

SKLEPNI PREDLOGI GENERALNEGA PRAVOBRANILCA
YVESA BOTA,
predstavljeni 14. decembra 2006¹

I – Uvod

1. Sodišče je v tem postopku prehodnega odločanja vprašano o pomenu, ki ga je treba pripisati več pojmom v Direktivi Sveta 92/81/EGS z dne 19. oktobra 1992 o uskladitvi trošarinskih struktur za mineralna olja ².

2. Predvsem je bilo zaproseno, naj razloži pojem „vode Skupnosti“ v primerjavi s pojmom „notranje plovne poti“.

1 – Jezik izvirnika: francoščina.

2 – UL L 316, str. 12. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo Sveta 94/74/ES z dne 22. decembra 1994 o spremembi Direktive 92/12/EGS o splošnem režimu za trošarinske izdelke in o skladiščenju, gibanju in nadzoru takšnih izdelkov, Direktive 92/81/EGS o uskladitvi trošarinskih struktur za mineralna olja in Direktive 92/82/EGS o približevanju trošarinskih stopenj za mineralna olja (UL L 365, str. 46, v nadaljevanju: Direktiva 92/81). Direktiva 92/81 je bila razveljavljena z Direktivo Sveta 2003/96/ES z dne 27. oktobra 2003 o prestrukturiranju okvira Skupnosti za obdavčitev energentov in električne energije (UL L 283, str. 51).

3. Sodišče bo moralo še odločiti, ali je treba uporabo plavajočega sesalnega bagra v vodah Skupnosti obravnavati v celoti kot „plovbo“ v smislu člena 8(1)(c) Direktive 92/81 ali pa je treba razlikovati med različnimi dejavnostmi, ki se s tem bagrom opravljajo med njegovo uporabo, in sicer zlasti med potjo, kadar je prazen, kadar poglavlja dno in kadar prevažata material, ki ga je vsesal med temi potmi.

4. Ti vprašanji bom v teh sklepnih predlogih obravnaval zaporedoma.

5. Prvič, pri iskanju merila, s katerim bi bilo mogoče razlikovati med pojmom vode Skupnosti in notranje plovne poti, bom izključil merilo „temeljne črte“ v smislu členov od 3 do 7 Konvencije Združenih narodov

o pomorskem mednarodnem pravu, podpisane v Montego Bayu 10. decembra 1982³. Zavrnil bom tudi funkcionalni pristop, ki v bistvu pomeni, da so vode Skupnosti v smislu člena 8(1)(c), prvi pododstavek, Direktive 92/81 vse vode, v katerih se običajno izvaja pomorska plovba v komercialne namene.

Direktive 92/81, bom najprej navedel, da je treba poti plavajočega sesalnega bagra, kadar ima pogonski sistem, ki mu omogoča samostojno premikanje, enačiti s plovbo. Nato bom Sodišču predlagal, naj predložitvenemu sodišču odgovori, da ta pojem pokriva premikanje plavajočega sesalnega bagra med vsesavanjem vode z dna, to je poti, ki jih ta bager opravi med poglobljanjem dna.

6. Zagovarjal pa bom razlago, po kateri pojem voda Skupnosti zajema morske vode pod suverenostjo ali jurisdikcijo držav članic, razen notranjih plovnih poti iz člena 8(2)(b) Direktive 92/81. Pojasnil bom, da te notranje plovne poti zajemajo vse celinske plovne poti Skupnosti, kot so naštetje v Prilogi I k Direktivi Sveta 82/714/EGS z dne 4. oktobra 1982 o tehničnih predpisih za plovila, namenjena za plovbo po celinskih plovnih poteh.⁴

II – Pravni okvir

A – Zakonodaja Skupnosti

7. Drugič, kar zadeva razlago pojma „plovba po vodah Skupnosti“ v smislu člena 8(1)(c)

8. Direktiva Sveta 92/12/EGS⁵ na področju trošarin določa pravila o splošnem sistemu trošarinskih proizvodov. V skladu s členom 2(1) „[t]a direktiva in direktive iz člena 1(2) veljajo za ozemlje Skupnosti, kakor je določeno za vsako državo članico s Pogodbo o ustanovitvi Evropske gospodarske skupnosti, zlasti s členom 227 (po spremembi postal člen 299 ES)“, razen za nekatera nacionalna ozemlja, ki so izrecno naštetja.

3 – Konvencija, ki je bila odobrena v imenu Evropske skupnosti s Sklepom Sveta 98/392/ES z dne 23. marca 1998 (UL L 179, str. 1) in so jo ratificirale vse države članice Evropske unije (v nadaljevanju: Konvencija o pomorskem mednarodnem pravu).

4 – ULL 301, str. 1.

5 – Direktiva z dne 25. februarja 1992 o splošnem režimu za trošarinske proizvode in o skladiščenju, gibanju in nadzoru takih proizvodov (UL L 76, str. 1).

9. Posebni direktivi, navedeni v členu 1(2) Direktive 92/12, sta Direktiva 92/81, ki je predmet tega postopka predhodnega odločanja, in Direktiva Sveta 92/82/EGS z dne 19. oktobra 1992 o približevanju stopenj trošarine za mineralna olja⁶.

10. V skladu s peto uvodno izjavo Direktive 92/81 „je treba določiti nekatere obvezne oprostitve na ravni Skupnosti“.

11. Šesta uvodna izjava te direktive vseeno določa, da „je treba državam članicam dovoliti, da uporabijo, če želijo, nekatere druge oprostitve ali nižje stopnje na svojem ozemlju, kadar to ne izkrivlja konkurence“.

12. Ta dvojnost obveznih in neobveznih oprostitvev je podrobneje določena v členu 8(1) in (2) navedene direktive.

13. Člen 8(1) Direktive 92/81 tako določa:

„Poleg splošnih določb iz Direktive 92/12/EGS o porabi trošarinskih izdelkov, za katero se prizna oprostitev plačila trošarine, in brez poseganja v druge določbe Skupnosti države članice pod pogoji“ ki jih določijo za zagotovitev pravilne in enostavne uporabe takih oprostitvev in za preprečevanje goljufij, utaj ali zlorab, oprostijo plačila usklajene trošarine naslednje izdelke:

[...]

(c) mineralna olja, dobavljena za porabo kot gorivo za plovbo po vodah Skupnosti (tudi za ribolov), razen za uporabo plovila za zasebne namene.

V tej direktivi se za „uporabo plovila za zasebne namene“ šteje lastnikova uporaba plovila ali njegova uporaba s strani fizične ali pravne osebe na podlagi najema ali drugega naslova, ki ni komercialne narave in zlasti ni prevoz potnikov ali blaga ali opravljanje storitev za nadomestilo ali ni za namene javnih organov.

⁶ – ULL L 316, str. 19.

[...]"

B – *Nacionalno pravo*

14. Člen 8(2) Direktive 92/81 določa:

„Brez poseganja v druge določbe Skupnosti lahko države članice uporabijo popolne ali delne oprostitve ali nižje trošarinske stopnje za mineralna olja ali druge proizvode, ki se porabijo pod davčnim nadzorom:

[...]

(b) za plovbo po notranjih plovnih poteh, razen ko gre za uporabo plovila za zasebne namene;

[...]

(g) pri poglobljanju dna plovnih poti in luk.“

15. V Nemčiji so določbe o uporabi mineralnih olj, ki je oproščena trošarin, navedene v zakonu o davku na mineralna olja (Mineralölsteuergesetz) z dne 21. decembra 1992⁷ in uredbi za izvajanje zakona o davku na mineralna olja (Mineralölsteuer-Durchführungsverordnung) z dne 15. septembra 1993⁸.

16. V členu 4(1), točka 4, MinöStG je ob upoštevanju člena 12 tega zakona predvideno, da se lahko oprosti plačilo davka za mineralna olja, ki se uporabijo kot pogonsko gorivo in gorivo za ogrevanje, na plovilih, ki so izključno namenjena komercialni plovbi in z njo povezanim dejavnostim, kot so krmarjenje, vleka in podobne storitve, ali transportu za svoj račun, ter na vojaških plovilih in plovilih javnih organov, na plovilih za reševanje na morju in na ribiških plovilih, uporabljenih v poklicne namene.

17. V skladu z zakonskim pooblastilom iz člena 31(2), točka 5, MinöStG je nemški zakonodajalec iz pojma „plovila“ v smislu člena 4(1), točka 4, MinöStG iz člena 17(5) MinöStV izključil nekatere vrste plovil. Tako

⁷ – BGBl. 1992 I, str. 2150 in 2185, v nadaljevanju: MinöStG.

⁸ – BGBl. 1993 I, str. 1602, v nadaljevanju: MinöStV.

je v členu 17(5), točka 2, zlasti določeno, da se plavajoče naprave, kot so plavajoči bagri, žerjavi in dvigala zrnatih materialov, ne obravnavajo kot „plovila“ v smislu člena 4(1), točka 4, MinöStG, tako da gorivo, ki se na njih uporablja kot pogonsko gorivo in za ogrevanje, ne more biti upravičeno do davčne oprostitve.

19. S plavajočim sesalnim bagrom se z dna struge vsesavajo pesek, gramoz in drugi materiali. Mešanica vode in materiala, tako vsesana v podpalubje, se nato prepelje na območje za odlaganje.

20. Družba Jan de Nul je 3. aprila 2000 pri Hauptzollamt Oldenburg (v nadaljevanju: Hauptzollamt) prijavila količino mineralnih olj, ki jo je porabila pri vsesavanju vode in materiala.

III – Dejansko stanje in postopek v sporu o glavni stvari

18. Družba Jan de Nul NV (v nadaljevanju: družba Jan de Nul ali tožeča stranka v postopku v glavni stvari) je podjetje s sedežem v Belgiji in opravlja dejavnosti hidravličnega inženiringa.⁹ To podjetje je uporabljalo plavajoči sesalni bager, z imenom „Cristoforo Colombo“, imenovan tudi Hopperbagger, pri poglobljanju dna na Labi med 19. oktobrom in 17. decembrom 1999 v predelu med kraja Hamburg in Cuxhaven⁹.

21. Hauptzollamt je nato obvestil tožečo stranko v postopku v glavni stvari, da mora prav tako poravnati davek za količine mineralnih olj, ki so se uporabile med potjo bagra, ko je bil prazen, in premiki, izvedenimi zaradi vsesavanja. Na podlagi dodatne davčne napovedi, ki jo je družba Jan de Nul oddala 15. novembra 2000, je davčni dolg znašal 183 127,02 DEM.

22. Hauptzollamt je z odločbo z dne 3. julija 2002 zavrnil ugovor, ki ga je družba Jan De Nul 19. decembra 2000 vložila zoper to napoved. Ta družba je 2. avgusta 2002 vložila tožbo pri Finanzgericht Hamburg (Nemčija).

⁹ – Družba Jan de Nul v pisnih stališčih pojasnjuje, da je bil ta poseg izveden med kilometroma 638 (pristanišče Hamburg) in 748 (v vodah ob obali pri kraju Cuxhaven).

23. Družba Jan de Nul navaja, da je dejavnost plavajočega sesalnega bagra podobna tisti, ki jo opravlja plovilo, specializirano za komercialno plovbo, tako da bi moralo biti gorivo, ki ni bilo uporabljeno za uporabo bagra, ampak za pot plovila, oproščeno davka. Po njenem mnenju se z določitvijo davka na mineralna olja krši člen 8(1)(c) Direktive 92/81, ki določa obvezno oprostitev za plovbo po vodah Skupnosti. Predel Labe, na katerem so bila opravljena dela, je namreč po mnenju tožeče stranke v postopku v glavni stvari del voda Skupnosti. Ta stranka je na podlagi sodbe Sodišča z dne 1. aprila 2004 v zadevi *Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft*¹⁰ trdila, da člen 8(1)(c) Direktive 92/81 oprošča davka na mineralna olja komercialno plovbo, ki se v vodah Skupnosti izvaja neodvisno od namena vožnje.

24. Nasprotno pa je Hauptzollamt pred istim sodiščem trdil, da je območje Labe, na katerem je delal plavajoči sesalni bager, notranja plovna pot, tako da o oprostitvi iz člena 8(2)(b) Direktive 92/81 odločajo nacionalni organi. Poleg tega je opozoril, da iz člena 17(5), točka 2, MinöStV izhaja, da se plavajoče naprave, kot je plavajoči sesalni

bager, ne obravnavajo kot plovila v smislu člena 4(1), točka 4, MinöStG.

25. Hauptzollamt je z odločbo o popravku z dne 27. decembra 2004 spremenil napoved z dne 15. novembra 2000, ob upoštevanju sodbe, ki jo je Bundesfinanzhof¹¹ izreklo 3. februarja 2004 in v kateri je upoštevalo dvojnost nalog, ki jih opravljajo plavajoči sesalni bagri, ter zaradi oprostitve davka na mineralna olja razlikovalo med prevoznimi storitvami in storitvami dela, ki ga opravljajo ta plovila.

26. Bundesfinanzhof je namreč priznalo, da se plavajoči sesalni bagri, kadar opravljajo prevozne storitve, uporabljajo kot plovila za komercialno plovbo in morajo biti zato oproščeni tega davka. Nasprotno pa je med poglobljanjem dna, vsesavanjem in odlaganjem glavni element delo, tako da goriva, uporabljenega v ta namen, ni mogoče oprostiti davka na mineralna olja.

27. Hauptzollamt je tako v odločbi o popravku priznal, da mora biti poraba

10 – C-389/02, Recueil, str. I-3537.

11 – VII R 4/03, BFHE 205, str. 351.

mineralnih olj pri poteh plavajočega sesalnega bagra, kadar je prazen, upravičena do oprostitve plačila davka na mineralna olja, predvidene v MinöStG. Zato je bila napoved z dne 15. novembra 2000 razveljavljena, davčni dolg pa znižan na 164 372,74 DEM.

„temeljne črte“ v smislu členov od 3 do 7 Konvencije o pomorskem mednarodnem pravu¹³.

28. Stranki sta se torej strinjali, da tožba ni več pomembna, kolikor se nanaša na del, ki je povzročil to znižanje zneska davka na mineralna olja. Iz spisa izhaja, da je spor o glavni stvari torej omejen na vprašanje, ali mora družba Jan de Nul plačati ta davek za količine mineralnih olj, ki so bile porabljene med premiki, potrebnimi za poglabljanje dna.

30. Po mnenju Finanzgericht Hamburg je vseeno mogoče predvideti drugo razlago pojma vode Skupnosti, ki bi jih bilo mogoče razumeti tudi kot vode, ki jih lahko uporabljajo morska plovila. Ker Direktiva 92/81 razlikuje med plovbo po vodah Skupnosti in plovbo po notranjih plovnih poteh, predložitveno sodišče meni, da bi bilo mogoče uporabiti vrsto plovbe kot razlikovalno merilo. S tega vidika bi bilo torej mogoče kot notranje plovne poti opredeliti vode, po katerih običajno poteka rečna plovba, medtem ko bi bile vode Skupnosti vode, po katerih običajno poteka pomorska plovba.

IV – Predlog za sprejetje predhodne odločbe

29. Kar zadeva, prvič, opredelitev pojmov vode Skupnosti in notranje plovne poti Finanzgericht Hamburg v predložitveni odločbi pojasnjuje, da je Bundesfinanzhof v sklepu z dne 23. marca 2000¹² uporabilo merilo

13 – V skladu s členom 3 Konvencije o pomorskem mednarodnem pravu je temeljna črta točka, na kateri se začne teritorialno morje, in omogoča določitev širine tega morja. V skladu s tem členom ima namreč „[v]saka država [...] pravico določiti širino svojega teritorialnega morja do meje, ki ne presega 12 morskih milj, merjeno od temeljnih črt, določenih v skladu s to konvencijo“. Države lahko uporabijo dve metodi za določitev temeljnih črt. Prva metoda je metoda „normalne temeljne črte“ (člen 5 Konvencije o pomorskem mednarodnem pravu): gre za črto nizke vode vzdolž obale, to je črto, na kateri so vode ob oseki najnižje. Druga metoda je metoda „ravnih temeljnih črt“ (člen 7 Konvencije o pomorskem mednarodnem pravu), ki jih sestavljajo „lomljene črte, ki po vodi povezujejo pomembne točke na obali ali priobalnih otokih“ (Lucchini, L., in Vœlckel, M., *Droit de la Mer*, zv. 1, Pédone, Pariz, 1990, str. 178 in 179). V skladu s členom 8(1) Konvencije o pomorskem mednarodnem pravu so „[r]azen v primerih iz dela IV [...] vode od temeljne črte teritorialnega morja v smeri proti kopnemu del notranjih morskih voda države“. Temeljna črta omogoča tudi določitev širine drugih oceanskih prostorov, kot sta zunanji pas in izključna ekonomska cona (glej člen 33(2) in člen 57 Konvencije o pomorskem mednarodnem pravu).

12 – VII S 26/99, BFHE 191, str. 184.

31. Predložitveno sodišče še opozarja, da bi razlaga, po kateri bi bila davčna oprostitvev onkraj temeljne črte, medtem ko bi bilo treba na podlagi nacionalnih predpisov davek plačati za mineralna olja, uporabljena znotraj te črte, povzročila precejšnje praktične težave za lastnika plovila, med pregledi pa tudi za carinsko upravo. Plavajoči sesalni bager bi lahko namreč med delom večkrat prečkal temeljno črto.

32. Poleg tega bi po mnenju tega sodišča opiranje na temeljne črte privedlo do težko razumljivih in nazadnje nedoslednih rezultatov, ker niso vse temeljne črte enako začrtane. V zvezi s tem ugotavlja, da je Laba med krajema Hamburg in Cuxhaven znotraj temeljne črte, ki povezuje priobalne otoke, in naj bi bila torej notranja plovna pot, medtem ko bi bilo treba reko Trave na območju Baltskega morja, na primer, šteti za del morskih voda.

33. Drugič, kar zadeva pomen, ki ga je treba pripisati pojmu plovba, Finanzgericht Hamburg dvomi o primernosti razlikovanja med prevoznimi storitvami in deli, ki jih opravlja plavajoči sesalni bager. Po njegovem mnenju zahteva vsaka vrsta plovbe porabo mineralnih olj, tudi kadar se plovilo ne premakne.

34. Predložitveno sodišče še ugotavlja, da bi tako razlikovanje povzročilo praktične težave. To sodišče ugotavlja, da bi bile poleg izdatkov, ki bi nastali pri pripravi davčnih napovedi v zvezi z davkom na mineralna olja, velike težave pri opredelitvi, ker tudi druge vrste specializiranih plovil opravljajo delo, zaradi česar bi se lahko postavljala podobna vprašanja kot v zvezi s plavajočimi sesalnimi bagri. V zvezi s tem navaja primer tovornih ladij, opremljenih z napravami, ki omogočajo popolnoma samostojno natovarjanje in raztovarjanje brez uporabe pristaniških žerjavov.

35. Po mnenju predložitvenega sodišča bi analiza lahko temeljila na vprašanju, ali ima zadevno plovilo pogonski sistem in ali se ta uporablja. Zato bi bilo treba „plovbo“ razumeti kot vsako vrsto plovbe, ne glede na namen vožnje – ki je lahko tudi opravljanje dela –, če se uporablja lasten pogonski sistem.

36. Predložitveno sodišče končuje stališča s tem, da bi bil sporni poseg plavajočega sesalnega bagera na Labi med krajema Cuxhaven in Hamburg, če bi se smernice, ki jih je predstavilo, izkazale za pravilne, „plovba po vodah Skupnosti“ v smislu člena 8(1)(c), prvi pododstavek, Direktive 92/81. V tem primeru je treba ugoditi tožbi, ki jo je vložila družba Jan de Nul.

37. Ker Finanzgericht Hamburg še vedno dvomi o razlagi te določbe Direktive 92/81 in tudi člena 8(2)(b) te direktive, je prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ti vprašnji:

V – Analiza

A – Prvo vprašanje za predhodno odločanje

„1. Kako je treba v smislu člena 8(1)(c), prvi pododstavek, Direktive 92/81 razumeti pojem vode Skupnosti v primerjavi s pojmom notranje plovne poti v smislu člena 8(2)(b) [te direktive]?”

38. Predložitveno sodišče s prvim vprašanjem v bistvu Sodišče prosi, naj razloži pojem vode Skupnosti v smislu člena 8(1)(c), prvi pododstavek, Direktive 92/81 v primerjavi s pojmom notranje plovne poti v smislu člena 8(2)(b) te direktive.

2. Ali je uporaba plavajočega sesalnega bagra (imenovanega ‚Hopperbagger‘) v vodah Skupnosti v celoti plovba v smislu člena 8(1)(c), prvi pododstavek, Direktive 92/81 ali pa je treba razlikovati med različnimi vrstami dejavnosti med njegovo uporabo?”

39. Iz predložitvene odločbe Finanzgericht Hamburg in pisnih stališč, ki so jih pred Sodiščem predložili Jan de Nul, Hauptzollamt, belgijska vlada in Komisija Evropskih skupnosti, izhaja, da je mogoče pri odgovoru na to vprašanje uporabiti dva pristopa, in sicer upoštevnost merila temeljne črte, določenega v Konvenciji o pomorskem mednarodnem pravu, in možnost funkcionalnega pristopa.

40. V zvezi s tem družba Jan de Nul meni, da se je treba pri opredelitvi pojma vode Skupnosti opreti na glavno dejavnost, ki se opravlja v teh vodah. Po mnenju tožeče stranke v postopku v glavni stvari bi bilo treba med vodami Skupnosti in celinskimi vodami

razlikovati po funkcionalnem pristopu, ne pa na podlagi merila temeljne črte, določene v Konvenciji o mednarodnem pomorskem pravu. To merilo ima namreč drugačen cilj kot Direktiva 92/81, in sicer opredelitev suverenih pravic vsake države pogodbenice te konvencije in vzajemnih obveznosti teh pogodbenic.

41. Družba Jan de Nul tako pojasnjuje funkcionalni pristop, ki ga podpira: za razlikovanje med pojmom, ki ju je treba razložiti, bi se bilo treba opreti na vrsto prevoza, ki se opravlja v vodah Skupnosti in celinskih vodah glede na okoliščine vsakega primera. Tako bi bilo treba vodne poti, po katerih običajno plujejo rečna plovila, šteti za celinske vode, ker celinske vode zaradi ureditve običajno niso primerne za morska plovila. Morske vode pa bi bile, nasprotno, vse vode, ki so naravno del morja ali jih zaradi njihove ureditve uporabljajo morska plovila.

42. Po tem pristopu bi bilo treba Waddensko morje in dostope do mednarodnih pristanišč Emden, Bremen, Bremerhaven, Cuxhaven in Hamburg ter dostop do Kielskega prekopa obravnavati kot del morskih voda, torej voda Skupnosti.

43. Komisija enako kot Finanzgericht Hamburg in Jan de Nul meni, da uporaba merila temeljne črte ni upoštevana, in sicer ker naj to merilo, ki je tehnično orodje, ki sledi ciljem Konvencije o pomorskem mednarodnem pravu, ne bi moglo zagotavljati, da bi lahko bili doseženi cilji, na katerih temelji člen 8(1)(c) Direktive 92/81, to je zagotavljanje pravilno delovanje notranjega trga in preprečevati izkrivljanje konkurence.

44. Komisija še predlaga, naj se razlikovanje med vodami Skupnosti in notranjimi plovnimi potmi opredeli z vidika besedila in cilja Direktive 92/81. Ta pristop naj bi bil v korist razlage pojma vode Skupnosti, ki ustreza predlogu Finanzgericht Hamburg, in sicer da so to vse vode, v katerih se običajno izvaja pomorska plovba v komercialne namene. Po mnenju Komisije bi bilo treba območje, ki se obravnava v sporu o glavni stvari, med nemško obalo in pristaniščem Hamburg, enim največjih pomorskih pristanišč na svetu, obravnavati kot del tako opredeljenih voda Skupnosti.

45. Komisija dodaja, da bi bila posledica te razlage v skladu s ciljem člena 8(1)(c) Direktive 92/81, da bi se pomorska plovba obravnavala enako v vseh upoštevnih primerih, ne

glede na položaj pristanišča glede na obalo, to je neposredno na obali ali bolj v notranjosti kopnega na bregovih velike reke.

46. Hauptzollamt, ki se v bistvu strinja s trditvami, ki jih je Finanzgericht Hamburg navedlo v predložitveni odločbi, meni še, da se merilo temeljne črte ne bi smelo uporabiti za opredelitev voda Skupnosti in notranjih plovnih poti.

47. Vseeno meni, da bi lahko funkcionalni pristop, po katerem bi bile vode Skupnosti vse vode, ki bi jih lahko uporabljala morska plovila, posegal v pravice držav članic. Morska plovila bi namreč lahko poleg morskih voda uporabljala vse dovolj globoke nemške vodne poti. Poleg Labe do Hamburga bi bile to še Weser do Bremna, Hunte do Oldenburga, Kielski prekop (Nord-Ostsee-Kanal), Ems do Leera in Ren do Duisburga. Če bi uporabili tako razlago, bi morala Zvezna republika Nemčija na podlagi člena 8(1) (c) Direktive 92/81 oprostiti davka mineralna olja, uporabljena kot gorivo na zgoraj navedenih vodnih poteh, ki jih Hauptzollamt šteje za notranje plovne poti.

48. V podporo temu mnenju navaja, da je glede na razlago pojma notranje plovne poti v členu 1(1), točka 1, zveznega zakona o vodnih poteh (Bundeswasserstraßengesetz) v različici z dne 4. novembra 1998¹⁴ Labe notranja plovna pot od nemško-češke meje do kraja, v katerem se v bližini kraja Cuxhaven izliva v Severno morje. Še več, nemško pravo naj bi opredeljevalo notranje plovne poti, ki naj bi jih uporabljala morska plovila. Tako naj bi bil del Labe med spodnjo mejo pristanišča Hamburg in izlivom v Severno morje blizu kraja Cuxhaven tudi morska plovna pot v skladu s členom 1(1), točka 6, odloka o morskih plovnih poteh (Seeschiffahrtsstraßenordnung) v različici z dne 22. oktobra 1998¹⁵.

49. Hauptzollamt zato Sodišču predlaga, naj upošteva ti opredelitvi:

- vode Skupnosti naj bi sestavljala teritorialna morja v obsegu 12 morskih milj od

14 – BGBl. 1998 I, str. 3294.

15 – BGBl. 1998 I, str. 3209.

temeljne črte in morske vode znotraj te črte, razen notranjih plovnih poti v smislu člena 8(2)(b) Direktive 92/81;

v besedilu členov Direktive 92/81. Tudi preučitev preambule te direktive ne ponuja odločilne usmeritve, kakšen pomen pripisati temu pojmom.¹⁷

- morske plovne poti naj bi ustrezale notranjim vodam države članice, ki so do izliva na odprto morje primerne za plovbo.

50. Belgijska vlada na podlagi člena 1, prvi pododstavek, in člena 2(2)(e) Uredbe Sveta (ES) št. 718/1999 z dne 29. marca 1999 o ukrepih glede zmogljivosti ladjevja Skupnosti za pospeševanje prevoza po celinskih plovnih poteh¹⁶ meni, da za plovila, ki deloma prečkajo morje, veljajo predpisi Skupnosti, ki se uporabljajo za plovbo po vodah Skupnosti.

51. Ob upoštevanju vseh teh stališč je treba najprej opozoriti, da pojma vode Skupnosti in notranje plovne poti nista izrecno opredeljena

52. Razlikovanje med pojmom vode Skupnosti in notranje plovne poti je vseeno najpomembnejše za odločitev, kateri sistem oprostitve in/ali znižanja trošarin na mineralna olja iz Direktive 92/81 je treba uporabiti.

53. Opozarjam namreč, da so v skladu s členom 8(1)(c), prvi pododstavek, te direktive mineralna olja, dobavljena za porabo kot gorivo v plovbi po vodah Skupnosti, razen za uporabo plovila v zasebne namene, obvezno oproščena usklajene trošarine. Nasprotno pa se lahko v skladu s členom 8(2)(b) navedene direktive za mineralna olja, uporabljena za plovbo po notranjih plovnih poteh, razen ko gre za uporabo plovila v zasebne namene, samo po preudarku držav članic uporabi popolna ali delna oprostitvev oziroma nižja trošarinska stopnja.

16 – ULL 90, str. 1.

17 – V zvezi s tem izraz „na svojem ozemlju“ v šesti uvodni izjavi Direktive 92/81 ne pove veliko, saj se lahko za vode Skupnosti šteje tudi, da so „na“ ozemlju držav članic in, posebej, da so del njihovega morskega ozemlja.

54. Prvo merilo, navedeno za razlikovanje med pojmom vode Skupnosti in notranje plovne poti, je merilo temeljne črte v smislu člena 3 in naslednjih Konvencije o pomorskem mednarodnem pravu.

55. Vsa mnenja, izražena v pisnih stališčih, predloženih pred Sodiščem, so enotna glede tega, da je treba to merilo v tej zadevi zavrniti.

56. Tudi jaz se strinjam s tem. Menim namreč, da čeprav ima to tehnično orodje temeljno vlogo v Konvenciji o pomorskem mednarodnem pravu, v kateri pomeni predvsem točko, na kateri se začne teritorialno morje, in tako omogoča določitev njegove širine, se njegova uporaba v okviru Direktive 92/81 ne zdi upravičena, saj ta akta sledita različnim ciljem, kot poudarja Komisija.

57. V zvezi s tem je treba poudariti, da je namen Konvencije o pomorskem mednarodnem pravu v skladu z njeno preambulo „dose[ći] pravni red za morja in oceane, ki bo olajšal mednarodno povezovanje in prispeval k miroljubni uporabi morja in oceanov, k pravičnemu in učinkovitemu izkoriščanju bogastev, ohranitvi živih bogastev v njih ter k proučevanju, varovanju in ohranitvi morskega okolja“. Instrument temeljne črte

prispeva k doseganju tega „pravnega reda“, ker kot smo ugotovili – pomaga pri opredelitvi oceanskega prostora, opredeljenega v tej konvenciji, ki zajema notranje morske vode, teritorialno morje, zunanji pas in izključno ekonomsko cono. Pomaga tudi pri opredelitvi pravic, ki jih lahko uveljavljajo države pogodbenice, in obveznosti, ki veljajo za te države v vsakem od teh prostorov v skladu z določbami Konvencije o pomorskem mednarodnem pravu.

58. Kot je pojasnilo Sodišče, je cilj Direktive 92/81 „zagotoviti prosti pretok mineralnih olj na notranjem trgu in preprečiti izkrivljanje konkurence, ki bi lahko nastalo zaradi različnih trošarinskih struktur“¹⁸. Merilo, ki ga je treba izbrati za razlikovanje med vodami Skupnosti in notranjimi plovnimi potmi, je treba prilagoditi temu cilju. Vendar ne verjamem, da je za to primerno merilo, ki se opira na temeljno črto.

59. Poleg tega bi bila posledica upoštevanja temeljne črte po mojem mnenju pretirana, saj bi se morale „notranje morske vode“ držav članic, ki so v skladu s členom 8 Konvencije o pomorskem mednarodnem pravu „vode

¹⁸ – Sodba z dne 29. aprila 2004 v zadevi Komisija proti Nemčiji (C-240/01, Recueil, str. I-4733, točka 39).

od temeljne črte teritorialnega morja v smeri proti kopnemu“, vseeno obravnavati kot notranje plovne poti v smislu Direktive 92/81, čeprav so zunaj rečnega ustja.

60. Merilo temeljne črte, navedeno v členu 3 in naslednjih Konvencije o pomorskem mednarodnem pravu, se mi torej ne zdi upoštevno za razlikovanje med vodami Skupnosti in notranjimi plovnimi potmi za namene uporabe Direktive 92/81.

61. Opredelitev teh pojmov po mojem mnenju vseeno ne sme biti prepuščena samo presoji držav članic, saj bi to privedlo do različnih razlag, kar bi bilo v nasprotju s ciljem uskladitve, ki mu zakonodajalec Skupnosti sledi v Direktivi 92/81. Zato je treba poiskati neodvisno razlago pojmov vode Skupnosti in notranje plovne poti.¹⁹

19 – Sodišče je v zgoraj navedeni sodbi Komisija proti Nemčiji ugotovilo enako v zvezi z izrazom „uporabijo kot goriva“ iz člena 2(2), prvi stavek, Direktive 92/81. Sodišče je v točki 21 zgoraj navedene sodbe Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft enako menilo, da bi „vsaka nacionalna nasprotna razlaga obveznosti oprostitve ne samo škodila ciljem predpisov Skupnosti in pravni varnosti, ampak bi lahko uvedla tudi neenako obravnavo zadevnih gospodarskih subjektov“.

62. Sodišče je v zvezi s tem v zgoraj navedeni sodbi Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft že imelo priložnost pojasniti, da morajo biti „opredelitve za izdelke, urejene z Direktivo 92/81, in oprostitve, ki se zanje uporabljajo, [...] deležne neodvisne razlage, ki temelji na besedilu zadevnih določb in zasledovanih ciljih te direktive“²⁰.

63. Kot smo ugotovili, besedilo Direktive 92/81 ne vsebuje nobene opredelitve, zato pa niti opredelitve pojmov vode Skupnosti ne notranje plovne poti.

64. Kar zadeva cilj te direktive, se mi ne zdi *a priori* očitno, da lahko iz njega izpeljemo zadovoljivo merilo. Sistema obvezne oprostitve in neobvezne oprostitve morata namreč biti del cilja preprečevanja izkrivljanja konkurence, kot dokazuje šesta uvodna izjava Direktive. Poleg tega se lahko izkrivljanje konkurence, ki ga tako poskuša preprečevati ta direktiva, pojavi tudi pri plovbi po vodah Skupnosti in tudi pri plovbi po celinskih plovnih poteh Skupnosti.

20 – Točka 19.

65. Ker na podlagi besedila in cilja Direktive 92/81 ni mogoče natančno opredeliti pojmov vode Skupnosti in notranje plovne poti, je treba ugotoviti, ali sta ta pojma opredeljena v drugih aktih Skupnosti.

66. Treba je ugotoviti, da ta pojma nista niti nova v pravu Skupnosti niti posebna za področje, ki ga ureja Direktiva 92/81.

67. Tako je zanimivo ugotoviti, da se pojem voda Skupnosti uporablja na področju skupne ribiške politike. Eden prvih pojavov tega pojma, čeprav pod drugim imenom, je v Uredbi Sveta (EGS) št. 2141/70²¹ in nato v Uredbi Sveta (EGS) št. 101/76²², s katerim je bila nadomeščena prva navedena uredba, s tema uredbama pa je bilo državam članicam naloženo, naj zagotavljajo enake pogoje dostopa do ribjih lovišč v *morskih vodah pod njihovo suverenostjo ali jurisdikcijo* in uporabe teh lovišč vsem ribiškim plovilom, ki plujejo pod zastavo ene od držav članic ali so registrirane na ozemlju Skupnosti²³.

21 – Uredba z dne 20. oktobra 1970 o uvedbi skupne strukturne politike za ribolovni sektor (UL L 236, str. 1).

22 – Uredba z dne 19. januarja 1976 o uvedbi skupne strukturne politike za ribolovni sektor (UL L 20, str. 19).

23 – Glej člen 2(1) teh uredb.

68. Pojem voda Skupnosti je bil uporabljen tudi za označitev ribolovnega območja Skupnosti, nastalega po prenosu izključnih ekonomskih con držav članic v pristojnost Skupnosti.²⁴

69. Še vedno na področju ribištva so v naj-novejših aktih Skupnosti „vode ES“ izrecno opredeljene kot „vod[e], ki spadajo pod suverenost ali jurisdikcijo držav članic“, v nasprotju z „mednarodnimi vodami“, ki so „vod[e], ki ne spadajo pod suverenost ali jurisdikcijo držav članic“²⁵.

70. Vode Skupnosti, ki so tako opredeljene v nasprotju z mednarodnimi vodami in se v širšem pomenu razumejo kot morske vode, ki so pod suverenostjo ali jurisdikcijo držav članic, zajemajo vsa pomorska ozemlja držav članic.

24 – Glej predvsem sodbo z dne 25. julija 1991 v zadevi Komisija proti Španiji (C-258/89, Recueil, str. I-3977, točki 12 in 13). Ribolovno območje Skupnosti je bilo uvedeno z Resolucijo Sveta z dne 3. novembra 1976 o nekaterih zunanjih vidikih ustanovitve ribolovne cone v Skupnosti, ki bi se razprostirala na 200 miljah, z veljavnostjo od 1. januarja 1977 (UL 1981, C 105, str. 1).

25 – Glej predvsem člen 2(b) in člen 3(b) Uredbe Sveta (ES) št. 27/2005 z dne 22. decembra 2004 o določitvi ribolovnih možnosti za leto 2005 in s tem povezanih pogojev za nekatere staleže rib in skupine staležev rib, ki se uporabljajo v vodah Skupnosti in za plovila Skupnosti v vodah, kjer so potrebne omejitve ulova (UL 2005, L 12, str. 1).

71. Da bi ugotovili, katera je spodnja meja voda Skupnosti v primerjavi z notranjimi plovniimi potmi iz člena 8(2)(b) Direktive 92/81, je treba zdaj primerjati ta pojma, kar predlaga predložitveno sodišče v prvem vprašanju.

72. S tega vidika najprej ugotavljam, da je pojem notranjih plovniih poti v celoti del prava Skupnosti. Tako se člen 80 ES izrecno nanaša na „prevoz [...] po celinskih plovniih poteh“.

73. Nato ugotavljam, da so bili številni akti Skupnosti sprejeti za ureditev notranje plovbe v Skupnosti, kar zadeva na primer dostop do opravljanja dejavnosti prevoznika blaga po plovniih poteh in vzajemno priznavanje diplom²⁶, strukturno sanacijo²⁷, zmogljivost ladjevja Skupnosti²⁸, varnost in tehnične zahteve za plovila, ki plujejo po celinskih

plovniih poteh²⁹, ali opredelitev skupnih pravil, ki se uporabljajo za prevoz blaga ali potnikov po celinskih plovniih poteh med državami članicami³⁰.

74. Med temi akti Skupnosti želim poudariti Direktivo 82/714, v kateri so – naj spomnim – določene tehnične zahteve za plovila, ki plujejo po celinskih plovniih poteh. Ta direktiva je del izvajanja skupne prometne politike na področju notranje plovbe in mora v skladu s prvo uvodno izjavo prispevati k temu, da „gibanje plovil v celinskem plovnem omrežju v Skupnosti poteka pod najboljšimi mogočimi varnostnimi in konkurenčnimi pogoji“.

75. Ob upoštevanju dejstva, da „se celinske plovne poti Skupnosti glede varnosti med seboj razlikujejo“, so z Direktivo 82/714 „razdel[jene] v številne cone“³¹.

26 – Glej predvsem Direktivo Sveta 87/540/EGS z dne 9. novembra 1987 o dostopu do opravljanja dejavnosti prevoznika blaga po plovniih poteh v notranjem in mednarodnem prometu ter o vzajemnem priznavanju diplom, spričeval in drugih dokazil o formalni izobrazbi za to dejavnost (UL L 322, str. 20).

27 – Uredba Sveta (EGS) št. 1101/89 z dne 27. aprila 1989 o strukturni sanaciji notranje plovbe (UL L 116, str. 25).

28 – Uredba št. 718/1999.

29 – Omenil bom dve direktivi, in sicer Direktivo Sveta 76/135/EGS z dne 20. januarja 1976 o vzajemnem priznavanju dovoljenj za plovbo za plovila, ki plujejo po celinskih plovniih poteh (UL L 21, str. 10) in Direktivo 82/714.

30 – Glej predvsem Uredbo Sveta (ES) št. 1356/96 z dne 8. julija 1996 o skupnih pravilih, ki se uporabljajo za prevoz blaga ali potnikov po celinskih plovniih poteh med državami članicami z namenom vzpostavitve svobode opravljanja teh prevoznih storitev (UL L 175, str. 7).

31 – Tretja uvodna izjava Direktive 82/714. Ta razvrstitev je natančneje določena v členu 1 te direktive, ki se sklicuje na Prilogo I k tej direktivi.

76. Posebno zanimivo se je sklicevati na Prilogo I k tej direktivi. Ta priloga namreč vsebuje „seznam celinskih plovni poti v Skupnosti, razvrščenih v geografske cone 1, 2, 3 in 4“.

77. V poglavju I te priloge in med celinskimi plovni potmi v Zvezni republiki Nemčiji, razvrščenimi v cono 2, je ta opis:

„Laba: od spodnje meje pristanišča Hamburg do črte, ki povezuje obalno luč Döse in severozahodno točko Hohe Ufer (Dieksand) s pritoki Este, Lühe, Schwinge, Oste, Pinnau, Krückau in Stör (v vseh primerih od jezca do ustja), vključno s Spodnjo Labo.“

78. Tako opisana cona ustreza ustju Labe, ki se začne v pristanišču Hamburg in se nadaljuje do izliva v Severno morje pri kraju Cuxhaven. Ta cona obsega večji del območja, na katerem je plavajoči sesalni bager Cristoforo Colombo čistil dno. V pravu Skupnosti je to notranja plovna pot in po mojem mnenju mora biti tako opredeljena za uporabo Direktive 92/81.

79. Zakonodajalec Skupnosti se je namreč s sklicevanjem na pojem notranjih plovni poti v tej direktivi, ne da bi jih posebno opredelil, nujno moral sklicevati na prej obstoječo opredelitev tega, kar pokriva ta izraz. Še več, menim, da ne bi bilo dosledno in bi bilo v nasprotju z načelom pravne varnosti, če bi pojem notranjih plovni poti opredelili drugače glede na zadevni akt Skupnosti.

80. Dodajam, da menim, da tveganje izkrievljanja konkurence v Direktivi 92/81 obstaja zaradi dveh sistemov oprostitev, ki jih dovoljuje. Zato je treba to tveganje odpraviti s spremembo zakonodaje Skupnosti, s katero bi se poenotila sistema in pojasnilo pravo, ki se uporablja³², namesto z razlago v sodni praksi, s katero bi se ustvarilo novo merilo, ki bi imelo prednost pred drugimi že obstoječimi merili, ki izhajajo iz besedila. Zdi se, da je v interesu prava Skupnosti – z vidika njegove dostopnosti in s tem njegove učinkovitosti –, da se prepreči tako prepletanje opredelitev.

32 – V zvezi s tem ugotavljam, da je bil v členu 8(1)(e) prvotnega predloga Direktive Sveta o uskladitvi trošarinskih struktur za mineralna olja, ki ga je Komisija predložila 27. septembra 1990, isti sistem oprostive določen za „olja, dobavljena za porabo kot gorivo v notranji plovi in v plovi po vodah Skupnosti“ (COM(90) 434 konč., UL C 322, str. 18).

81. Pojem notranjih plovni poti je treba torej po mojem mnenju razumeti tako, da pokriva vse celinske plovne poti Skupnosti, kot so naštet v Prilogi I k Direktivi 82/714.

notranjih plovni poti na ravni Skupnosti, in sicer pomorske plovne poti.

82. Pojem voda Skupnosti je treba v zvezi s to opredelitvijo razumeti tako, da zajema morske vode, ki so pod suverenostjo ali jurisdikcijo držav članic, razen notranjih plovni poti, kot sem jih opredelil zgoraj.

86. Predvsem ustje Labe, kot je bilo opisano zgoraj, ima posebne značilnosti, zaradi katerih ima status pomorske plovne poti.

83. Funkcionalni pristop, ki ga predlaga Finanzgericht Hamburg ter zagovarjata Jan de Nul in Komisija, se mi ne zdi tak, da bi vzbujal pomisleke o tej analizi.

87. Ta opredelitev ne izhaja samo iz nacionalnega prava, ampak je tudi del prava Skupnosti. Tako je v Odločbi Komisije 77/527/EGS z dne 29. julija 1977 o oblikovanju seznama pomorskih plovni poti za uporabo Direktive Sveta 76/135/EGS³³ v tej kategoriji „Elbe unterhalb des Hamburger Hafens“. V Prilogi I k Uredbi Komisije (ES) št. 13/2004 z dne 8. decembra 2003 o določitvi seznama plovni poti pomorskega značaja, ki ga predvideva člen 3(d) Uredbe Sveta (EGS) št. 1108/70³⁴, je navedena tudi „Spodnja Laba“ kot del pomorskih plovni poti.

84. Opozarjam, da ta pristop v bistvu pomeni, da so vode Skupnosti v smislu člena 8(1)(c), prvi pododstavek, Direktive 92/81 vse vode, v katerih se običajno izvaja pomorska plovba v komercialne namene.

85. Vendar bi s tako razlago po mojem mnenju zanikali obstoj posebne kategorije

33 – UL L 209, str. 29. Ta odločitev je ukrep za izvajanje člena 3(6) Direktive 76/135/EGS z dne 20. januarja 1976 o vzajemnem priznavanju dovoljenj za plovbo za plovila, ki plujejo po celinskih plovni poteh (UL L 21, str. 10), v skladu s katerim „[d]ržave članice lahko za pomorske plovne poti zahtevajo izpolnjevanje dodatnih pogojev, enakovrednih tistim, ki jih zahtevajo za svoja plovila. Države članice obvestijo Komisijo o svojih pomorskih plovni poteh, katerih seznam bo sestavila Komisija v treh mesecih po začetku veljavnosti te direktive na podlagi podatkov, prejetih od držav članic“.

34 – UL 2004, L 3, str. 3.

88. Iz tega sledi, da dejstvo, da lahko po vodah plujejo morska plovila v komercialne namene, ne more zadostovati, da se te vode opredelijo kot vode Skupnosti.

uporabo plavajočega sesalnega bagera v vodah Skupnosti v celoti obravnavati kot plovbo v smislu člena 8(1)(c), prvi pododstavek, Direktive 92/81 ali pa je treba razlikovati med različnimi vrstami dejavnosti, ki jih ta bager opravlja med uporabo.

89. Ob koncu te analize torej Sodišču predlagam, naj na vprašanje Finanzgericht Hamburg odgovori, da je treba člen 8(1)(c), prvi pododstavek, Direktive 92/81 razlagati tako, da pojem voda Skupnosti zajema morske vode, ki so pod suverenostjo in jurisdikcijo držav članic, razen notranje plovne poti iz člena 8(2)(b) te direktive. Te poti so del celinskih plovni poti Skupnosti, kot so našteje v Prilogi I k Direktivi 82/714.³⁵

B – Drugo vprašanje za predhodno odločanje

90. Finanzgericht Hamburg z drugim vprašanjem Sodišču predlaga, naj odloči, ali je treba

91. Iz predložitvene odločbe izhaja, da je Hauptzollamt v postopku v glavni stvari priznal, da mora biti uporaba mineralnih olj na poteh plavajočega sesalnega bagera Cristoforo Colombo, kadar je prazen, upravičena do oprostitve trošarin. Še več, družba Jan de Nul v zadevi v glavni stvari ne izpodbija plačila takih trošarin za količine mineralnih olj, porabljenih za vsesavanje vode in materiala v pravem pomenu.³⁶ Iz tega sledi, da je spor o glavni stvari omejen samo na vprašanje morebitne oprostitve mineralnih olj, uporabljenih med premiki, ki jih je sesalni bager opravil pri vsesavanju vode z dna, to je pri poteh, ki jih je ta bager opravil pri poglobljanju dna.³⁷

35 – V posebnih okoliščinah zadeve v glavni stvari in ob upoštevanju opisa vožnje sesalnega bagera, ki jo je družba Jan de Nul navedla v pisnih stališčih, se zdi, da je ta naprava večinoma plula po notranji plovni poti, ki jo sestavlja Spodnja Laba, nato pa v vodah Skupnosti na odprtem morju pred krajem Cuxhaven. Finanzgericht Hamburg bo moralo pojasniti ta najpomembnejši element, da bo določilo razdelitev med mineralnimi olji, za katera velja sistem obvezne oprostite, in olji, za katera velja sistem neobvezne oprostite.

36 – Predložitvena odločba, str. 3 in 4.

37 – Enako kot Komisija razumem pojem „poti“ v širšem pomenu, da vključuje tehnične posege, s katerimi se sesalni bager ohranja na mestu.

92. Zato – in kot predlaga Komisija³⁸ – je treba drugo vprašanje razumeti tako, da želi predložitevno sodišče z njim ugotoviti, ali je treba take premike razumeti kot plovbo v vodah Skupnosti v smislu člena 8(1)(c) Direktive 92/81.

93. Menim, da je treba na to vprašanje odgovoriti pritrdilno.

94. Prvič, menim, da je treba poti plavajočega sesalnega bagra, kadar ima pogonski sistem, ki mu daje samostojnost pri premikanju, enačiti s plovbo. Po mojem mnenju bi bilo drugače, če sesalni bager ne bi imel nobenih sredstev, da bi lahko plul sam.³⁹

³⁸ – Pisna stališča, točki 68 in 69.

³⁹ – Naj za primer navedem primer sesalnega bagra, ki ga vlačilec vleče do kraja, na katerem je treba očistiti dno, o katerem je francosko Tribunal des conflits izreklo odločbo z dne 11. decembra 1972 v zadevi Préfet de la Gironde proti CA Bordeaux (Spathis proti Port autonome de Bordeaux), št. 1975. To sodišče je v zvezi s to vrsto sesalnega bagra menilo, da „premikanje vzdolžnih in prečnih vrvi, pritrdjenih na fiksne točke ali priveze, omogoča, da bager pri delu izvaja nekatere vzdolžne in prečne premike, vendar ta okoliščina, ki je ni mogoče ločiti od delovanja plovila, ne more povzročiti, da bi to plovilo obravnavali kot vozilo v smislu določb zakona z dne 31. decembra 1957“, s katerim je bila rednim sodiščem podeljena pristojnost za odločanje o odškodninskih tožbah zaradi škode, ki jo povzroči katero koli vozilo, vloženi zoper osebe javnega prava (UL „Lois et Décrets“, z dne 5. januarja 1958, str. 196). Nasprotno pa se določbe tega zakona uporabljajo za škodo, ki jo bager na lastni pogon povzroči pri poglobljanju dna v pristanišču (glej odločbo francoskega Tribunal des conflits z dne 24. maja 1965 v zadevi Préfet de Seine-Maritime proti TGI du Havre (Société Marles-Kuhlmann), št. 1858).

95. Drugič, poudarjam, daje Sodišče žemoralo odločiti o pojmu plovba v smislu člena 8(1)(c) Direktive 92/81 v zgoraj navedeni sodbi Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft.

96. V zadevi, v kateri je izreklo to sodbo, je pogrebno podjetje Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft (v nadaljevanju: družba Deutsche See) zaprosilo Hauptzollamt Kiel za dovoljenje, da na svojih plovilih uporablja mineralna olja, upravičena do oprostitve trošarin, za organizacijo pogrebov na odprtem morju. Hauptzollamt Kiel je zavrnil to oprostitve na podlagi člena 4(1) MinöStG, ker dejavnost družbe Deutsche See ni prevoz oseb ali predmetov v komercialne namene, ampak izvajanje pogrebov v morju. Finanzgericht Hamburg, ki je odločalo o tem sporu, je Sodišče vprašalo za razlago pojma plovba v smislu člena 8(1)(c), prvi pododstavek, Direktive 92/81.

97. Sodišče v sodbi poudarja, da ta določba, v kateri je, naj spomnim, določena oprostitev za mineralna olja, dobavljena za porabo kot gorivo v plovbi po vodah Skupnosti, vsebuje eno izjemo. Iz te določbe namreč izhaja, da se oprostitev ne uporablja za mineralna olja, ki se uporabljajo za plovila za zasebne namene. Sodišče nato opozarja, da so v členu 8(1)(c), drugi pododstavek, Direktive 92/81 „plovila za zasebne namene“ opredeljena kot plovila, ki se uporabljajo na podlagi „drugega naslova, ki ni komercialne narave“⁴⁰.

98. Po njegovem mnenju iz tega sledi, da „vsaka dejavnost pri plovbi v komercialne namene spada na področje uporabe oprostitve za usklajene trošarine, ki je predvidena v členu 8(1)(c), prvi pododstavek, Direktive 92/81“⁴¹. Povedano drugače, ta določba se po mnenju Sodišča uporablja za „vse oblike plovbe, ne glede na namen vožnje, kadar se izvaja v komercialne namene“⁴².

99. Sodišče je v tej zadevi najprej opozorilo, da ni sporno, da ima plovba, ki jo

opravlja družba Deutsche See, naravo storitev za nadomestilo. Nato meni, da „ta plovba zaradi komercialne narave ne spada na področje uporabe izjeme, določene za plovila za zasebne namene, tako da jo pokriva oprostitev“⁴³.

100. Iz te ugotovitve sklepam, da namen vožnje, ki jo opravi plovilo, ni pomemben, ker gre za plovbo v komercialne namene. Poleg tega je treba opozoriti, da besedilo člena 8(1)(c), drugi pododstavek, Direktive 92/81 kaže, da ta komercialni namen pokriva ne samo prevoz potnikov in blaga, ampak tudi storitve za nadomestilo.

101. Dejavnost plavajočega sesalnega bagra po mojem mnenju spada v zadnjo kategorijo. Iz tega sledi, da plovba tega plovila, ki se izvaja pri opravljanju storitev, zaradi komercialnega namena spada na področje uporabe člena 8(1)(c) Direktive 92/81.

40 – Zgoraj navedena sodba Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft, točka 22.

41 – *Ibidem*, točka 23.

42 – *Ibidem*, točka 29.

43 – *Ibidem*, točka 28.

102. Plovba plavajočega sesalnega bagra pri opravljanju storitev ne zajema samo poti, na kateri je prazen, in poti, na kateri je njegov namen prevoz materiala, vsesanega z dna, na območje za odlaganje, ampak tudi premike, ki jih sesalni bager opravi med vsesavanjem vode z dna, to je poti, ki jih ta bager opravi med poglobljanjem dna.

103. Zato je treba po mojem mnenju člen 8(1)(c) Direktive 92/81 razumeti tako, da pojem plovbe v vodah Skupnosti pokriva premike, ki jih plavajoči sesalni bager opravi

med vsesavanjem vode z dna, to je poti, ki jih ta bager opravi med poglobljanjem dna.

104. Kot sem navedel zgoraj, družba Jan de Nul v zadevi v glavni stvari ne izpodbija plačila trošarin na količine mineralnih olj, uporabljenih za vsesavanje v pravem pomenu. Vendar kot končno ugotovitev dodajam, da bi se morala oprostitev iz člena 8(1)(c) Direktive 92/81 po mojem mnenju uporabljati tudi za mineralna olja, uporabljena za izvajanje takih del, in tudi za odlaganje materiala, nabranega med poglobljanjem dna. Menim namreč, da so za uporabo te določbe dejavnosti, ki jih plavajoči sesalni bager opravlja med poglobljanjem dna, ne glede na to, ali gre za opravljene poti ali delo, neločljiva celota.

VI – Predlog

105. Ob upoštevanju zgornjih premislekov Sodišču predlagam, naj na vprašanji, ki ju je postavilo Finanzgericht Hamburg, odgovori:

1. Člen 8(1)(c), prvi pododstavek, Direktive Sveta 92/81/EGS z dne 19. oktobra 1992 o uskladitvi trošarinskih struktur za mineralna olja je treba razlagati tako, da pojem „voda Skupnosti“ zajema morske vode, ki so pod suverenostjo ali jurisdikcijo držav članic, razen notranje plovne poti iz člena 8(2)(b) te direktive. Te poti

zajemajo vse celinske plovne poti Skupnosti, kot so naštetе v Prilogi I k Direktivi Sveta 82/714/EGS z dne 4. oktobra 1982 o tehničnih predpisih za plovila, namenjena za plovbo po celinskih plovnih poteh.

2. Člen 8(1)(c) Direktive 92/81 je treba razlagati tako, da pojem „plovbe po vodah Skupnosti“ pokriva premike, ki jih plavajoči sesalni bager opravi med vsesavanjem vode z dna, to je poti, ki jih ta bager opravi med poglobljanjem dna.