

C-786/19. sz. ügy**Az előzetes döntéshozatal iránti kérelemről a Bíróság eljárási szabályzata
98. cikkének (1) bekezdése alapján készített összefoglalás****A benyújtás napja:**

2019. október 23.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Finanzgericht Köln (Németország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2019. február 22.

Felperes:The North of England P & I Association Ltd., egyúttal mint a
Marine Shipping Mutual Insurance Company jogutódja**Alperes:**

Bundeszentralamt für Steuern

Az alapeljárás tárgya

Tengeri hajókra fizetendő biztosítási adó – Németországban tengerihajó-lajstromba bejegyezett hajók, amelyek azonban valamely másik állam lobogója alatt közlekednek – A nemzeti jog szerinti adókötelezettségnek kizárólag a nyilvántartásba vételhez való kapcsolása – A 88/357 irányelvvel való összeegyeztethetőség

Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgya és jogalapja

Az uniós jog értelmezése, EUMSZ 267. cikk

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés

Úgy kell-e értelmezni a 88/357/EGK irányelvnek a 25. cikke első bekezdésének első félmondatával összefüggésben értelmezett 2. cikke d) pontjának második francia bekezdését, illetve a 92/49/EGK irányelv 46. cikkének (2) bekezdését a

kockázatviselés helye szerinti tagállam meghatározása tekintetében, hogy a tengeri hajó üzemeltetésével összefüggő kockázatok biztosítása esetében arról az államról van szó, amelynek területén a tengeri hajót a tulajdonjog bizonyítása céljából hivatalos nyilvántartásba vették, vagy pedig arról az államról, amelynek lobogója alatt a tengeri hajó közlekedik?

A hivatkozott nemzetközi jogi rendelkezések

Az Egyesült Nemzetek 1982. december 10-i tengerjogi egyezménye (a továbbiakban: tengerjogi egyezmény), különösen a 91. és a 94. cikk

A hivatkozott uniós jogi rendelkezések

Az életbiztosítás körén kívül eső közvetlen biztosításokra vonatkozó törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések összehangolásáról és a szolgáltatásnyújtás szabadságának tényleges gyakorlását elősegítő rendelkezések megállapításáról, valamint a 73/239/EGK irányelv módosításáról szóló, 1988. június 22-i 88/357/EGK második tanácsi irányelv, különösen a 25. cikk első bekezdésével összefüggésben értelmezett 2. cikk d) pontjának második francia bekezdése

Az életbiztosítás körén kívül eső közvetlen biztosításra vonatkozó törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések összehangolásáról és a 73/239/EGK irányelv, valamint a 88/357/EGK irányelv módosításáról szóló, 1992. június 18-i 92/49/EGK tanácsi irányelv (harmadik nem életbiztosítási irányelv), különösen a 46. cikk (2) bekezdése

A hivatkozott nemzeti rendelkezések

A Versicherungsteuergesetz (a biztosítási adóról szóló törvény) 1996. január 10-i egységes szerkezetbe foglalt változata (a továbbiakban: 1996. évi VersStG), különösen az 1. § (2) bekezdése második mondatának 2. pontja

A tényállás és az eljárás rövid ismertetése

- 1 A felperes egy Nagy-Britanniában székhellyel rendelkező biztosító, és világszerte kínál tengeri biztosításokat. A felperes ezenkívül a Marine Shipping Mutual Insurance Company Limited (a továbbiakban: MSMI) jogutódja. A felperes, illetve az MSMI számos olyan tengeri hajóval kapcsolatos kockázatot biztosított, amelyek a német jog szerint alapított korlátolt felelősségű társaságok tulajdonában állnak. Az egyes tengeri hajókhoz úgynevezett IMO-számot (IMO = International Maritime Organization) rendeltek hozzá, és e hajók az Amtsgericht Hamburg (hamburgi helyi bíróság, Németország) tengerihajó-lajstromában vannak bejegyezve.

- 2 A felperes e biztosítási szerződések alapján biztosítási díjakat szedett be. Ebben az összefüggésben német biztosítási adó fizetésére nem került sor.
- 3 A német Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (szövetségi tengeri hajózási és hidrográfiai hivatal, Németország) engedélyezte, hogy az érintett hajók a (német) szövetségi lobogó helyett egy másik nemzeti lobogó, nevezetesen Libéria, illetve Málta lobogója alatt közlekedjenek (a nemzeti lobogó elhagyása). A tengeri hajók a nemzeti lobogó elhagyásának ideje alatt továbbra is a német tengerihajó-lajstromba voltak bejegyezve.
- 4 Az alperes a beszedett biztosítási díjakra vonatkozó biztosítási adóról szóló határozatot fogadott el a felperessel szemben. A felperes sikertelen fellebbezést követően keresetet indított e határozat ellen a kérdést előterjesztő bíróság előtt.

Az alapeljárásban részt vevő felek főbb érvei

- 5 A felperes arra hivatkozik, hogy a 88/357 irányelv 2. cikke d) pontjának második francia bekezdésében foglalt uniós jogi rendelkezések szerint az adóztatási jog meghatározása szempontjából kizárólag az engedélyezés bír jelentőséggel. Hajók esetében az engedélyezés helye az az állam, amelynek lobogója alatt a hajó közlekedni jogosult, mivel a lobogó szerinti államok határozzák meg a lobogójuk alatt közlekedő hajókra vonatkozó minőségi követelményeket, és ezáltal felelősek a hajóval kapcsolatos kockázatokért.
- 6 Az alperes ezzel szemben arra hivatkozik, hogy a német jogalkotó az 1996. évi VersStG 1. §-a (2) bekezdése második mondatának 2. pontjában a bármely típusú járművel összefüggő biztosítási szerződések adóztatását éppen nem a lobogó szerinti államhoz, hanem a (belföldi) nyilvántartásba (a jelen ügyben a tengerihajó-lajstromba) való bejegyzéshez és a megkülönböztető jelzés (a jelen ügyben az IMO-szám) meglétéhez kapcsolja. A hajó emellett fennálló további – például valamely külföldi lobogólajstromba való – bejegyzése nem releváns.

Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem indokolásának rövid ismertetése

A nemzeti jog szerinti jogi helyzetről

- 7 A nemzeti jog szerint a keresetet el kellene utasítani, mivel a felperes által beszedett biztosítási díjak adóztatásának valamennyi feltétele teljesül. Az 1996. évi VersStG 1. §-a (2) bekezdése második mondatának 2. pontja szerint az adókötelezettség többek között attól függ, „hogy a járművet e törvény alkalmazási körén belül be kell-e jegyezni hivatalos vagy hivatalosan elismert nyilvántartásba, és hogy kap-e megkülönböztető jelzést”. A jelen ügyben mindkét eset fennáll. Ezzel szemben nem bír jelentőséggel, hogy melyik államban „engedélyezték” a hajó közlekedését.

- 8 A nemzeti lobogó elhagyása nem változtat a biztosítási kötelezettségen, mivel a német tengerihajó-lajstromba való bejegyzés ebben az esetben is fennmarad. Ezenkívül a belföldi nyilvántartásba vétel feltétele („e törvény alkalmazási körén belül”) egy külföldi lobogólajstromba való bejegyzés esetében nem teljesül.
- 9 Ez az értelmezés összhangban áll a német jogalkotó szándékával és az 1996. évi VersStG keletkezéstörténetével. Miközben az eredeti törvényjavaslat azt írta elő, hogy az engedélyezést kell figyelembe venni, végül az Európai Bizottsággal folytatott konzultációt és a többi tagállam szakértőivel folytatott egyeztetést követően a nyilvántartásba vételt és a megkülönböztető jelzést vették alapul. Ezt a módosítást azzal indokolták, hogy a 88/357 irányelv német nyelvi változata jelentős eltéréseket mutat az Unió többi hivatalos nyelvén elfogadott változatokhoz képest. A törvény indokolása ezzel kapcsolatban a következőket rögzíti: „Az egyértelmű elhatárolás céljából a jövőben – a más EK-országokban előírt szabályoknak megfelelően – nem az engedélyezésre, hanem a hivatalos nyilvántartásba (például járműnyilvántartásba, tengerihajó-lajstromba) való bejegyzésre kell hivatkozni.”

Az uniós jog szerinti jogi helyzetről

- 10 A kérdést előterjesztő bíróságnak mindazonáltal kétségei vannak afelől, hogy a nemzeti jogi helyzet összhangban áll-e az uniós joggal, különösen mivel ebben az esetben az adóztatás mind a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamban, mind pedig az engedélyezés helye szerinti tagállamban, illetve a lobogó szerinti államban lehetséges.
- 11 Az uniós jog (a 88/357 irányelv 25. cikkének első bekezdése, illetve a 92/49 irányelv 46. cikkének (2) bekezdése) az adóztatási jogot ahhoz a tagállamhoz kapcsolja, amelyben a kockázat fennáll. Ez alatt biztosítások esetében a 88/357 irányelv 2. cikke d) pontjának második francia bekezdése szerinti nyilvántartásba vett járművek tekintetében a „nyilvántartásba vétel [helyesen: engedélyezés] helye” szerinti tagállamot értik. A „nyilvántartásba vétel [helyesen: engedélyezés] helye” fogalom meghatározását azonban e rendelkezések nem tartalmazzák.
- 12 Az engedélyezés helye az az állam lehet, amelynek joga szerint a jármű közterületen történő közlekedését engedélyezték. Tengeri hajók vonatkozásában eszerint az engedélyezés helyeként az az állam jön tekintetbe, amely elfogadja a tengeri hajónak az általános forgalomban való üzemeltetésére és ezáltal a tengeri hajó használatának keretfeltételeire vonatkozó jogi normákat. Az engedélyezés kritériuma a járművek üzemeltetéséből eredő általános kockázatra tekintettel alkalmas lehet a járművel összefüggő kockázatnak a biztosító érdekében történő egyértelmű földrajzi meghatározására is.
- 13 Az engedélyezés helyének figyelembevételével mellett szólhatnak a tengerjogi egyezmény rendelkezései is. A tengerjogi egyezmény 91. cikkének (1) bekezdése szerint a hajók azon állam nemzetiségével rendelkeznek, amely állam lobogóját joguk van használni. A tengerjogi egyezmény 94. cikkének (1) bekezdése szerint

minden állam ténylegesen gyakorolja joghatóságát a lobogója alatt hajózó hajók tekintetében. Minden állam meghozza a lobogója alatt hajózó hajók tengeri biztonságának szavatolásához szükséges intézkedéseket (lásd a tengerjogi egyezmény 94. cikkének (3) bekezdését).

- 14 Figyelembe kell venni továbbá, hogy a 88/357 irányelv más nyelvi változatai (például az angol és az olasz nyelvi változat) a 2. cikk d) pontjának második francia bekezdésében nem az engedélyezés helye szerinti tagállamról, hanem a bejegyzés, illetve a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamról beszél.
- 15 A Bíróságnak a 88/357 irányelv 2. cikke d) pontja második francia bekezdésére vonatkozó ítélkezési gyakorlata szerint is kétséges, hogy mennyiben vehető figyelembe kizárólag a nyilvántartásba vétel, függetlenül a jármű közlekedésének esetleges engedélyezésétől.
- 16 Így a Bíróság ítélkezési gyakorlatából (2001. június 14-i Kvaerner ítélet, C-191/99, EU:C:2001:332; 2019. január 17-i A. ítélet, C-74/18, EU:C:2019:33, 29. pont) egyfelől megállapítható, hogy a kitűzött cél az volt, hogy a kockázatviselés helyére vonatkozó kérdés és ezáltal az adóztatási jog meghatározása tekintetében jogrendi jellegű szempontok helyett konkrét és tárgyyszerű szempontok legyenek irányadók, valamint, hogy minden kockázatnak legyen olyan megfelelő konkrét eleme, amely lehetővé teszi az adott tagállam meghatározását (lásd: 2001. június 14-i Kvaerner ítélet, C-191/99, EU:C:2019:33, 44. pont).
- 17 Másfelől a Bíróság kifejti, hogy a kockázatviselés helye szerinti tagállam akkor is az engedélyezés helye szerinti tagállam, ha e tekintetben nem arról a tagállamról van szó, amelyben a járművet használják (lásd: 2001. június 14-i Kvaerner ítélet, C-191/99, EU:C:2001:332, 45. pont).
- 18 Ezenkívül a Bíróság (2001. június 14-i Kvaerner ítélet, C-191/99, EU:C:2001:332, 46. pont; 2019. január 17-i A. ítélet, C-74/18, EU:C:2019:33, 30. pont) leszögezte, hogy a 88/357 irányelv 2. cikke d) pontjának első, második és harmadik francia bekezdésében szabályozott különös eseteken túlmenően, a 88/357 irányelv 2. cikke d) pontjának utolsó francia bekezdésében foglalt szabályozás „egyebek mellett azt a célt szolgálta, hogy kiegészítő szabályt nyújtson a működési kockázat helyének meghatározására, ha ez a kockázat nem kapcsolódik speciálisan valamely ingatlanhoz, járműhöz vagy utazáshoz. Ebből a célból az a hely mérvadó, ahol azt a tevékenységet végzik, amely kockázatára a szerződés fedezetet nyújt.”