JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS

YVES BOT

14 päivänä joulukuuta 2006 [1]

I Johdanto

1. Yhteisöjen tuomioistuimelta tiedustellaan nyt käsiteltävän ennakkoratkaisuasian yhteydessä sitä, miten on tulkittava useita käsitteitä, jotka sisältyvät kivennäisöljyjen valmisteverojen rakenteiden yhdenmukaistamisesta 19.10.1992 annettuun neuvoston direktiiviin 92/81/ETY. [2]

2. Sitä pyydetään erityisesti tulkitsemaan käsitettä "yhteisön aluevedet" verrattuna käsitteeseen "liikenteelle avatut sisävedet".

3. Yhteisöjen tuomioistuimen on niin ikään annettava ratkaisu siitä, onko hopperiruoppaajan käyttöä yhteisön aluevesillä pidettävä kokonaisuudessaan direktiivin 92/81 8 artiklan 1 kohdan c alakohdassa tarkoitettuna vesiliikenteenä vai onko tällä hopperiruoppaajalla jonkin toimenpiteen aikana suoritettavat eri työt erotettava esimerkiksi töistä, jotka liittyvät tyhjänä ajamiseen, ruoppaustoimenpiteistä johtuviin toimintoihin ja näiden toimintojen aikana imettyjen ainesten kuljettamiseen.

4. Käsittelen näitä kahta ongelmaa peräjälkeen tässä ratkaisuehdotuksessa.

5. Kun etsitään aluksi perustetta, jonka mukaisesti kyettäisiin erottamaan toisistaan yhteisön aluevesien ja liikenteelle avattujen

1 – Alkuperäinen kieli: ranska.

2 – EYVL L 316, s. 12. Direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna valmisteveron alaisia tuotteita koskevasta yleisestä järjestelmästä sekä näiden tuotteiden hallussapidosta, liikkumisesta ja valvonnasta annetun direktiivin 92/12/ETY, kivennäisöljyjen valmisteverojen rakenteiden yhdenmukaistamisesta annetun direktiivin 92/81/ETY ja kivennäisöljyjen valmisteverojen määrien lähentämisestä annetun direktiivin 92/82/ETY muuttamisesta 22.12.1994 annetulla neuvoston direktiivillä 94/74/EY (EYVL L 365, s. 46; jäljempänä direktiivi 92/81). Direktiivi 92/81 on kumottu energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan yhteisön kehyksen uudistamisesta 27.10.2003 annetulla neuvoston direktiivillä 2003/96/EY (EUVL L 283, s. 51).

sisävesien käsitteet, hylkään Montego Bayssä 10.12.1982 allekirjoitetun Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen [3] 3–7 artiklassa tarkoitettua "perusviivaa" koskevan perusteen. Hylkään myös toiminnallisen lähestymistavan, jonka mukaan väitetään lähinnä, että direktiivin 92/81 8 artiklan 1 kohdan c alakohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettuja yhteisön aluevesiä ovat kaikki vesialueet, joilla harjoitetaan normaalisti meriliikennettä kaupallisiin tarkoituksiin.

6. Tuen sitä vastoin tulkintaa, jonka mukaan yhteisön aluevesien käsite sisältää jäsenvaltioiden suvereniteettiin tai lainkäyttövaltaan kuuluvat merialueet direktiivin 92/81 8 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitettuja liikenteelle avattuja sisävesiä lukuun ottamatta. Osoitan myös, että näitä liikenteelle avattuja sisävesiä ovat kaikki yhteisön verkon sisävesiväylät, sellaisina kuin ne on lueteltu sisävesialusten teknisistä vaatimuksista 4.10.1982 annetun neuvoston direktiivin 82/714/ETY [4] liitteessä I.

7. Todettakoon toiseksi direktiivin 92/81 8 artiklan 1 kohdan c alakohdassa tarkoitetun käsitteen "yhteisön aluevesillä tapahtuva vesiliikenne" tulkinnan osalta aluksi, että siltä osin kuin hopperiruoppaajassa on työntövoimajärjestelmä, jonka ansiosta se kykenee liikkumaan itsenäisesti, liikkuminen on rinnastettava vesiliikenteeseen. Tämän jälkeen ehdotan, että yhteisöjen tuomioistuin vastaisi kansalliselle tuomioistuimelle, että tämä käsite kattaa toimenpiteet, joita hopperiruoppaaja suorittaa imiessään maa-aineksia vesialueen pohjasta, eli tämän ruoppaajan liikkumisen sen suorittaessa ruoppaustyötä.

II Asiaa koskeva lainsäädäntö

A *Yhteisön oikeus*

8. Neuvoston direktiivissä 92/12/ETY [5] vahvistetaan valmisteverojen osalta valmisteveron alaisia tuotteita koskevaan yleiseen järjestelmään liittyvät säännöt. Sen 2 artiklan 1 kohdassa säädetään, että "tätä direktiiviä sekä 1 artiklan 2 kohdassa mainittuja direktiivejä sovelletaan yhteisön alueella, sellaisena kuin se on kunkin jäsenvaltion osalta määritelty Euroopan talousyhteisön perustamissopimuksessa ja erityisesti sen 227 artiklassa [josta on muutettuna tullut EY 299 artikla]", lukuun ottamatta tiettyjä nimenomaisesti mainittuja kansallisia alueita.

3 – Yleissopimus on hyväksytty Euroopan yhteisön nimissä 23.3.1998 tehdyllä neuvoston päätöksellä 98/392/EY (EYVL L 179, s. 1), ja kaikki Euroopan unionin jäsenvaltiot ovat ratifioineet sen (jäljempänä merioikeusyleissopimus).

4 – EYVL L 301, s. 1.

5 – Valmisteveron alaisia tuotteita koskevasta yleisestä järjestelmästä sekä näiden tuotteiden hallussapidosta, liikkumisesta ja valvonnasta 25.2.1992 annettu direktiivi (EYVL L 76, s. 1).

9. Direktiivin 92/12 1 artiklan 2 kohdassa mainittuja erityisdirektiivejä ovat yhtäältä nyt käsiteltävän ennakkoratkaisuasian kohteena oleva direktiivi 92/81 ja toisaalta kivennäisöljyjen valmisteverojen määrien lähentämisestä 19.10.1992 annettu neuvoston direktiivi 92/82/ETY. [6]

10. Direktiivin 92/81 johdanto-osan viidennen perustelukappaleen mukaan "yhteisön tasolla on säädettävä tietyistä pakollisista verovapautuksista".

11. Kyseisen direktiivin johdanto-osan kuudennessa perustelukappaleessa todetaan, että "on kuitenkin annettava jäsenvaltioiden halutessaan soveltaa alueillaan tiettyjä muita verovapautuksia tai alennettuja verojen määriä, jos tämä ei vääristä kilpailua".

12. Tämä kahtiajako yhtäältä pakollisiin ja toisaalta vapaaehtoisiin vapautuksiin esitetään yksityiskohtaisemmin kyseisen direktiivin 8 artiklan 1 ja 2 kohdassa.

13. Direktiivin 92/81 8 artiklan 1 kohdan sanamuoto on seuraava:

"Sen lisäksi, mitä direktiivissä 92/12/ETY säädetään yleisesti valmisteveron alaisten tuotteiden vapauttamisesta valmisteverosta tiettyjen käyttötarkoitusten perusteella, jäsenvaltioiden on vapautettava yhdenmukaistetusta valmisteverosta jäljempänä luetellut tuotteet edellytyksin, jotka jäsenvaltioiden on vahvistettava verovapautuksien oikean ja selkeän soveltamisen varmistamiseksi sekä veropetosten, veron kiertämisen tai muiden väärinkäytösten estämiseksi:

– –

c) kivennäisöljyt, jotka toimitetaan käytettäviksi moottoripolttoaineina yhteisön aluevesillä muilla kuin yksityisillä huvialuksilla tapahtuvassa vesiliikenteessä (kalastus mukaan luettuna).

Tässä direktiivissä 'yksityisellä huvialuksella' tarkoitetaan alusta, jota luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö käyttää sen omistajana, vuokraajana tai sen muulla tavoin käyttöönsä saaneena muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin ja erityisesti muihin tarkoituksiin kuin vastiketta vastaan tai julkisten viranomaisten tarkoituksiin tapahtuviin matkustajien tai tavaroiden kuljetuksiin taikka palvelujen suorituksiin.

6 – EYVL L 316, s. 19.

– –"

14. Direktiivin 92/81 8 artiklan 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

"Jäsenvaltiot voivat soveltaa täydellisiä tai osittaisia valmisteveron määrää koskevia vapautuksia tai alennuksia kivennäisöljyihin, joita käytetään verovalvonnassa:

– –

b) liikennöitäessä liikenteelle avatuilla sisävesillä muutoin kuin huvialuksilla;

– –

g) liikennöintikelpoisten vesistöjen ja satamien ruoppauksessa,

sanotun kuitenkaan rajoittamatta muiden yhteisön säännösten soveltamista."

B *Kansallinen lainsäädäntö*

15. Saksassa kivennäisöljyn verotonta käyttöä koskevat kansalliset säännökset sisältyvät 21.12.1992 annettuun kivennäisöljyverolakiin (Mineralölsteuergesetz) [7] ja 15.9.1993 annettuun asetukseen kivennäisöljyverolain täytäntöönpanosta (Verordnung zur Durchführung des Mineralölsteuergesetz). [8]

16. MinöStG:n 4 §:n 1 momentin 4 kohdassa säädetään, että jollei MinöStG:n 12 §:stä muuta johdu, kivennäisöljyn käyttö moottoripolttoaineena käyttövoimaa ja lämmitystä varten on verovapaata sellaisilla aluksilla, joita käytetään yksinomaan ammattimaisessa vesiliikenteessä ja siihen liittyvien avustavien tehtävien yhteydessä, kuten luotsi- ja hinauspalveluissa tai muissa sen kaltaisissa palveluissa sekä omaan lukuun suorittavissa kuljetuksissa, sotilaskäytössä ja viranomaisten käytössä olevilla aluksilla, meripelastusaluksilla sekä aluksilla, joita käytetään ammattikalastukseen.

17. Saksan asetuksenantaja on MinöStG:n 31 §:n 2 momentin 5 kohdassa annetun lainsäädäntövaltuutuksen mukaisesti sulkenut MinöStV:n 17 §:n 5 momentin 2 kohdassa tietyn tyyppiset moottorilla varustetut

7 – BGBl. 1992 I, s. 2150 ja 2185; jäljempänä MinöStG.

8 – BGBl. 1993 I, s. 1602; jäljempänä MinöStV.

laitteet MinöStG:n 4 §:n 1 momentin 4 kohdassa tarkoitetun "alusten" käsitteen ulkopuolelle. Kyseisen 17 §:n 5 momentin 2 kohdassa säädetään muun muassa, että kelluvia moottorilaitteita, kuten kaivureita, nostureita ja viljanostureita ei pidetä MinöStG:n 4 §:n 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettuina aluksina, joten niissä moottoripolttoaineena ja lämmitystä varten käytettäville lämmityspolttoaineille ei voida myöntää verovapautta.

III Tosiseikat ja pääasian oikeudenkäynti

18. Jan de Nul NV (jäljempänä Jan de Nul tai pääasian valittaja) on Belgiassa sijaitseva yritys, joka harjoittaa toimintaa hydrauliikan alalla. Kyseisen yrityksen käytössä on Cristoforo Colombo -niminen imuruoppaaja-alus, joka myös luetaan hopperiruoppaajiin ja jota se käytti 19.10.1999–17.12.1999 Elbellä Hampurin ja Cuxhavenin välillä eräässä ruoppaustyössä. [9]

9 – Jan de Nul täsmentää kirjallisissa huomautuksissaan, että tämä toimenpide suoritettiin Elbellä kilometrien 638 (Hampurin satama) ja 748 (Cuxhavenin rannikkoa ympäröivät vesialueet) välillä.

19. Hopperiruoppaajalla imetään hiekka, sora ja vastaavat ainekset meren pohjasta. Imuputkiin kertynyt veden ja muiden ainesten sekoitus kuljetetaan tämän jälkeen läjityspaikkaan.

20. Jan de Nul teki 3.4.2000 Hauptzollamt Oldenburgille (jäljempänä Hauptzollamt) ilmoituksen veden ja muiden ainesten imutöiden aikana kulutettujen kivennäisöljyjen määrästä.

21. Tämän jälkeen Hauptzollamt ilmoitti pääasian valittajalle, että myös tyhjänä ajamisen ja imutöiden aikana tapahtuneen liikkumisen aikana käytetyistä määristä oli maksettava kivennäisöljyveroa. Jan de Nulin 15.11.2000 laatiman täydentävän kivennäisöljyveroilmoituksen perusteella verovaateen suuruus oli 183 127,02 Saksan markkaa (DEM).

22. Hauptzollamt hylkäsi 3.7.2002 tekemällään päätöksellä oikaisuvaatimuksen, jonka Jan de Nul oli tehnyt 19.12.2000 kyseisestä ilmoituksesta. Kyseinen yritys valitti tämän jälkeen 2.8.2002 Finanzgericht Hamburgiin (Saksa).

23. Jan de Nul on vedonnut kyseisessä tuomioistuimessa siihen, että hopperiruoppaajan toiminta on erikoisaluksella suoritettavan ammattimaisen vesiliikenteen kaltaista, joten lämmityspolttoaineiden, joita ei käytetä ruoppaajan itsensä käyttämiseen vaan aluksen kuljettamiseen, on oltava verottomia. Sen mielestä kivennäisöljyveron määräämisellä rikotaan myös direktiivin 92/81 8 artiklan 1 kohdan c alakohtaa, jossa säädetään, että yhteisön aluevesillä tapahtuvaan vesiliikenteeseen on sovellettava pakollista verovapautta. Elben se osa, jolla töitä suoritettiin, kuuluu pääasian valittajan mukaan yhteisön aluevesiin. Se on myös väittänyt yhteisöjen tuomioistuimen asiassa Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft 1.4.2002 antaman tuomion [10] perusteella, että direktiivin 92/81 8 artiklan 1 kohdan c alakohdassa vapautetaan ammattimainen vesiliikenne yhteisön aluevesillä kivennäisöljyverosta kyseisen matkan tarkoituksesta riippumatta.

24. Hauptzollamt on sitä vastoin väittänyt kyseisessä tuomioistuimessa, että myös Elben se osa, jossa hopperiruoppaajaa käytettiin, kuuluu liikenteelle avattuihin sisävesiin, joten direktiivin 92/81 8 artiklan 2 kohdan b alakohdan mukainen verottomuus on kansallisten viranomaisten harkintavallassa. Se on lisäksi todennut, että MinöStV:n 17 §:n 5 momentin 2 kohdasta ilmenee, että hopperiruoppaajan kaltaisia kelluvia moottorilaitteita ei pidetä MinöStG:n 4 §:n 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettuina aluksina.

25. Hauptzollamt muutti 27.12.2004 tekemällään oikaisupäätöksellä 15.11.2000 tehtyä veroilmoitusta siten, että se noudatti Bundesfinanzhofin 3.2.2004 antamaa tuomiota, [11] jossa tämä otti huomioon hopperiruoppaajien toimintojen kaksijakoisuuden ja erotti kivennäisöljyjen verottomuuden kannalta toisistaan näiden moottorilaitteiden kuljetussuoritteet ja työsuoritteet.

26. Bundesfinanzhof näet totesi, että kun hopperiruoppaajat suorittavat kuljetuksia, niitä käytetään ammattimaisen vesiliikenteen aluksina, ja ne on tältä osin vapautettava kyseisestä verosta. Sen sijaan ruoppaus-, imu- ja läjitystoimintojen yhteydessä työsuorite on ensi sijalla, joten tällaisessa yhteydessä käytettyjä moottoripolttoaineita tai lämmityspolttoaineita ei pidä vapauttaa kivennäisöljyverosta.

27. Hauptzollamt hyväksyi siten oikaisupäätöksessään sen, että kivennäisöljyn käyttö

10 – Asia C-389/02, Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft, tuomio 1.4.2002 (Kok. 2002, s. I-3537).

11 – VII R 4/03, BFHE 205, s. 351.

hopperiruoppaajan tyhjänä ajamisen aikana piti vapauttaa MinöStG:n mukaisesta kivennäisöljyverosta. Tästä syystä 15.11.2000 päivätty veroilmoitus kumottiin 164 372,74 DEM:n osalta.

28. Asianosaiset ovat näin ollen yhtä mieltä siitä, että valituksella ei ole kohdetta siltä osin kuin kivennäisöljyveron määrää on alennettu tällä perusteella. Asiakirja-aineistosta ilmenee, että pääasia koskee siten ainoastaan sitä, onko Jan de Nulin suoritettava tämä vero kivennäisöljyjen siitä määrästä, joka käytetään ruoppaustoimintoihin liittyvien toimenpiteiden aikana.

IV Ennakkoratkaisupyyntö

29. Finanzgericht Hamburg selittää välipäätöksessään ensinnäkin yhteisön aluevesien ja liikenteelle avattujen sisävesien käsitteiden rajaamisesta, että Bundesfinanzhof omaksui 23.3.2000 tekemässään päätöksessä [12] merioikeusyleissopimuksen 3–7 artiklassa tarkoitetun "perusviivaa" koskevan perusteen. [13]

30. Finanzgericht Hamburgin mukaan on kuitenkin mahdollista ajatella toisenlaista tulkintaa yhteisön aluevesien käsitteestä, jolla voitaisiin ymmärtää tarkoitettavan myös kaikkia luonnon vesialueita, jotka on tarkoitettu merialusten käyttöön. Koska direktiivissä 92/81 erotetaan toisistaan vesiliikenne yhteisön aluevesillä ja vesiliikenne liikenteelle avatuilla sisävesillä, kansallinen tuomioistuin näet arvioi, että vesiliikenteen tyyppiä voitaisiin käyttää rajaamisperusteena. Tästä näkökulmasta olisi siten mahdollista pitää liikenteelle avattuina sisävesinä vesialueita, joilla on normaalisti sisävesiliikennettä, kun puolestaan yhteisön aluevesiä olisivat vesialueet, joilla normaalisti harjoitetaan meriliikennettä.

12 – VII S 26/99, BFHE 191, s. 184.

13 – Merioikeusyleissopimuksen 3 artiklan mukaan perusviiva on aluemeren lähtökohta, jonka perusteella sen laajuus on mahdollista mitata. Kyseisen artiklan mukaan näet "jokaisella valtiolla on oikeus ulottaa aluemerensä enintään tämän yleissopimuksen mukaisesti määritellyistä perusviivoista mitattuun 12 meripeninkulman rajaan". Valtiot voivat käyttää kahta eri menetelmää perusviivoja määrittäessään. Ensimmäinen menetelmä on "tavallisen perusviivan" menetelmä (merioikeusyleissopimuksen 5 artikla): kyseessä on rannikkoa noudattava matalan veden viiva. Toinen menetelmä eli "suorien perusviivojen" menetelmä (merioikeusyleissopimuksen 7 artikla) koostuu "rikkonaisista viivoista, jotka yhdistävät vesialueiden kautta rannikolla tai sen lähisaarilla sijaitsevat merkittävät paikat" (Lucchini, L. ja Vœlckel, M., *Droit de la Mer*, nide 1, Pédone, Paris, 1990, s. 178 ja 179). Merioikeusyleissopimuksen 8 artiklan 1 kappaleessa määrätään, että "paitsi milloin IV osassa toisin määrätään, aluemeren perusviivan maanpuoleiset vedet muodostavat valtion sisäiset aluevedet". Peruslinjan perusteella voidaan mitata myös muiden merialueiden kuten lisävyöhykkeen ja talousvyöhykkeen laajuus (ks. merioikeusyleissopimuksen 33 artiklan 2 kappale ja 57 artikla).

31. Kansallinen tuomioistuin huomauttaa niin ikään, että tulkinta, jonka nojalla verottomuus olisi voimassa perusviivan ulkopuolella, kun vero pitäisi kansallisten säännösten nojalla puolestaan suorittaa kyseisen viivan sisäpuolella käytettävästä kivennäisöljystä, aiheuttaisi huomattavia käytännön vaikeuksia sekä aluksen käyttäjälle että tulliviranomaisille tarkastusten yhteydessä. Hopperiruoppaajaa käytettäessä perusviiva saatetaan näet ylittää useaan kertaan.

32. Kyseisen tuomioistuimen mukaan se, että nojauduttaisiin perusviivoihin, johtaisi lisäksi vaikeasti ymmärrettäviin ja viime kädessä epäjohdonmukaisiin tuloksiin, koska kaikkia perusviivoja ei ole vedetty samalla tavoin. Se huomauttaa tältä osin, että Elbe sijaitsee Hampurin ja Cuxhavenin välissä lähisaaret yhdistävän peruslinjan sisäpuolella ja kuuluisi siten liikenteelle avattuihin sisävesiin, kun puolestaan Itämeren alueella esimerkiksi Traven olisi katsottava kuuluvan aluevesiin.

33. Finanzgericht Hamburg toteaa toiseksi vesiliikenteen käsitteen tulkinnasta, että se epäilee sitä, onko mahdollista erottaa toisistaan hopperiruoppaajan kuljetussuorite ja työsuorite. Sen mielestä kaikkiin vesiliikenteen muotoihin liittyy kivennäisöljyjen käyttö, vaikka alus ei liikkuisikaan.

34. Lisäksi kansallinen tuomioistuin huomauttaa, että tällainen erottelu aiheuttaisi käytännön vaikeuksia. Kyseinen tuomioistuin toteaa, että sen lisäksi, että siitä aiheutuisi kuluja kivennäisöljyveroilmoituksia laadittaessa, siitä seuraisi huomattavia rajaamisvaikeuksia, koska myös toisentyyppiset erikoisalukset hoitavat työsuoritteita, mikä saattaisi tuoda esiin samankaltaisia kysymyksiä kuin hopperiruoppaajien osalta. Se mainitsee tässä yhteydessä esimerkkinä sellaiset rahtilaivat, joissa on laitteisto, jonka avulla ne voidaan itsenäisesti lastata ja lasti purkaa ilman, että apuna olisi käytettävä satamanosturia.

35. Kansallisen tuomioistuimen mielestä tarkastelu voisi perustua siihen, onko kyseisessä aluksessa oma käyttövoimajärjestelmä ja käytetäänkö sitä. Tällöin "vesiliikenteellä" olisi ymmärrettävä tarkoitettavan kaikkia vesiliikenteen muotoja kulloisenkin matkan tarkoituksesta riippumatta – siten, että matkan tarkoituksena voi olla myös työsuorituksen hoitaminen – siltä osin kuin aluksessa käytetään omaa käyttövoimalaitetta.

36. Kansallinen tuomioistuin toteaa lopuksi huomautuksissaan, että mikäli sen luonnehdinta olisi oikea, riidanalainen hopperiruoppaajan käyttö Elbellä Cuxhavenin ja Hampurin välillä olisi direktiivin 92/81 8 artiklan 1 kohdan c alakohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettua "yhteisön aluevesillä tapahtuvaa vesiliikennettä". Jan de Nulin tekemä valitus pitäisi siinä tapauksessa hyväksyä.

37. Koska Finanzgericht Hamburg on kuitenkin epävarma siitä, miten direktiivin 92/81 kyseistä säännöstä sekä saman direktiivin 8 artiklan 2 kohdan b alakohtaa pitäisi tulkita, se on päättänyt lykätä asian käsittelyä siihen saakka, kunnes se saa yhteisöjen tuomioistuimelta vastauksen seuraaviin ennakkoratkaisukysymyksiin:

"1) Miten direktiivin 92/81 8 artiklan 1 kohdan c alakohdan ensimmäisessä alakohdassa oleva käsite yhteisön aluevedet on ymmärrettävä, kun sitä verrataan direktiivin 92/81 8 artiklan 2 kohdan b alakohdassa olevaan käsitteeseen liikenteelle avatut sisävedet?

2) Onko imuruoppaaja-aluksen (ns. hopperiruoppaajan) käyttöä yhteisön aluevesillä pidettävä kokonaisuudessaan direktiivin 92/81 8 artiklan 1 kohdan c alakohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettuna vesiliikenteenä vai onko sen osalta tehtävä ero suoritettavan toimenpiteen aikana hoidettavien eri töiden välillä?"

V Oikeudellinen arviointi

A *Ensimmäinen ennakkoratkaisukysymys*

38. Kansallinen tuomioistuin pyytää ensimmäisessä kysymyksessään yhteisöjen tuomioistuinta lähinnä tulkitsemaan direktiivin 92/81 8 artiklan 1 kohdan c alakohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettua yhteisön aluevesien käsitettä, kun sitä verrataan kyseisen direktiivin 8 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitettuun liikenteelle avattujen sisävesien käsitteeseen.

39. Sekä Finanzgericht Hamburgin välipäätöksestä että Jan de Nulin, Hauptzollamtin, Belgian hallituksen ja Euroopan yhteisöjen komission yhteisöjen tuomioistuimelle toimittamista kirjallisista huomautuksista ilmenee, että tähän kysymykseen vastattaessa on tutkittu kahta pääasiallista vaihtoehtoa eli yhtäältä merioikeusyleissopimuksen mukaisen perusviivaa koskevan perusteen asianmukaisuutta ja toisaalta toiminnallisen lähestymistavan mahdollisuutta.

40. Jan de Nul arvioi tältä osin yhteisön aluevesien käsitteen määrittelemiseksi, että on nojauduttava kyseisillä vesialueilla harjoitettavaan pääasialliseen toimintaan. Pääasian valittajan mukaan yhteisön aluevedet ja

sisävedet pitäisi erottaa toisistaan toiminnallisen näkemyksen mukaisesti eikä merioikeusyleissopimuksen mukaisen perusviivaa koskevan perusteen mukaan. Tällä perusteella on näet eri tarkoitus kuin direktiivillä 92/81 eli kunkin kyseisen yleissopimuksen sopimuspuolena olevan valtion suvereenien oikeuksien ja niiden vastavuoroisten velvollisuuksien rajaaminen.

41. Jan de Nul selittää ehdottamansa toiminnallisen lähestymistavan seuraavasti: jotta voitaisiin erottaa toisistaan kyseiset kaksi tulkittavaa käsitettä, pitäisi nojautua yhteisön aluevesillä ja sisävesillä harjoitettavan liikenteen lajiin kuhunkin tapaukseen liittyvien olosuhteiden perusteella. Esimerkiksi vesiväyliä, joilla liikkuu yleensä jokialuksia, pitäisi pitää sisävesinä, koska sisävedet eivät mittasuhteiltaan normaalisti sovellu merialuksille. Aluevesiä ovat sitä vastoin kaikki vesialueet, jotka luonnollisen lähestymistavan mukaisesti kuuluvat mereen tai joita merialukset käyttävät niiden mittasuhteiden vuoksi.

42. Tämän näkemyksen mukaan sekä Waddenin meren että kulkuyhteyksien Emdenin, Bremenin, Bremerhavenin, Cuxhavenin ja Hampurin kansainvälisiin satamiin ja Kielin kanavaan on katsottava kuuluvan merialueisiin eli yhteisön aluevesiin.

43. Komissio katsoo Finanzgericht Hamburgin ja Jan de Nulin tavoin, että perusviivan käyttäminen perusteena ei ole asianmukaista siltä osin kuin tällä perusteella, joka on tekninen väline ja jolla tavoitellaan merioikeusyleissopimuksen omia tavoitteita, ei kyetä takaamaan sitä, että direktiivin 92/81 8 artiklan 1 kohdan c alakohdan taustalla olevat tavoitteet, eli sisämarkkinoiden asianmukaisen toiminnan takaaminen ja kilpailun vääristymien estäminen, kyettäisiin saavuttamaan.

44. Komissio ehdottaa näin ollen, että yhteisön aluevesien ja liikenteelle avattujen sisävesien välinen raja määriteltäisiin direktiivin 92/81 sanamuodon ja tarkoituksen valossa. Tämä näkemys puoltaisi Finanzgericht Hamburgin ehdottamaa tulkintaa yhteisön aluevesien käsitteestä, eli se käsittäisi kaikki vesialueet, joilla normaalisti harjoitetaan meriliikennettä kaupallisiin tarkoituksiin. Komission mielestä pääasian riidan kohteena olevan Saksan rannikon ja maailman suurimpiin merisatamiin lukeutuvan Hampurin sataman välissä sijaitsevan alueen pitäisi katsoa kuuluvan näin määriteltyihin yhteisön aluevesiin.

45. Komissio lisää, että tästä tulkinnasta seuraisi direktiivin 92/81 8 artiklan 1 kohdan c alakohdan tarkoituksen mukaisesti, että meriliikennettä kohdeltaisiin samalla tavoin kaikissa asian kannalta merkityksellisissä tilanteissa riippumatta sataman sijainnista

rannikkoon nähden eli siitä, sijaitseeko se suoraan rannikolla vai pikemminkin maa-alueiden ympäröimänä suuren joen rannalla.

46. Hautptzollamt, joka oleellisilta osin yhtyy Finanzgericht Hamburgin välipäätöksessään esittämiin näkemyksiin, katsoo niin ikään, että yhteisön aluevesiä ja liikenteelle avattuja sisävesiä rajattaessa ei pitäisi omaksua perusviivan perustetta.

47. Se arvioi kuitenkin, että toiminnallisella lähestymistavalla, jonka mukaan yhteisön aluevesiä olisivat kaikki luonnonvesistöt, jotka on tarkoitettu merialusten käyttöön, puututaan liikaa jäsenvaltioiden oikeuksiin. Merialukset voisivat näet merialueiden lisäksi käyttää kaikkia Saksan vesiväyliä, jotka ovat riittävän syviä. Näitä olisivat paitsi Elbe Hampuriin saakka, myös Weser Bremeniin saakka, Hunte-joki Oldenburgiin saakka, Kielin kanava (Pohjanmereltä Itämereen kulkeva kanava), Ems Leeriin saakka ja Rein Duisburgiin saakka. Mikäli omaksuttaisiin tällainen tulkinta, Saksan liittotasavallan pitäisi direktiivin 92/81 8 artiklan 1 kohdan c alakohdan nojalla vapauttaa verosta kivennäisöljy, jota käytetään moottoripolttoaineena edellä mainituilla vesiväylillä, joita Hauptzollamt pitää liikenteelle avattuina sisävesinä.

48. Se esittää kantansa tueksi, että vesiväylistä annetun liittovaltion lain (Bundeswasserstraßengesetz),[14] sellaisena kuin se on muutettuna 4.11.1998, 1 §:n 1 momentin 1 kohtaan sisältyvän liikenteelle avattujen sisävesien käsitteen määritelmän mukaan Elbe kuuluu liikenteelle avattuihin sisävesiin Saksan ja Tšekin tasavallan rajalta siihen paikkaan saakka, jossa kyseinen joki laskee Pohjanmereen Cuxhavenin lähistöllä. Lisäksi Saksan lainsäädännössä määritellään liikenteelle avatut sisävedet vesialueiksi, jotka on tarkoitettu merialusten käyttöön. Siten Elben se osa, joka sijaitsee Hampurin sataman alarajan ja sen paikan välissä, jossa se laskee Pohjanmereen Cuxhavenin lähistöllä, kuuluu meriväylistä annetun asetuksen (Seeschiffahrtsstraßenordnung),[15] sellaisena kuin se on muutettuna 22.10.1998, 1 §:n 1 momentin 6 kohdan mukaan niin ikään meriväyliin.

49. Tästä syystä Hauptzollamt ehdottaa, että yhteisöjen tuomioistuin omaksuisi seuraavat kaksi määritelmää:

– yhteisön aluevesiä ovat aluevedet 12 merimailin säteellä perusviivasta sekä tämän viivan maanpuoleiset merialueet, direktiivin 92/81 8 artiklan 2 kohdan b

14 – BGBl. 1998 I, s. 3294.
15 – BGBl. 1998 I, s. 3209.

alakohdassa tarkoitettuja liikenteelle avattuja sisävesiä lukuun ottamatta

määritellä yhteisön aluevesien ja liikenteelle avattujen sisävesien käsitteitä. Myöskään kyseisen direktiivin johdanto-osaa tutkimalla ei voida saada ratkaisevia viitteitä siitä, miten näitä kahta käsitettä pitäisi tulkita. [17]

– liikenteelle avattuja sisävesiä ovat jäsenvaltion sisävedet, jotka ovat siihen saakka, kun ne laskevat mereen, vesiliikenteelle sopivia ja siihen tarkoitettuja.

52. Yhteisön aluevesien ja liikenteelle avattujen sisävesien käsitteiden erottaminen on kuitenkin ratkaisevan tärkeää, jotta kyettäisiin määrittämään, kumpaa direktiivin 92/81 mukaisista kivennäisöljyä koskevan valmisteveron vapautusta ja/tai alennusta koskevista järjestelmistä pitää soveltaa.

50. Belgian hallitus katsoo puolestaan yhteisön sisävesiliikenteen aluskapasiteettia koskevista toimintalinjoista sisävesiliikenteen edistämiseksi 29.3.1999 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 718/1999 [16] 1 artiklan ensimmäiseen kohtaan ja 2 artiklan 2 kohdan e alakohtaan nojautumalla, että alukset, joita käytetään osittain meriväylillä, kuuluvat yhteisön aluevesien liikenteeseen sovellettavien yhteisön sääntöjen soveltamisalaan.

53. On näet muistettava, että kyseisen direktiivin 8 artiklan 1 kohdan c alakohdan ensimmäisen alakohdan nojalla kivennäisöljyt, jotka toimitetaan käytettäviksi moottoripolttoaineina yhteisön aluevesillä muilla kuin yksityisillä huvialuksilla tapahtuvassa vesiliikenteessä, on vapautettava yhdenmukaistetusta valmisteverosta. Sitä vastoin kyseisen direktiivin 8 artiklan 2 kohdan b alakohdan mukaan jäsenvaltiot voivat harkintavaltansa mukaan soveltaa täydellisiä tai osittaisia valmisteveron määrää koskevia vapautuksia tai alennuksia kivennäisöljyihin, joita käytetään liikennöitäessä liikenteelle avatuilla sisävesillä muutoin kuin huvialuksilla.

51. Kaikkien näiden huomautusten osalta on aluksi korostettava, että direktiivin 92/81 artiklojen sanamuodossa ei nimenomaisesti

16 – EYVL L 90, s. 1.

17 – Tältä osin direktiivin 92/81 johdanto-osan kuudennessa perustelukappaleessa oleva ilmaisu "alueillaan" ei ole kovin selventävä, sillä myös yhteisön aluevesien voidaan katsoa olevan jäsenvaltioiden "alueilla" ja täsmällisemmin ilmaistuna kuuluvan erottamattomasti niiden merialueeseen.

54. Ensimmäinen peruste, joka on esitetty yhteisön aluevesien ja liikenteelle avattujen sisävesien käsitteiden erottamiseksi, on merioikeusyleissopimuksen 3 artiklassa ja sitä seuraavissa artikloissa tarkoitettua perusviivaa koskeva peruste.

55. Kaikissa yhteisöjen tuomioistuimeen toimitetuissa kirjallisissa huomautuksissa esitetään se yhteneväinen näkemys, että tämä peruste olisi hylättävä nyt käsiteltävässä asiassa.

56. Minäkin yhdyn tähän näkemykseen. Katson näet, että vaikka tällä teknisellä välineellä on perustavanlaatuinen merkitys merioikeusyleissopimuksen yhteydessä muun muassa siltä osin kuin se on aluemeren lähtökohtana, jonka perusteella myös sen ulottuvuus kyetään mittaamaan, sen käyttö direktiivin 92/81 yhteydessä ei ole perusteltua, sillä kuten komissio korostaa, näillä kahdella toimella pyritään eri päämääriin.

57. Tässä yhteydessä on korostettava, että merioikeusyleissopimuksella halutaan sen johdanto-osan mukaan "perustaa – – meriä koskeva oikeusjärjestys helpottamaan kansainvälistä yhteydenpitoa sekä edistämään merten rauhanomaista käyttöä, niiden luonnonvarojen tasapuolista ja tehokasta hyödyntämistä, niiden elävien luonnonvarojen suojelua sekä meriympäristön tutkimusta, suojelua ja säilyttämistä". Perusviiva osaltaan edistää välineenä tämän "oikeusjärjestyksen" käyttöönottoa siltä osin kuin sen avulla voidaan rajata kyseisessä yleissopimuksessa määritellyt merialueet eli sisäiset aluevedet, aluemeri, lisävyöhyke ja talousvyöhyke, kuten edellä on todettu. Sillä määritellään siten osaltaan oikeudet, joita sopimusvaltiot voivat käyttää, ja velvoitteet, jotka sitovat näitä valtioita kullakin näistä alueista merioikeusyleissopimuksen määräysten mukaisesti.

58. Kuten yhteisöjen tuomioistuin on täsmentänyt, direktiivin 92/81 tavoitteena on puolestaan "varmistaa kivennäisöljyjen vapaa liikkuvuus sisämarkkinoilla ja välttää kilpailun vääristyminen, jonka valmisteverojen erilaiset rakenteet voisivat aiheuttaa". [18] Peruste, joka valitaan yhteisön aluevesien ja liikenteelle avattujen sisävesien erottamiseksi toisistaan, on mukautettava tähän tavoitteeseen. Perusviivan mukainen peruste ei mielestäni ole tällainen.

59. Lisäksi perusviivan huomioon ottaminen johtaisi siihen mielestäni liialliseen seuraukseen, että kaikkia jäsenvaltioiden "sisäisiä aluevesiä", joita ovat merioikeusyleissopimuksen 8 artiklan mukaan "aluemeren

18 – Asia C-240/01, komissio v. Saksa, tuomio 29.4.2004 (Kok. 2004, s. I-4733, 39 kohta).

perusviivan maanpuoleiset vedet", olisi pidettävä direktiivissä 92/81 tarkoitettuina liikenteelle avattuina sisävesinä, vaikka ne sijaitsisivat jokisuuta ulompana.

60. Merioikeusyleissopimuksen 3 artiklaan ja sitä seuraaviin artikloihin sisältyvä perusviivaa koskeva peruste ei siten mielestäni ole asianmukainen peruste yhteisön aluevesien ja liikenteelle avattujen sisävesien erottamiseksi toisistaan direktiivin 92/81 soveltamista varten.

61. Näiden kahden käsitteen määrittelemistä ei mielestäni pidä kuitenkaan jättää yksinomaan jäsenvaltioiden harkintavaltaan, koska se saattaisi johtaa toisistaan poikkeaviin tulkintoihin, mikä olisi yhteisön lainsäätäjän direktiivillä 92/81 tavoitteleman yhdenmukaistamispäämäärän vastaista. Tästä syystä on etsittävä yhteisön aluevesien ja liikenteelle avattujen sisävesien käsitteiden itsenäistä tulkintaa. [19]

19 – Yhteisöjen tuomioistuin esitti saman toteamuksen direktiivin 92/81 2 artiklan 2 kohdan ensimmäisessä virkkeessä olevan ilmaisun "käytetään lämmityspolttoaineina" osalta em. asiassa komissio v. Saksa antamassaan tuomiossa. Yhteisöjen tuomioistuin arvioi vastaavasti em. asiassa Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft antamansa tuomion 21 kohdassa, että "näiden vapauttamisvelvollisuuksien erilainen tulkinta kansallisella tasolla ei ainoastaan haittaisi yhteisön sääntelyn päämäärien saavuttamista ja vaarantaisi oikeusvarmuutta, vaan toisi mukanaan vaaran kyseisten talouden toimijoiden erilaisesta kohtelusta".

62. Yhteisöjen tuomioistuimella on ollut tältä osin jo tilaisuus täsmentää edellä mainitussa asiassa Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft antamassaan tuomiossa, että "direktiivillä 92/81 säänneltyjä tuotteita koskevia määritelmiä ja niitä koskevia vapautuksia on tulkittava itsenäisesti kysymyksessä olevien säännösten sanamuoto ja direktiivillä tavoitellut päämäärät huomioon ottaen". [20]

63. Kuten edellä on todettu, direktiivissä 92/81 ei määritellä millään tavoin yhteisön aluevesien ja liikenteelle avattujen sisävesien käsitteitä eikä näin ollen rajata niitä.

64. Mielestäni kyseisen direktiivin tarkoitus ei ole ensi arviolta niin ilmeinen, että siitä voitaisiin johtaa tyydyttävä peruste. Sekä pakollisen vapautuksen järjestelmällä että vapaaehtoisen vapautuksen järjestelmällä on näet pyrittävä kilpailun vääristymien välttämistä koskevaan tavoitteeseen, kuten kyseisen direktiivin johdanto-osan kuudes perustelukappale osoittaa. Kilpailun vääristymät, joita tällä direktiivillä pyritään siis välttämään, voivat lisäksi ilmetä sekä yhteisön aluevesien liikenteessä että yhteisön verkon sisävesiväylien liikenteessä.

20 – 19 kohta.

65. Koska direktiivin 92/81 sanamuodon ja tavoitteen perusteella ei voida määritellä täsmällisesti yhteisön aluevesien ja liikenteelle avattujen sisävesien käsitteitä, on tutkittava, onko näitä kahta käsitettä määritelty yhteisön muissa säädöksissä.

66. On siis todettava, että nämä kaksi käsitettä eivät ole yhteisön oikeudessa uusia eivätkä kuulu yksinomaan direktiivin 92/81 soveltamisalaan.

67. On mielenkiintoista huomata, että yhteisön aluevesien käsitettä käytetään yhteisen kalastuspolitiikan alalla. Se ilmaistiin ensimmäisiä kertoja, joskin toisella nimellä, neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 2141/70 [21] ja sittemmin neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 101/76, [22] jolla kyseinen asetus korvattiin, ja niissä asetettiin jäsenvaltioille velvoite varmistaa *niiden suvereniteettiin tai lainkäyttövaltaan kuuluvilla merialueilla* kaikille kalastusaluksille, jotka kulkevat jonkin jäsenvaltion lipun alla ja jotka on rekisteröity yhteisön alueella, yhdenvertaiset mahdollisuudet päästä tutkimaan luonnonvaroja ja hyödyntää niitä. [23]

68. Yhteisön aluevesien käsitettä on käytetty myös kuvaamaan yhteisön kalastusvyöhykettä, sellaisena kuin se perustuu jäsenvaltioiden talousvyöhykkeiden yhteisöllistämiseen. [24]

69. Tuoreemmissa niin ikään kalastusta koskevissa yhteisön säädöksissä määritetään "yhteisön aluevesiksi" nimenomaisesti "jäsenvaltioiden suvereniteettiin ja lainkäyttövaltaan kuuluvat vedet" verrattuna "kansainvälisiin vesialueisiin", jotka ovat "vesiä, jotka eivät kuulu minkään valtion suvereniteettiin tai lainkäyttövaltaan". [25]

70. Kun yhteisön aluevedet siis määritellään kansainvälisiin vesialueisiin nähden laajassa merkityksessä jäsenvaltioiden suvereniteettiin tai lainkäyttövaltaan kuuluviksi merialueiksi, ne kattavat kaikki jäsenvaltioiden merialueet.

21 – Yhteisestä kalatalousalan rakennepolitiikasta 20.10.1970 annettu neuvoston asetus N:o 2141/70 (EYVL L 236, s. 1).

22 – Yhteisestä kalatalousalan rakennepolitiikasta 19.1.1976 annettu neuvoston asetus N:o 101/76 (EYVL L 20, s. 19).

23 – Ks. kyseisten asetusten 2 artiklan 1 kohta.

24 – Ks. mm. asia C-258/89, komissio v. Espanja, tuomio 25.7.1991 (Kok. 1991, s. I-3977, 12 ja 13 kohta). Yhteisön kalastusvyöhykkeen käyttöönotto perustuu tietyistä ulkoisista seikoista, jotka koskevat 200 merimailiin saakka ulottuvan kalastusvyöhykkeen käyttöön ottamista yhteisössä 1.1.1977 lähtien, 3.11.1976 annettuun neuvoston julkilausumaan (EYVL 1981, C 105, s. 1).

25 – Ks. mm. yhteisön vesialueilla ja yhteisön aluksiin sellaisilla muilla vesialueilla, joilla sovelletaan saalisrajoituksia, sovellettavien eräiden kalakantojen ja kalakantaryhmien kalastusmahdollisuuksien ja niihin liittyvien edellytysten vahvistamisesta vuodeksi 2005 22.12.2004 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 27/2005 (EUVL 2005, L 12, s. 1) 2 artiklan b kohta ja 3 artiklan b kohta.

71. Jotta kyettäisiin määrittämään, mikä on yhteisön aluevesien alaraja direktiivin 92/81 8 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitettuihin liikenteelle avattuihin sisävesiin nähden, on tärkeää verrata tässä yhteydessä näitä kahta käsitettä, kuten kansallinen tuomioistuin ensimmäisessä kysymyksessään kehottaa tekemään.

72. Huomautettakoon tästä näkökulmasta aluksi, että liikenteelle avattujen sisävesien käsite kuuluu kaikilta osin yhteisön oikeuteen. Esimerkiksi EY 80 artiklaa sovelletaan nimenomaisesti "sisävesiliikenteeseen".

73. Huomautettakoon tämän jälkeen, että sisävesiliikenteen sääntelemiseksi yhteisön sisällä on annettu useita yhteisön säädöksiä, jotka koskevat esimerkiksi vesiväylien tavaraliikenteen harjoittajan ammattiin pääsyä ja tutkintotodistusten vastavuoroista tunnustamista,[26] rakenteellisia parannuksia,[27] yhteisön aluskapasiteettia,[28] sisävesiliikenteen alusten turvallisuutta ja teknisiä vaatimuksia[29] ja jäsenvaltioiden väliseen sisävesiväylien tavara- ja matkustajaliikenteeseen sovellettavien yhteisten sääntöjen määrittelemistä.[30]

74. Haluan tuoda näistä yhteisön säädöksistä esiin erityisesti direktiivin 82/714, jolla siis vahvistetaan sisävesialuksia koskevat tekniset vaatimukset. Kyseinen direktiivi kuuluu yhteisen liikennepolitiikan toteuttamiseen sisävesiliikenteen alalla, ja sen tarkoituksena on sen johdanto-osan ensimmäisen perustelukappaleen mukaan edistää sitä, että "alukset liikkuvat yhteisön verkossa turvallisuuden ja kilpailun kannalta parhaissa olosuhteissa".

75. Koska "yhteisön sisävesiväylien turvallisuus vaihtelee", direktiivissä 82/714 jaotellaan "väylät – – vyöhykkeisiin".[31]

26 – Ks. mm. vesiväylien kansallisen ja kansainvälisen tavaraliikenteen harjoittajan ammattiin pääsystä sekä tutkintotodistusten, todistusten ja muiden tähän ammattiin muodollista kelpoisuutta osoittavien asiakirjojen vastavuoroisesta tunnustamisesta 9.11.1987 annettu neuvoston direktiivi 87/540/ETY (EYVL L 322, s. 20).

27 – Sisävesiliikenteen rakenteellisista parannuksista 27.4.1989 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 1101/89 (EYVL L 116, s. 25).

28 – Asetus N:o 718/1999.

29 – Mainittakoon kaksi direktiiviä: sisävesialusten purjehduskelpoisuuslupien vastavuoroisesta tunnustamisesta 20.1.1976 annettu neuvoston direktiivi 76/135/ETY (EYVL L 21, s. 10) ja direktiivi 82/714.

30 – Ks. mm. jäsenvaltioiden väliseen sisävesiväylien tavara- ja matkustajaliikenteeseen sovellettavista yhteisistä säännöistä palvelujen tarjoamisen vapauden toteuttamiseksi tällaisessa liikenteessä 8.7.1996 annettu neuvoston asetus (EY) N:o 1356/96 (EYVL L 175, s. 7).

31 – Direktiivin 82/714 johdanto-osan kolmas perustelukappale. Kyseisen direktiivin 1 artiklassa täsmennetään tätä luokittelua ja viitataan direktiivin liitteeseen I.

76. Kyseisen direktiivin liitteen I tutkiminen on erityisen mielenkiintoista. Siihen sisältyy näet "luettelo yhteisön verkon sisävesiväylistä jaoteltuna maantieteellisesti 1, 2, 3 ja 4 vyöhykkeeseen".

77. Kyseisen liitteen 1 lukuun ja 2 vyöhykkeeseen luokiteltuihin Saksan liittotasavallan sisävesiväyliin liittyy seuraava kuvaus, jota on siteerattava kokonaisuudessaan:

"Elbe: Hampurin sataman alarajalta linjalle, joka yhdistää Dösen majakan ja Hohe Uferin (Dieksand) luoteiskulman Esten, Lühen, Schwingen, Osten, Pinnaun, Krückaun ja Störin sivujokiin (kaikissa tapauksissa padolta suulle), mukaan lukien Nebenelbe."

78. Tällä tavoin kuvattu vyöhyke vastaa Elben suistoa, joka alkaa Hampurin sataman tasolta ja jatkuu siihen saakka, kunnes se laskee Pohjanmereen Cuxhavenin pohjoispuolella. Tähän alueeseen kuuluu suurin osa alueesta, jolla hopperiruoppaaja Cristoforo Colombo suoritti ruoppaustöitä. Se kuuluu siten yhteisön oikeudessa tarkoitettuihin liikenteelle avattuihin sisävesiin, ja sitä on siis mielestäni pidettävä sellaisena direktiiviä 92/81 sovellettaessa.

79. Kun näet yhteisön lainsäätäjä viittaa kyseisessä direktiivissä liikenteelle avattujen sisävesien käsitteeseen sitä erityisesti määrittelemättä, sen on täytynyt väistämättä viitata olemassa olevaan määritelmään tämän ilmaisun kattamasta asiasta. Katson myös, että olisi epäjohdonmukaista ja oikeusvarmuuden periaatteen vastaista määritellä liikenteelle avattujen sisävesien käsite eri tavoin yhteisön eri säädöksissä.

80. Lisättäköön vielä, että kilpailun vääristymien vaara sisältyy mielestäni direktiiviin 92/81 itseensä, koska siinä sallitaan kaksi verovapautuksen järjestelmää. Tästä syystä tämä riski poistetaan pikemminkin yhteisön lainsäädännön muutoksella, jolla nämä järjestelmät yhdistetään ja sovellettavaa oikeutta siten selvennetään,[32] kuin oikeuskäytännössä tehtävällä tulkinnalla, joka johtaa jo olemassa olevien, sanamuotoon perustuvien perusteiden kanssa päällekkäisen uuden perusteen luomiseen. On yhteisön oikeuden ymmärrettävyyden ja samalla tehokkuuden kannalta sen edun mukaista, että tällaisia määritelmien sotkemisia vältetään.

32 – Todettakoon tässä yhteydessä, että komission 27.9.1990 esittämässä kivennäisöljyjen valmisteverojen rakenteiden yhdenmukaistamisesta annettavaa neuvoston direktiiviä koskeneen alkuperäisen ehdotuksen 8 artiklan 1 kohdan e alakohdassa saman verovapautusjärjestelmän soveltamisalaan luettiin "öljyt, joita toimitetaan käytettäviksi moottoripolttoaineena sisävesiliikenteessä ja vesiliikenteessä yhteisön aluevesillä" (KOM(90) 434 lopullinen, EYVL C 322, s. 18).

81. Liikenteelle avattujen sisävesien käsitteen on siten mielestäni ymmärrettävä kattavan kaikki yhteisön verkon sisävesiväylät, sellaisina kuin ne on lueteltu direktiivin 82/714 liitteessä I.

82. Kun yhteisön aluevesien käsitettä verrataan tähän määritelmään, sen on puolestaan ymmärrettävä käsittävän jäsenvaltioiden suvereniteettiin tai lainkäyttövaltaan kuuluvat merialueet, edellä määriteltyjä liikenteelle avattuja sisävesiä lukuun ottamatta.

83. Finanzgericht Hamburgin ehdottamalla sekä Jan de Nulin ja komission puoltamalla toiminnallisella lähestymistavalla ei mielestäni voida kyseenalaistaa tätä päätelmää.

84. Muistutettakoon siitä, että tämä lähestymistapa merkitsee lähinnä sitä, että direktiivin 92/81 8 artiklan 1 kohdan c alakohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettuja yhteisön aluevesiä olisivat kaikki vesialueet, joilla normaalisti harjoitetaan vesiliikennettä kaupallisiin tarkoituksiin.

85. Tällainen tulkinta johtaa mielestäni siihen, että yhteisön tasolla kiistetään liikenteelle avattujen sisävesien yhden erityisen ryhmän eli meriväylän luonteisten väylien olemassaolo.

86. Erityisesti Elben suistoon, sellaisena kuin se on edellä kuvattu, liittyy erityispiirteitä, joiden vuoksi se on meriväylän luonteinen väylä.

87. Tämä luonnehdinta ei sisälly yksinomaan kansalliseen oikeuteen vaan myös yhteisön oikeuteen. Esimerkiksi meriväylän luonteisten väylien luettelosta neuvoston direktiivin 76/135/ETY soveltamiseksi 29.7.1977 tehdyssä päätöksessä 77/527/ETY[33] luokitellaan tähän ryhmään "Elbe unterhalb des Hamburger Hafens". Samoin neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1108/70 3 artiklan d alakohdassa tarkoitetun meriväylän luonteisten vesiväylien luettelon sisällöstä 8.12.2003 annetun komission asetuksen (EY) N:o 13/2004[34] liitteessä I mainitaan "Unterelben" kuuluvan meriväylän luonteisiin vesiväyliin.

33 – EYVL L 209, s. 29. Kyseinen päätös on sisävesialusten purjehduskelpoisuuslupien vastavuoroisesta tunnustamisesta 20.1.1976 annetun neuvoston direktiivin 76/135/ETY (EYVL L 21, s. 10) 3 artiklan 6 kohdan täytäntöönpanotoimi, ja kyseisen säännöksen mukaan "jäsenvaltiot voivat vaatia, että meriväylän luonteisilla vesiväylillä alusten on täytettävä samat lisäedellytykset kuin jäsenvaltiossa vaaditaan sen kansallisilta aluksilta. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle meriväylän luonteiset vesiväylänsä, joista komissio laatii luettelon kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun tämä direktiivi tulee voimaan, ottaen huomioon jäsenvaltioiden sille antamat tiedot".

34 – EUVL 2004, L 3, s. 3.

88. Tästä seuraa, että vesiväyliä ei voida luokitella yhteisön aluevesiksi yksistään sillä perusteella, että merialukset voivat käyttää niitä kaupallisiin tarkoituksiin.

89. Ehdotan siis tämän selvityksen perusteella, että yhteisöjen tuomioistuin vastaisi Finanzgericht Hamburgille, että direktiivin 92/81 8 artiklan 1 kohdan c alakohdan ensimmäistä alakohtaa on tulkittava siten, että yhteisön aluevesien käsite kattaa merialueet, jotka kuuluvat jäsenvaltioiden suvereniteettiin tai lainkäyttövaltaan, kyseisen direktiivin 8 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitettuja liikenteelle avattuja sisävesiä lukuun ottamatta. Liikenteelle avattuja sisävesiä ovat kaikki direktiivin 82/714 liitteessä I luetellut yhteisön verkon sisävesiväylät. [35]

B *Toinen ennakkoratkaisukysymys*

90. Finanzgericht Hamburg pyytää toisella kysymyksellään yhteisöjen tuomioistuinta antamaan ratkaisun siitä, onko hopperiruoppaajan käyttöä yhteisön aluevesillä pidettävä kokonaisuudessaan direktiivin 92/81 8 artiklan 1 kohdan c alakohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettuna vesiliikenteenä vai onko sen osalta tehtävä ero ruoppaajan toimenpiteen aikana suoritettavien eri töiden välillä.

91. Välipäätöksestä ilmenee, että Hauptzollamt on pääasian oikeudenkäynnin aikana myöntänyt, että kivennäisöljyjen käyttö Cristoforo Colombo -hopperiruoppaajan tyhjänä ajamisen aikana pitäisi vapauttaa valmisteveroista. Jan de Nul ei myöskään kiistä pääasian oikeudenkäynnissä sitä, että nämä verot on maksettava niistä kivennäisöljymääristä, jotka käytetään silloin, kun ruoppaaja imee vettä ja muita aineksia. [36] Tästä seuraa, että pääasian riita koskee ainoastaan sitä ongelmaa, onko ruoppaajan liikkuminen merenpohjan imutoimenpiteiden aikana, eli ruoppaajan ruoppaustoimenpiteisiin liittyvien siirtymisten aikana käyttämät kivennäisöljyt, mahdollisesti vapautettava verosta. [37]

35 – Pääasiaan liittyvässä erityisessä asiayhteydessä ja Jan de Nulin kirjallisissa huomautuksissaan esittämän ruoppausreitin kuvauksen perusteella vaikuttaa siltä, että tämä moottorilaite on liikkunut suureksi osaksi "Unterelben" muodostamalla liikenteelle avatulla sisävesialueella ja tämän jälkeen yhteisön aluevesillä Cuxhavenin ulapalla. Finanzgericht Hamburgin tehtävänä on selventää tätä ratkaisevaa seikkaa, jotta kyettäisiin määrittelemään jako pakollisen vapautuksen järjestelmään kuuluvien ja vapaaehtoisen vapautuksen järjestelmään kuuluvien kivennäisöljyjen välillä.

36 – Ennakkoratkaisupyynnön s. 3 ja 4.

37 – Komission tavoin ymmärrän käsitteen "liikkuminen" laajassa merkityksessä eli siten, että siihen kuuluvat tekniset toimenpiteet, joilla hopperiruoppaaja pidetään paikallaan.

92. Näin ollen toinen kysymys on komission ehdottamin tavoin [38] ymmärrettävä siten, että sillä pyritään ratkaisemaan, onko tällaista liikkumista pidettävä direktiivin 92/81 8 artiklan 1 kohdan c alakohdassa tarkoitettuna yhteisön aluevesillä tapahtuvana vesiliikenteenä.

93. Tähän kysymykseen on mielestäni vastattava myöntävästi.

94. Katson ensinnäkin, että mikäli hopperiruoppaajassa on työntövoimajärjestelmä, jonka ansiosta se kykenee liikkumaan itsenäisesti, liikkuminen on rinnastettava vesiliikenteeseen. Tilanne olisi mielestäni toinen sellaisen hopperiruoppaajan osalta, joka ei pysty liikkumaan itsenäisesti. [39]

95. Korostettakoon toiseksi, että yhteisöjen tuomioistuin on jo tulkinnut direktiivin 92/81 8 artiklan 1 kohdan c alakohdan käsitettä vesiliikenne edellä mainitussa asiassa Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft antamassaan tuomiossa.

96. Kyseiseen tuomioon johtaneessa asiassa hautaustoimisto Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft eG (jäljempänä Deutsche See) oli pyytänyt Hauptzollamt Kieliltä lupaa käyttää aluksillaan kivennäisöljyjä, jotka olisi vapautettu valmisteveroista, järjestääkseen hautajaisia aavalla merellä. Hauptzollamt Kiel oli evännyt tämän vapautuksen MinöStG:n 4 §:n 1 momentin 4 kohdan nojalla sillä perusteella, että Deutsche Seen toimintaan ei kuulunut henkilöiden tai tavaroiden kuljettaminen kaupallisissa tarkoituksissa vaan hautajaisten järjestäminen merellä. Valitusta käsitellyt Finanzgericht Hamburg esitti tuolloin yhteisöjen tuomioistuimelle kysymyksen direktiivin 92/81 8 artiklan 1 kohdan c alakohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetun vesiliikenteen käsitteen tulkinnasta.

38 – Kirjallisten huomautusten 68 ja 69 kohta.

39 – Mainittakoon esimerkkinä hopperiruoppaaja, joka kuljetetaan hinaaja-aluksella paikkaan, jossa ruoppaustoimenpiteet on määrä suorittaa, ja josta on annettu Ranskan Tribunal des conflits'ssa 11.12.1972 tuomio asiassa nro 1975, Préfet de la Gironde/CA Bordeaux (Spathis/Port autonome de Bordeaux). Kyseinen tuomioistuin katsoi tämän tyyppisen ruoppaajan osalta, että "vaikka tällainen ruoppaaja kykenee tukipalkkeja ja välityksiä käyttämällä kiinnityskohtiin tai runkoon tukeutuen liikkumaan työsuorituksen yhteydessä hieman pitkittäis- ja poikittaissuuntaan, tämä seikka, jota ei voida erottaa koneen omasta toiminnasta, ei ole sellainen, että sitä voitaisiin pitää 31.12.1957 annetun lain säännöksissä tarkoitettuna ajoneuvona". Kyseisessä laissa annetaan tuomioistuimille toimivalta antaa ratkaisu ajoneuvojen aiheuttamista vahingoista nostetuista vahingonkorvauskanteista, jotka on kohdistettu julkisoikeudelliseen henkilöön (virallinen lehti "Lois et Décrets", 5.1.1958, s. 196). Kyseisen lain säännöksiä on sitä vastoin sovellettava vahinkoihin, jotka aiheuttaa raiteilla liikkuva ruoppaaja, joka suorittaa ruoppaustöitä satamassa (ks. asia nro 1858, Préfet de Seine-Maritime/TGI du Havre (Société Marles-Kuhlmann), Ranskan Tribunal des conflits'n 24.5.1965 antama tuomio).

97. Yhteisöjen tuomioistuin korostaa tuomiossaan, että kyseiseen säännökseen, jossa valmisteverosta on vapautettu kivennäisöljyt, jotka toimitetaan käytettäviksi moottoripolttoaineina yhteisön aluevesillä tapahtuvassa vesiliikenteessä, sisältyy vain yksi poikkeus. Kyseisestä säännöksestä näet ilmenee, että tätä vapautusta ei sovelleta kivennäisöljyihin, joita käytetään yksityisillä huvialuksilla tapahtuvassa vesiliikenteessä. Tämän jälkeen yhteisöjen tuomioistuin toteaa, että direktiivin 92/81 8 artiklan 1 kohdan c alakohdan toisessa alakohdassa määritellään käsite "yksityinen huvialus" alukseksi, jota käytetään muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin. [40]

98. Tästä seuraa sen mukaan, että "kaikki kaupallisissa tarkoituksissa suoritettavat vesiliikennetoimet kuuluvat direktiivin 92/81 8 artiklan 1 kohdan c alakohdan ensimmäisessä alakohdassa säädetyn, yhdenmukaistetusta valmisteverosta tehdyn vapautuksen soveltamisalaan". [41] Kyseinen säännös käsittää toisin sanoen yhteisöjen tuomioistuimen mukaan "kaikki vesiliikenteen muodot kulloisenkin matkan tarkoituksesta riippumatta, jos se tapahtuu kaupallisessa tarkoituksessa". [42]

99. Yhteisöjen tuomioistuin toteaa kyseisen asian yhteydessä aluksi, että on riidatonta, että Deutsche Seen suorittamat vesiliikennetoimet ovat vastiketta vastaan tapahtuvia palvelujen suorituksia. Tämän jälkeen se katsoo, että "vesiliikennetoimet eivät kuulu niiden kaupallisen luonteen takia yksityisiä huvialuksia koskevan poikkeuksen piiriin, joten vapautus kattaa ne". [43]

100. Katson tämän ratkaisun perusteella, että aluksen tekemän matkan tarkoituksella ei ole juurikaan merkitystä, kun kyseessä on kaupallisiin tarkoituksiin tapahtuva vesiliikenne. Lisäksi on korostettava, että direktiivin 92/81 8 artiklan 1 kohdan c alakohdan toisen alakohdan sanamuoto viittaa siihen, että tämä kaupallinen tarkoitus kattaa paitsi henkilöiden tai tavaroiden kuljetuksen, myös palvelujen vastikkeellisen suorittamisen.

101. Hopperiruoppaajan työsuoritukset kuuluvat mielestäni tähän viimeksi mainittuun ryhmään. Tästä seuraa, että tämän moottorilaitteen liikkuminen tällaisten palvelujen suorittamisen yhteydessä kuuluu kaupallisen tarkoituksensa vuoksi direktiivin 92/81 8 artiklan 1 kohdan c alakohdan soveltamisalaan.

40 – Em. asia Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft, tuomion 22 kohta.

41 – Em. tuomion 23 kohta.

42 – Em. tuomion 29 kohta.

43 – Em. tuomion 28 kohta.

102. Kun hopperiruoppaajalla suoritetaan palveluja, sen liikkumiseen ei kuulu yksinomaan tyhjänä ajaminen ja liikkuminen, jonka tarkoituksena on merenpohjasta imettyjen ainesten kuljettaminen paikkaan, jossa ne läjitetään, vaan myös hopperiruoppaajan liikkuminen sen imiessä aineksia merenpohjasta eli kyseisen ruoppaajan liikkuminen sen suorittaessa ruoppaustyötä.

103. Direktiivin 92/81 8 artiklan 1 kohdan c alakohtaa on siten mielestäni tulkittava siten, että yhteisön aluevesillä tapahtuvan vesiliikenteen käsite kattaa hopperiruoppaajan liikkumisen sen imiessä aineksia merenpohjasta eli kyseisen ruoppaajan liikkumisen sen suorittaessa ruoppaustyötä.

104. Kuten olen edellä todennut, Jan de Nul ei kiistä pääasian käsittelyn yhteydessä sitä, että sen on maksettava valmisteverot siitä kivennäisöljyjen määrästä, joka käytetään varsinaista imemistyötä suoritettaessa. Totean kuitenkin ikään kuin loppukaneettina, että mielestäni direktiivin 92/81 8 artiklan 1 kohdan c alakohdassa säädettyä vapautusta pitäisi soveltaa myös kivennäisöljyihin, jotka käytetään tällaisten töiden suorittamisen ja ruopattujen ainesten läjittämisen yhteydessä. Katson näet, että tätä säännöstä sovellettaessa hopperiruoppaajan ruoppaustöiden aikana suorittamat toimenpiteet, olipa kyseessä sen liikkuminen tai sen suorittamat työt, muodostavat jakamattoman kokonaisuuden.

VI Ratkaisuehdotus

105. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että yhteisöjen tuomioistuin vastaisi Finanzgericht Hamburgin esittämiin ennakkoratkaisukysymyksiin seuraavasti:

1) Kivennäisöljyjen valmisteverojen rakenteiden yhdenmukaistamisesta 19.10.1992 annetun neuvoston direktiivin 92/81/ETY 8 artiklan 1 kohdan c alakohdan ensimmäistä alakohtaa on tulkittava siten, että yhteisön aluevesien käsite kattaa merialueet, jotka kuuluvat jäsenvaltioiden suvereniteettiin tai lainkäyttövaltaan, kyseisen direktiivin 8 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitettuja liikenteelle

avattuja sisävesiä lukuun ottamatta. Liikenteelle avattuja sisävesiä ovat kaikki sisävesialusten teknisistä vaatimuksista 4.10.1982 annetun neuvoston direktiivin 82/714/ETY liitteessä I luetellut yhteisön verkon sisävesiväylät.

2) Direktiivin 92/81 8 artiklan 1 kohdan c alakohtaa on tulkittava siten, että käsite "yhteisön aluevesillä tapahtuva vesiliikenne" kattaa hopperiruoppaajan liikkumisen sen imiessä aineksia merenpohjasta eli kyseisen ruoppaajan liikkumisen sen suorittaessa ruoppaustyötä.