92/81 neumožňujú pojmy vody Spoločenstva a vnútrozemské vodné cesty presne vymedziť, treba zistiť, či sa vymedzenie týchto dvoch pojmov nenachádza v iných aktoch Spoločenstva.

66. Je nutné konštatovať, že tieto dva pojmy nie sú ani novými v práve Spoločenstva, ani špecifickými pre oblasť upravenú smernicou 92/81.

67. Je totiž zaujímavé všimnúť si, že pojem vody Spoločenstva sa používa v oblasti spoločnej politiky rybolovu. Jedno zo svojich prvých vyjadrení, i keď pod iným pomenovaním, našlo v nariadení Rady (EHS) č. 2141/70²¹ a neskôr v nariadení Rady (EHS) č. 101/76²², ktoré ho nahradilo, ktoré členským štátom uložili povinnosť zabezpečiť pre všetky rybárske plavidlá plaviace sa pod vlajkou niektorého členského štátu a registrované na území Spoločenstva rovné podmienky prístupu a využívania dna *vo výsočných morských vodách, resp. morských vodách patriacich pod jurisdikciu týchto štátov*.²³

21 — Nariadenie z 20. októbra 1970, ktorým sa stanovuje spoločná štrukturálna politika v odvetví rybolovu [neoficiálny preklad] (Ú. v. ES L 236, s. 1).

22 — Nariadenie z 19. januára 1976, ktorým sa stanovuje spoločná štrukturálna politika v odvetví rybolovu [neoficiálny preklad] (Ú. v. ES L 20, s. 19).

23 — Pozri články 2 ods. 1 týchto nariadení.

24 — Pozri najmä rozsudok z 25. júla 1991, Komisia/Španielsko, C-258/89, Zb. s. I-3977, body 12 a 13. Vytvorenie rybolovného pásma vychádza z rozhodnutia Rady z 3. novembra 1976 o niektorých vonkajších aspektoch vytvorenia rybolovného pásma v Spoločenstve do vzdialenosti 200 míľ s účinnosťou od 1. januára 1997 [neoficiálny preklad] (Ú. v. ES C 105, 1981, s. 1).

68. Pojem vody Spoločenstva bol takisto použitý na označenie rybolovného pásma v Spoločenstve, ktoré bolo výsledkom prebratia výlučných ekonomických zón členských štátov do právnej úpravy Spoločenstva.²⁴

69. V oblasti rybolovu ďalej novšie akty Spoločenstva za „vody Spoločenstva“ výslovne označujú „výsočné vody alebo vody patriace pod jurisdikciu členských štátov“ v protiklade s „medzinárodnými vodami“, ktoré „nie sú výsočnými vodami ani nespádajú pod jurisdikciu žiadneho štátu“.²⁵

70. Takto, v protiklade s medzinárodnými vodami vymedzeným vodám Spoločenstva, chápaným v širokom zmysle ako výsočné morské vody, resp. morské vody patriace pod jurisdikciu členských štátov, je dané obsiahnuť v sebe všetky morské územia členských štátov.

25 — Pozri najmä článok 2 písm. b) a článok 3 písm. b) nariadenia Rady (ES) č. 27/2005 z 22. decembra 2004, ktorým sa na rok 2005 stanovujú príležitosti na rybolov a príslušné podmienky pre určité násadové ryby a skupiny násadových rýb, uplatniteľné vo vodách Spoločenstva a pre plavidlá Spoločenstva vo vodách, v ktorých sa vyžaduje obmedzovanie úlovkov (Ú. v. EÚ L 12, 2005, s. 1).

71. Aby sme mohli určiť, kde je dolná hranica medzi vodami Spoločenstva a vnútrozemskými vodnými cestami uvedenými v článku 8 ods. 2 písm. b) smernice 92/81, je teraz potrebné oba pojmy postaviť proti sebe, tak ako na to vo svojej prvej otázke nabáda vnútroštátny súd.

72. S týmto zámerom najprv poznamenávam, že pojem vnútrozemské vodné cesty je v plnom rozsahu súčasťou práva Spoločenstva. „Vnútrozemská vodná doprava“ sa totiž výslovne uvádza v článku 80 ES.

73. Ďalej poukazujem na to, že s cieľom právne upraviť vnútrozemskú plavbu v rámci Spoločenstva bolo prijatých mnoho aktov Spoločenstva, napríklad pokiaľ ide o prístup k povolaniu dopravcov tovaru vo vodnej doprave a vzájomné uznávanie diplomov²⁶, štrukturálne ozdravenie²⁷, kapacitu flotily Spoločenstva²⁸, bezpečnosť a technické

požiadavky na pravidlá vnútrozemskej vodnej dopravy²⁹, či vymedzenie spoločných pravidiel uplatniteľných na vnútrozemskú nákladnú a osobnú vodnú dopravu medzi členskými štátmi³⁰.

74. Spomedzi týchto aktov Spoločenstva by som chcel vyzdvihnúť najmä smernicu 82/714, ktorá, pripomínam, stanovuje technické požiadavky na pravidlá vnútrozemskej vodnej dopravy. Táto smernica spadá do rámca vykonávania spoločnej dopravnej politiky v oblasti vnútrozemskej plavby a podľa svojho prvého odôvodnenia má prispieť k tomu, aby sa „pohyb lodí na sieti spoločenstva... uskutočňoval za najlepších podmienok, čo sa týka bezpečnosti a hospodárskej súťaže“.

75. Vzhľadom na to, že sa „vnútrozemské vodné cesty spoločenstva... líšia, čo sa týka bezpečnosti“, sú tieto vodné cesty smernicou 82/714 „rozdelené do zón“³¹.

26 — Pozri najmä smernicu Rady 87/540/EHS z 9. novembra 1987 o prístupe k povolaniu dopravcov tovaru vo vnútroštátnej a medzinárodnej vodnej doprave a o vzájomnom uznávaní diplomov, osvedčení a iných dokladov o formálnych kvalifikáciách pre toto povolanie (Ú. v. ES L 322, s. 20; Mim. vyd. 06/001, s. 191).

27 — Nariadenie (EHS) Rady č. 1101/89 z 27. apríla 1989 o štrukturálnom ozdravení vo vnútrozemskej vodnej doprave [neoficiálny preklad] (Ú. v. ES L 116, s. 25).

28 — Nariadenie č. 718/1999.

29 — Pripomeňme si dve smernice: smernicu Rady 76/135/EHS z 20. januára 1976 o vzájomnom uznávaní plavebných licencií pre pravidlá vnútrozemskej vodnej dopravy (Ú. v. ES L 21, s. 10; Mim. vydanie 07/001, s. 64) a smernicu 82/714.

30 — Pozri najmä nariadenie Rady (ES) č. 1356/96 z 8. júla 1996 o spoločných pravidlách uplatniteľných na vnútrozemskú nákladnú a osobnú vodnú dopravu medzi členskými štátmi z hľadiska slobody poskytovať také dopravné služby (Ú. v. ES L 175, s. 7; Mim. vyd. 06/002, s. 295).

31 — Tretie odôvodnenie smernice 82/714. Článok 1 tejto smernice túto klasifikáciu spresňuje a odkazuje na prílohu I tejto smernice.

76. Je osobitne zaujímavé odvolať sa na prílohu I tejto smernice. Táto príloha totiž obsahuje „zoznam vodných ciest v rámci Spoločenstva geograficky rozdelených na zóny 1, 2, 3 a 4“.

77. V kapitole 1 tejto prílohy je medzi vnútrozemskými vodnými cestami Spolkovej republiky Nemecko zatriedenými do zóny 2 uvedený nasledujúci opis, ktorý je vhodné citovať celý:

„Labe: od dolnej hranice prístavu Hamburg po priamku spájajúcu svetelný maják Döse a severozápadný bod Hohe Ufer (Dieksand) s prítokmi Este, Lühe, Schwinge, Oste, Pinnau, Krückau a Stör (v každom prípade od hrádze po ústie), vrátane Nebeneibe.“

78. Taktó opísaná zóna zodpovedá ústiu Labe, ktoré začína na úrovni hamburského prístavu a pokračuje až po vtok do Severného mora severne od Cuxhavenu. Táto zóna predstavuje väčšiu časť úseku, na ktorom plávajúce nasávacie rýpadlo Cristoforo Colombo vykonávalo bagrovacie práce. V práve Spoločenstva tvorí táto zóna vnú-

trozemskú vodnú cestu, a preto ju podľa môjho názoru treba za takú označiť aj na účely uplatňovania smernice 92/81.

79. Keďže normotvorca Spoločenstva v tejto smernici odkazuje na pojem „vnútrozemské vodné cesty“ bez toho, aby tento pojem nejako osobitne vymedzoval, musel nevyhnutne vychádzať z už existujúceho vymedzenia toho, na čo sa tento výraz vzťahuje. Navyše sa domnievam, že by bolo nekonzistentné a v rozpore so zásadou právnej istoty definovať pojem vnútrozemské vodné cesty odlišne podľa toho, o aký akt Spoločenstva ide.

80. Dodávam, že hrozba narušenia hospodárskej súťaže je podľa môjho názoru obsiahnutá v už samotnej smernici 92/81 ako výsledok podvojnosti režimov oslobodenia od dane, ktorú táto smernica pripúšťa. Preto skôr než súdnym výkladom vedúcim k vytvoreniu nového kritéria stojaceho nad ostatnými, v právnych predpisoch už existujúcimi kritériami, sa toto riziko dá vylúčiť zmenou právnych predpisov Spoločenstva, ktorou by sa zjednotili režimy a vyjasnili príslušné právne normy.³² Z hľadiska jeho prístupnosti, a tým aj efektivity je azda vlastným záujmom práva Spoločenstva, aby sa takémuto prekryvaniu definícií zamedzilo.

32 — V tejto súvislosti uvádzam, že článok 8 ods. 1 písm. a) pôvodného návrhu smernice Rady o harmonizácii štruktúry spotrebnej dane z minerálnych olejov predloženého Komisiou 27. septembra 1990 podriaďoval rovnakému režimu oslobodenia „oleje dodané ako palivo pre vnútrozemskú plavbu a plavbu vo vodách Spoločenstva“ [KOM(90) 434 v konečnom znení, Ú. v. ES C 322, s. 18].

81. Pojem vnútrozemské vodné cesty sa teda podľa mňa musí chápať tak, že zahŕňa všetky vnútrozemské vodné cesty Spoločenstva, ako také vymenované v prílohe I smernice 82/714.

82. Pokiaľ ide o pojem vody Spoločenstva, ten sa vo vzťahu k tejto definícii musí chápať tak, že sa vzťahuje na výsostné morské vody, resp. morské vody patriace pod jurisdikciu členských štátov, s výnimkou vnútrozemských vodných ciest, ktoré som ako také práve vymedzil.

83. Nezdá sa mi, že by funkčný prístup navrhovaný Finanzgericht Hamburg a obhajovaný spoločnosťou Jan de Nul i Komisiou mohol tento môj záver spochybníť.

84. Pripomínam, že základom tohto prístupu je tvrdenie, že vody Spoločenstva v zmysle článku 8 ods. 1 písm. c) prvého pododseku smernice 92/81 zodpovedajú všetkým vodám, v ktorých sa obvykle vykonáva námorná plavba na komerčné účely.

85. Podľa mňa ale taký výklad vedie k popieraniu skutočnosti, že na úrovni Spoločenstva existuje osobitná kategória

vnútrozemských vodných ciest, a to vodných ciest námorného charakteru.

86. Práve vyššie opísané ústie Labe vykazuje osobitné znaky, ktoré mu prisudzujú postavenie vodnej cesty námorného charakteru.

87. Táto kvalifikácia nevychádza iba z vnútroštátneho práva, je rovnako súčasťou práva Spoločenstva. Rozhodnutie Komisie 77/527/EHS z 29. júla 1977, ktorým sa ustanovuje zoznam námorných vodných ciest na účely smernice Rady 76/135/EHS³³ totiž do tejto kategórie zaraďuje „Elbe unterhalb des Hamburger Hafens“. Rovnako aj príloha I nariadenia Komisie (ES) č. 13/2004 z 8. decembra 2003, ktorým sa určuje obsah zoznamu vodných ciest námorného charakteru stanovených v článku 3 písm. d) nariadenia Rady (EHS) č. 1108/70³⁴, uvádza ako súčasť vodných ciest námorného charakteru „Unterelbe“.

33 — Ú. v. ES L 209, s. 29; Mim. vyd. 07/001, s. 71. Toto rozhodnutie je vykonávacím predpisom k článku 3 ods. 6 smernice 76/135/EHS Rady z 20. januára 1976 o vzájomnom uznávaní plavebných licencií pre plavidlá vnútrozemskej vodnej dopravy (Ú. v. ES L 21, s. 10; Mim. vydanie 07/001, s. 64), podľa ktorého „členské štáty môžu vyžadovať splnenie dodatočných podmienok, ktoré sú ekvivalentné podmienkam stanovených pre vlastné plavidlá pre plavbu na námorných plavebných trasách. Členské štáty informujú Komisiu o svojich námorných plavebných trasách, ktorých zoznam bude zostavený Komisiou do troch mesiacov po nadobudnutí platnosti tejto smernice, a to na základe informácií dodaných členskými štátmi.“

34 — Ú. v. EÚ L 3, 2004, s. 3; Mim. vyd. 07/008, s. 3.

88. Z toho vyplýva, že okolnosť, že vody môžu využívať námorné plavidlá na komerčné účely, by sama osebe nemala stačiť na označenie týchto vôd za vody Spoločenstva.

89. Na záver tejto analýzy teda navrhujem, aby Súdny dvor odpovedal Finanzgericht Hamburg, že článok 8 ods. 1 písm. c) prvý pododsek smernice 92/81 sa má vykladať tak, že pojem vody Spoločenstva zahŕňa výsočné morské vody, resp. morské vody patriace pod jurisdikciu členských štátov, s výnimkou vnútrozemských vodných ciest uvedených v článku 8 ods. 2 písm. b) tejto smernice. Tieto vnútrozemské vodné cesty tvoria všetky vnútrozemské vodné cesty, ktoré sú vymenované v prílohe I smernice 82/714.³⁵

B — O druhej prejudiciálnej otázke

90. Touto druhou otázkou Finanzgericht Hamburg navrhuje, aby Súdny dvor roz-

hodol, či treba prevádzku plávajúceho nasávacieho rýpadla vo vodách Spoločenstva v celom rozsahu považovať za plavbu v zmysle článku 8 ods. 1 písm. c) prvého pododseku smernice 92/81 alebo či treba rozlišovať medzi rôznymi druhmi činností vykonávaných týmto plávajúcim nasávacím plavidlom počas jeho použitia.

91. Z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že Hauptzollamt v priebehu konania vo veci samej pripustil, že na spotrebu minerálnych olejov počas premiestňovania sa plávajúceho nasávacieho rýpadla Cristoforo Colombo naprázdno sa má oslobodenie od spotrebnej dane vzťahovať. Navyše v konaní vo veci samej proti úhrade tejto dane z objemu minerálnych olejov spotrebovaného na vlastný výkon prác spojených s odčerpávaním vody a materiálov Jan de Nul nenamieta.³⁶ Z toho vyplýva, že spor vo veci samej sa obmedzuje len na otázku prípadného oslobodenia minerálnych olejov spotrebovaných pri pohyboch rýpadla počas úkonov spojených s odsávaním dna, čiže pri premiestňovaní sa tohto rýpadla počas výkonu bagrovacích činností.³⁷

³⁵ — V osobitnom rámci konania vo veci samej a z opisu trasy rýpadla podaného spoločnosťou Jan de Nul v jej písomných pripomienkach sa zdá, že toto zariadenie sa z veľkej časti plavilo po vnútrozemskej vodnej ceste tvorenej Unterelbe a potom vo vodách Spoločenstva popri Cuxhavene. Rozhodnutí o tejto otázke, kľúčovej pre rozdelenie minerálnych olejov na tie, ktoré spadajú pod režim povinného oslobodenia, a tie, na ktoré sa vzťahuje režim fakultatívneho oslobodenia, bude vecou Finanzgericht Hamburg.

³⁶ — Návrh na začatie prejudiciálneho konania, s. 3 a 4.

³⁷ — Rovnako ako Komisia chápem pojem „premiestňovanie sa“ v širšom zmysle slova, čiže zahŕňam pod neho technickú činnosť spočívajúcu v udržíaní rýpadla na mieste.

92. Preto, tak ako to navrhuje Komisia³⁸, treba tejto druhej otázke rozumieť tak, že jej predmetom je určiť, či sa takéto pohyby majú považovať za plavbu vo vodách Spoločenstva v zmysle článku 8 ods. 1 písm. c) smernice 92/81.

93. Nazdávam sa, že na túto otázku treba dať kladnú odpoveď.

94. Po prvé sa domnievam, že keďže je plávajúce nasávacie rýpadlo vybavené pohonným systémom, ktoré mu umožňuje samostatne sa premiestňovať, treba toto premiestňovanie pokladať za plavbu. Inak by tomu bolo podľa môjho názoru v prípade rýpadla, ktoré nedisponuje žiadnym prostriedkom umožňujúcim mu samostatne sa plaviť.³⁹

38 — Pisomné pripomienky, body 68 a 69.

39 — Ako príklad spomeniem prípad rýpadla vlečeného remorkérom na miesto výkonu bagrovacích činností, ktorý bol predmetom rozhodnutia francúzskeho Tribunal des conflits z 11. decembra 1972, Préfet de la Gironde/CA Bordeaux (Spathis/Port autonome de Bordeaux), č. 1975. Tento súd sa v súvislosti s týmto druhom rýpadla vyjadril, že „hoci by sa pohybovaním po dĺžke a do strán, uchytene k pevným bodom alebo k nehybným predmetom, dokázalo pri svojej práci niekoľkokrát premiestniť v pozdĺžnom či priečnom smere, táto okolnosť, ktorú nemožno oddeliť od vlastnej prevádzky zariadenia, nemôže byť dôvodom, aby sme naň hľadeli ako na dopravný prostriedok v zmysle ustanovení zákona z 31. decembra 1957“, ktorým sa súdom priznáva právomoc rozhodovať o žalobách o náhradu škody spôsobenej dopravným prostriedkom, podaných proti subjektom verejného práva (Ú. v. ES „Zákony a nariadenia“ z 5. januára 1958, s. 196). Ustanovenia tohto zákona sa naopak uplatnia v prípade škody zapríčinennej samohybným rýpadlom vykonávajúcim bagrovacie práce v prístave [pozri rozhodnutie francúzskeho Tribunal des conflits z 24. mája 1965, Préfet de Seine-Maritime/TGI du Havre (Société Marles-Kuhlmann), č. 1858].

95. Po druhé podotýkam, že Súdny dvor už bol vedený vyložiť pojem plavba v zmysle článku 8 ods. 1 písm. c) smernice 92/81 v už citovanom rozsudku Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft.

96. Vo veci, v ktorej bol tento rozsudok vydaný, podal pohrebný ústav Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft eG (ďalej len „Deutsche See“) na Hauptzollamt žiadosť o povolenie používať na svojich lodiach pri organizácii pohrebných obradov na otvorenom mori minerálne oleje oslobodené od spotrebnej dane. S odvolaním sa na § 4 ods. 1 bod 4 MinöStG Hauptzollamt Kiel oslobodenie od dane odmietol Deutsche See priznať z dôvodu, že predmetom jeho činnosti nie je preprava osôb či vecí na komerčné účely, ale vykonávanie pohrebných obradov na mori. Finanzgericht Hamburg, na ktorý bol predložený spor, sa preto Súdneho dvora opýtal na výklad pojmu plavba v zmysle článku 8 ods. 1 písm. c) prvého pododseku smernice 92/81.

97. Vo svojom rozsudku Súdny dvor zdôraznil, že toto ustanovenie, ktoré, pripomínam, stanovuje oslobodenie v prospech minerálnych olejov dodávaných ako palivo pre plavbu vo vodách Spoločenstva, obsahuje jedinú výnimku. Z uvedeného ustanovenia totiž vyplýva, že oslobodenie sa nevzťahuje na minerálne oleje používané na plavbu súkromnými rekreačnými plavidlami. Súdny dvor ďalej podotkol, že článok 8 ods. 1 písm. c) druhý pododsek smernice 92/81 vymedzuje pojem „súkromné rekreačné plavidlo“ ako plavidlo používané „na iné ako komerčné účely“⁴⁰.

98. Podľa Súdneho dvora z toho plynie, že „každá plavba na komerčné účely spadá do pôsobnosti oslobodenia od harmonizovanej spotrebnej dane uvedeného v článku 8 ods. 1 písm. c) prvom pododseku smernice 92/81“⁴¹. Inými slovami, toto ustanovenie sa podľa Súdneho dvora uplatní na „plavbu v akejkoľvek podobe bez ohľadu na účel cesty, pokiaľ sa táto plavba vykonáva na komerčné účely“⁴².

99. V rámci tej istej veci Súdny dvor najskôr podotýka, že plavebné úkony Deutsche See

majú nesporne charakter poskytovania služieb za úhradu. Následne sa domnieva, že „z dôvodu ich komerčnej povahy sa na tieto plavebné úkony nevzťahuje výnimka stanovená pre súkromné rekreačné plavidlá, a preto sú od dane oslobodené“⁴³.

100. Z tohto riešenia vyvodzujem, že účel cesty podniknutej plavidlom nie je dôležitý, pokiaľ ide o plavbu vykonanú na komerčné účely. Okrem toho treba zdôrazniť, že formulácia článku 8 ods. 1 písm. c) druhého pododseku smernice 92/81 hovorí, že tento komerčný účel nezahŕňa len prepravu cestujúcich či tovaru, ale aj poskytovanie služieb za úhradu.

101. Činnosť plávajúceho nasávacieho rýpadla podľa môjho názoru do tejto poslednej uvedenej kategórie patrí. Z toho vyplýva, že plavba tohto stroja vykonávaná pri takomto poskytovaní služieb spadá z dôvodu jej komerčného účelu do pôsobnosti článku 8 ods. 1 písm. c) smernice 92/81.

40 — Rozsudok Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft, už citovaný, bod 22.

41 — Tamže, bod 23.

42 — Tamže, bod 29.

43 — Tamže, bod 28.

102. V rámci poskytovania služieb plavba nasávacieho rýpadla zahŕňa nielen premiestňovanie sa naprázdno a premiestňovanie, ktorého účelom je preprava vybagrovaných materiálov na miesto ich vykládky, ale aj pohyby vykonané rýpadlom pri úkonoch spojených s odsávaním dna, čiže pri premiestňovaní sa tohto rýpadla počas výkonu bagrovacích činností.

103. Podľa mňa je potrebné vykladať článok 8 ods. 1 písm. c) smernice 92/81 tak, že pojem plavba vo vodách Spoločenstva sa vzťahuje na pohyby vykonané plávajúcim nasávacím rýpadlom v priebehu odsávania dna, čiže pri premiestňovaní sa tohto rýpadla počas výkonu bagrovacích činností.

104. Ako som už vyššie uviedol, v konaní vo veci samej proti úhrade dane z objemu minerálnych olejov spotrebovaného pri vlastnom výkone prác spojených s odsávaním materiálov Jan de Nul nenamieta. Ako poslednú poznámku však uvádzam, že podľa môjho názoru by sa oslobodenie od dane stanovené v článku 8 ods. 1 písm. c) smernice 92/81 malo vzťahovať aj na minerálne oleje spotrebované pri vlastnom výkone takýchto prác, ako aj pri vykládke vybagrovaných materiálov. Domnievam sa totiž, že na účely uplatňovania tohto článku tvoria činnosti plávajúceho nasávacieho rýpadla pri bagrovacích úkonoch, či už ide o jeho premiestňovanie sa alebo o realizované práce, nerozlučný celok.

VI — Návrh

105. Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy navrhujem, aby Súdny dvor na prejudiciálne otázky položené Finanzgericht Hamburg odpovedal nasledujúcim spôsobom:

1. Článok 8 ods. 1 písm. c) prvý pododsek smernice 92/81/EHS z 19. októbra 1992 o harmonizácii štruktúry spotrebných daní z minerálnych olejov sa má vykladať tak, že pojem „vody Spoločenstva“ zahŕňa výsostné morské vody, resp. morské vody patriace pod jurisdikciu členských štátov s výnimkou vnútrozemských vodných ciest uvedených v článku 8 ods. 2 písm. b) tejto smernice. Tieto

vnútrozemské vodné cesty tvoria všetky vnútrozemské vodné cesty Spoločenstva, ktoré sú vymenované v prílohe I smernice Rady 82/714/EHS zo 4. októbra 1982, ktorou sa stanovujú technické požiadavky na plavidlá vnútrozemskej vodnej dopravy.

2. Článok 8 ods. 1 písm. c) smernice 92/81 sa má vykladať tak, že pojem ‚plavba vo vodách Spoločenstva‘ sa vzťahuje na pohyby vykonané plávajúcim nasávacím rýpadlom v priebehu odsávania dna, čiže pri premiestňovaní sa tohto rýpadla počas výkonu bagrovacích činností.