A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (harmadik tanács)

2021. április 15.*

„Előzetes döntéshozatal – Az életbiztosítás körén kívül eső közvetlen biztosítás – 88/357/EGK második irányelv – A 2. cikk d) pontjának második francia bekezdése – 92/49/EGK irányelv – A 46. cikk (2) bekezdésének első albekezdése – Biztosítási díjakra kivetett adó – A »kockázatviselés helye szerinti tagállam« fogalma – Bármely típusú jármű – A »nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállam« fogalma – Tengerjáró hajók biztosítása – Olyan hajók, amelyeket valamely tagállam által vezetett hajólajstromba jegyeztek be, viszont amelyek a lobogó ideiglenes elhagyására vonatkozó engedély alapján valamely más tagállam vagy valamely harmadik állam lobogója alatt közlekednek”

A C-786/19. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Finanzgericht Köln (kölni pénzügyi bíróság, Németország) a Bírósághoz 2019. október 23-án érkezett, 2019. február 22-i határozatával terjesztett elő

a **The North of England P & I Association Ltd**, a Marine Shipping Mutual Insurance Company jogutódja

és

a **Bundeszentralamt für Steuern**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (harmadik tanács),

tagjai: A. Prechal tanácselnök (előadó), N. Wahl, F. Biltgen, L. S. Rossi és J. Passer bírák,

főtanácsnok: A. Rantos,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– a The North of England P & I Association Ltd, a Marine Shipping Mutual Insurance Company jogutódja képviseletében C. Möser és U. Grünwald Rechtsanwälte,

– a német kormány képviseletében J. Möller és D. Klebs, meghatalmazotti minőségben,

* Az eljárás nyelve: német.

– az Európai Bizottság képviseletében W. Mölls, D. Triantafyllou és H. Tserepa-Lacombe, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2021. január 27-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem 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 (HL 1988. L 172., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 1. kötet, 198. o.) 2. cikke d) pontja második francia bekezdésének, valamint 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) (HL 1992. L 228., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 1. kötet, 346. o.) 46. cikke (2) bekezdése első albekezdésének értelmezésére vonatkozik.

2 E kérelmet a The North of England P & I Association Ltd (a továbbiakban: P & I), az Egyesült Királyságban székhellyel rendelkező biztosítótársaság és a Bundeszentralamt für Steuern (központi szövetségi adóhivatal, Németország) (a továbbiakban: BZS) között folyamatban lévő azon jogvita keretében terjesztették elő, amelynek tárgyát az azon biztosítási díjakra kivetett adó beszedésére vonatkozó értesítés képezi, amelyeket a P & I által nyújtott azon fedezet címén kell fizetni, amely az olyan tengerjáró hajók üzemeltetésével összefüggő különböző kockázatokra terjed ki, amelyeket a Németországi Szövetségi Köztársaság által vezetett hajólajstromba jegyeztek be, viszont amelyek a lobogó ideiglenes elhagyására vonatkozó engedély alapján valamely más tagállam vagy valamely harmadik állam lobogója alatt közlekednek.

Jogi háttér

A nemzetközi jog

3 Az Egyesült Nemzetek Szervezetének 1982. december 10-én Montego Bayben aláírt tengerjogi egyezménye (a továbbiakban: Montego Bay-i egyezmény) 1994. november 16-án lépett hatályba. Ezt az egyezményt az Európai Közösség nevében az 1998. március 23-i 98/392/EK tanácsi határozat (HL 1998. L 179., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 4. fejezet, 3. kötet, 260. o.) hagyta jóvá.

4 Ezen egyezménynek „A hajózási jog” című 90. cikke értelmében „[m]inden államnak […] joga van arra, hogy hajói a nyílt tengeren saját lobogója alatt hajózzanak”.

5 Az említett egyezményen belül „A hajók nemzeti hovatartozása” című 91. cikk az (1) bekezdésében a következőképpen rendelkezik:

„Minden állam megállapítja azokat a feltételeket, amelyek alapján a nemzeti hovatartozását hajóknak megadja, területén a hajókat lajstromozza, valamint megadja a jogot a lobogója alatt történő hajózáshoz. A hajók azon állam nemzetiségével rendelkeznek, amely állam lobogóját joguk van használni. Az állam és a hajó között valóságos kapcsolatnak kell fennállnia.”

6 A Montego Bay-i egyezmény „A hajók jogállása” című 92. cikke az (1) bekezdésében a következőket mondja ki:

„Hajó csak egy állam lobogója alatt közlekedhet, és – kivéve a nemzetközi szerződésekben vagy az ebben az Egyezményben kifejezetten meghatározott kivételes eseteket – a nyílt tengeren ezen állam kizárólagos joghatósága alatt áll. […]”

7 Ezen egyezménynek „A lobogó szerinti állam kötelezettségei” című 94. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) Minden állam ténylegesen gyakorolja joghatóságát a lobogója alatt hajózó hajók tekintetében igazgatási, műszaki és szociális kérdéseket illetően.

(2) Minden állam különösen:

a) hajólajstromot vezet, amely tartalmazza a lobogója alatt közlekedő hajók nevét és részletes adatait, kivéve azon hajók tekintetében, amelyek kis méretük miatt nem tartoznak bele az általánosan elfogadott nemzetközi szabályokba; és

b) belső joga szerint vállalja a joghatóságot minden lobogója alatt közlekedő hajó, annak parancsnoka, tisztjei és személyzete felett a hajót érintő igazgatási, műszaki és szociális kérdések tekintetében.

(3) Minden állam meghozza a lobogója alatt hajózó hajók tengeri biztonságának szavatolásához szükséges intézkedéseket […]”

[…]”

Az uniós jog

A 88/357 második irányelv

8 A 88/357 második irányelv 2. cikkének d) pontja a következőképpen rendelkezett:

„Ennek az irányelvnek alkalmazásában:

[…]

d) »a kockázat helye [helyesen: kockázatviselés helye] szerinti tagállam«:

– az a tagállam, ahol az ingatlan található, ahol a biztosítás épületekre, vagy az épületekre és azok tartalmára vonatkozik, amennyiben az épület tartalmára vonatkozó kockázatra ugyanaz a biztosítási kötvény kiterjed,

– bármely típusú járműre vonatkozó biztosítás esetén a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállam,

– a szerződés kötésének helye szerinti tagállam, ha a legfeljebb 4 hónapos időtartamra szóló biztosítás utazási vagy üdülési kockázatra nyújt fedezetet, bármely ágazatról legyen is szó,

– az a tagállam, ahol a biztosított állandó lakhelye [helyesen: szokásos tartózkodási helye], vagy ha a biztosított jogi személy, az a tagállam, ahol az a telephelye található, amelyre a szerződés vonatkozik, minden, az előző francia bekezdésekben kifejezetten nem tárgyalt esetben.”

A 92/49 irányelv

9 A 92/49 irányelv (1), (2) és (30) preambulumbekezdése a következőt mondta ki:

„(1) mivel szükséges a belső piacot az életbiztosítás kivételével a közvetlen biztosítás területén teljessé tenni mind a letelepedés joga, mind a szolgáltatásnyújtás szabadsága szempontjából annak érdekében, hogy könnyebbé váljon [az Európai Unió] területén székhellyel rendelkező biztosítóintézetek számára [az Unión] belül felmerülő kockázatok fedezése;

(2) mivel a [88/357 második irányelv] jelentősen hozzájárult az életbiztosítás körén kívüli közvetlen biztosítás területén a belső piac létrehozásához azáltal, hogy azon biztosítottak a számára, akik jogállásuk, méretük vagy a biztosítandó kockázatok természeténél fogva nem igényelnek különleges védelmet abban a tagállamban, ahol a kockázat felmerül, teljes szabadságot nyújtott a lehető legszélesebb biztosítási piac igénybevétele tekintetében;

[…]

(30) mivel bizonyos tagállamokban a biztosítási tranzakciók nincsenek a közvetett adóztatás semmilyen formájának alávetve, míg a tagállamok többsége speciális adókat és egyéb járulékfizetési formákat alkalmaz, beleértve a kártalanítási testületek felé befizetendő pótdíjakat; mivel az ilyen adók és járulékok struktúrája és kulcsai jelentősen különböznek azokban a tagállamokban, amelyekben ezeket alkalmazzák; mivel kívánatos megakadályozni azt, hogy e meglévő különbségek a tagállamokban a biztosítási szolgáltatások területén fennálló verseny torzulásához vezessenek; mivel további harmonizációig az adók és a járulékok egyéb rendszere alkalmazásának szabályozása valószínűleg orvosolni fogja ezt a problémát azokban a tagállamokban, amelyekben a kockázatok fennállnak, és a tagállamok feladata intézkedéseket hozni annak érdekében, hogy ezek az adók és járulékok beszedésre kerüljenek.”

10 A 92/49 irányelv 46. cikke (2) bekezdésének első albekezdése a következőképpen rendelkezett:

„Bármely későbbi harmonizációs rendelkezés sérelme nélkül minden biztosítási szerződés kizárólag azon közvetett adóknak és a biztosítási díjakra kirótt járulékoknak van alávetve, amelyet a [88/357 második irányelv] 2. cikkének d) pontjában meghatározottak szerint az a tagállam vet ki, amelyben a kockázat fennáll […]”

A 2009/138 irányelv

11 A 2012. szeptember 12-i 2012/23/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL 2012. L 249., 1. o.) módosított, a biztosítási és viszontbiztosítási tevékenység megkezdéséről és gyakorlásáról szóló, 2009. november 25-i európai parlamenti és tanácsi irányelv (Szolvencia II) (HL 2009. L 335., 1. o.; helyesbítések: HL 2014. L 219., 66. o.; HL 2016. L 319., 68. o.; HL 2017. L 266., 22. o.) (a továbbiakban: 2009/138 irányelv) 2014. január 1-jei hatállyal hatályon kívül helyezte a 88/357 második irányelvet és a 92/49 irányelvet.

12 A 2009/138 irányelv 13. cikke 13. pontjának b) alpontja értelmében „a kockázat helye [helyesen: kockázatviselés helye] szerinti tagállam” nem más, mint „bármely típusú járműre vonatkozó biztosítás esetén a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállam”.

13 Ezen irányelv 13. cikke 14. pontjának szövege a következő:

„Ezen irányelv alkalmazásában:

[…]

14. »kötelezettségvállalás szerinti tagállam« az a tagállam, amelyben a következők valamelyike található:
    a) a szerződő szokásos tartózkodási helye;
    b) ha a szerződő jogi személy, a szerződőnek a szerződéssel érintett telephelye”.

14 A 2009/138 irányelv „Biztosítási díjakat terhelő adók” című 157. cikke az (1) bekezdésében előírja, hogy „[m]inden további összehangolás sérelme nélkül, minden biztosítási szerződésre kizárólag a kockázat [helyesen: kockázatviselés] helye szerinti tagállamban, vagy a kötelezettségvállalás szerinti tagállamban lehet a biztosítási díjakra közvetett adókat és adójellegű hozzájárulásokat kivetni”.

15 Mindazonáltal az alapügy tényállásának megvalósulása idején még a 88/357 második irányelvet és a 92/49 irányelvet kellett alkalmazni, vagyis az előzetes döntéshozatal céljából előterjesztett kérdést kizárólag ezen irányelvekre tekintettel kell megválaszolni.

A német jog

A VersStG

16 Az 1996. január 10-i Versicherungssteuergesetz (a biztosítási adóról szóló törvény) (BGBl. I. S., 22. o., a továbbiakban: VersStG) 1. §-a így rendelkezik:

„(1) A szerződésből vagy bármely más jogcímből eredően fennálló biztosítási jogviszony alapján fizetendő biztosítási díj adóköteles.

(2) Amennyiben az [Európai Unió] tagállamainak vagy az Európai Gazdasági Térségről szóló[, 1992. május 2-i] megállapodás [(HL 1994. L 1., 3. o.; magyar nyelvű különkiadás 11. fejezet, 52. kötet, 3. o.)] más részes államainak területén székhellyel rendelkező biztosító a biztosítási jogviszonyban szerződő fél, adókötelezettség – amennyiben a biztosított természetes személy – csak akkor keletkezik, ha a biztosítási díj fizetésének időpontjában a biztosított lakóhellyel vagy szokásos tartózkodási hellyel rendelkezik a jelen törvény hatálya alá tartozó területen, vagy – amennyiben a biztosított nem természetes személy – ha az a vállalkozás, létesítmény vagy telephely, amelyre a biztosítási jogviszony vonatkozik, a jelen törvény hatálya alá tartozó területen található. Az adófizetési kötelezettségnek ezenkívül feltétele, amennyiben

[…]

2. a biztosítás bármely típusú járművel összefüggő kockázatokra vonatkozik, hogy a járművet a jelen törvény hatálya alá tartozó területen hatósági vagy hatóságilag elismert nyilvántartásba bejegyezzék és azonosítószámmal ellássák;

[…]”

A SchRegO

17 A Schiffsregisterordnung (a hajólajstromokról szóló rendelet, a továbbiakban: SchRegO) 1. §-a (1) bekezdésének az alapjogvitára alkalmazandó változata előírja, hogy a hajólajstromokat az Amtsgerichtek (helyi bíróságok, Németország) kezelik.

18 A SchRegO 3. §-ának (2) bekezdése akként rendelkezik, hogy a hajólajstromba a kereskedelmi hajók és tengeri hajózásra szolgáló egyéb hajók (tengerjáró hajók) akkor kerülnek bejegyzésre, amennyiben azok a Gesetz über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe (Flaggenrechtsgesetz) (a tengerjáró hajók lobogó szerinti jogáról és a belvízi hajók lobogóviseléséről

szóló törvény [a lobogó szerinti jogról szóló törvény]; a továbbiakban: FlaggRG) alapjogvitára alkalmazandó változatának 1. cikke, illetve 2. cikke értelmében német lobogó alatt kötelesek, illetve jogosultak hajózni.

19 A SchRegO 10. §-a (1) bekezdésének első mondata értelmében a tengerjáró hajó tulajdonosa köteles gondoskodni az ilyen hajó nyilvántartásba vételéről, amennyiben e hajónak a FlaggRG 1. §-a értelmében német lobogó alatt kell közlekednie.

20 A SchRegO 14. §-ának (1) bekezdése akként rendelkezik, hogy mindaddig, amíg valamely hajó külföldi hajólajstromba van bejegyezve, a német hajólajstromba nem lehet bejegyezni.

21 A lobogó elhagyásának engedélyezése esetén a SchRegO 17. cikkének (2) bekezdése megköveteli, hogy a hajólajstromba bejegyezzék a német lobogóhasználathoz való jog felfüggesztését, valamint e felfüggesztés időtartamát, továbbá akként rendelkezik, hogy ha az említett engedélyt visszavonják, kérni kell azon engedélynek a hajólajstromba történő bejegyzését, hogy ismét gyakorolni lehessen a német lobogó használatához való jogot.

A FlaggRG

22 A FlaggRG 1. §-ának (1) bekezdése értelmében minden olyan kereskedelmi hajó és tengeri hajózásra szolgáló egyéb hajó (tengerjáró hajó), amelynek tulajdonosa a Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (a Németországi Szövetségi Köztársaság alaptörvénye) hatálya alá tartozó területen lakóhellyel rendelkező német állampolgár, német lobogó alatt köteles hajózni.

23 A FlaggRG 6. §-ának (1) bekezdése szerint azok a tengerjáró hajók, amelyeknek e törvény 1. §-a értelmében német lobogó alatt kell közlekedniük, más nemzeti lobogó használatára nem jogosultak.

24 A FlaggRG 7. §-a (1) bekezdésének 1. pontja értelmében a Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (szövetségi tengeri hajózási és vízrajzi hivatal, a továbbiakban: BSH) bizonyos esetekben – a hajólajstromba bejegyzett tengerjáró hajó tulajdonosának vagy üzemeltetőjének kérelme alapján, legfeljebb két éves időtartamra és bizonyos feltételek teljesülése esetén – visszavonható engedélyt adhat arra, hogy a német lobogó helyett olyan más nemzeti lobogó alatt közlekedjenek, amelynek használatát az alkalmazandó külföldi jog az uniós jogból eredő jogok és kötelezettségek sérelme nélkül lehetővé teszi.

25 A FlaggRG 7a. §-ának (3) bekezdése értelmében a német lobogó alatti közlekedéshez való jog nem gyakorolható addig, amíg a lobogó elhagyására vonatkozó engedély érvényben van.

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés

26 A P & I az Egyesült Királyságban székhellyel rendelkező biztosítótársaság, amely világszerte kínál tengeri biztosításokat, és amely 2011. november 2-ával jogutódként a Marine Shipping Mutual Insurance Company, vagyis azon vállalkozás helyébe lépett, amely az alapeljárás tárgyát képező biztosítási szerződéseket megkötötte.

27 Az említett szerződéseket tizennégy társasággal kötötték meg, és olyan tengerjáró hajók üzemeltetésével összefüggő különböző kockázatokat fednek le, amelyeknek e társaságok a tulajdonosai. E szerződések különösen a polgári jogi felelősségre, a jogvédelemre, a hajókban okozott különféle károkat fedező úgynevezett „casco” biztosításra és a háborús kockázatokra terjednek ki.

28 E társaságok székhelye Németországban van, és az Amtsgericht Hamburg (hamburgi helyi bíróság, Németország) által vezetett cégjegyzékbe a német jog szerinti korlátolt felelősségű társaságként vannak bejegyezve.

29 Az érintett tengerjáró hajók közül mindegyik be van jegyezve az ugyanezen bíróság által vezetett hajólajstromba.

30 Az alapeljárás tárgyát képező biztosítási szerződéseknek biztosítottként, illetve társbiztosítottként részes fele továbbá mind az a hajótulajdonos vállalkozás, amely az említett tizennégy társaság irányítását gyakorolja, és amelynek flottája az alapügyben szóban forgó valamennyi tengerjáró hajót magában foglalja, mind pedig olyan hajóbérlők, amelyek székhelye Libériában és Máltán van.

31 A FlaggRG 7. §-a (1) bekezdésének megfelelően a BSH engedélyezte az alapügyben érintett társaságok hajói számára, hogy a német lobogótól eltérő nemzeti lobogó, azaz a máltai lobogó vagy a libériai lobogó alatt közlekedjenek. A lobogó elhagyásának időtartama alatt ugyanakkor e hajók továbbra is a német hajólajstromba voltak bejegyezve.

32 Az alapügyben szóban forgó biztosítási szerződések alapján a P & I biztosítási díjak formájában olyan díjazásban részesült, amelyre vonatkozóan Németországban nem nyújtottak be adóbevallást a biztosítási adó tekintetében.

33 Egy 2012-ben végzett adóellenőrzést követően a BZS 2014. november 11-én beszedési értesítést bocsátott ki, amelyben felszólította a P & I-t, hogy 2009 decembere vonatkozásában fizesse meg a 13 374,57 euró összegű biztosítási adót.

34 2016. január 15-i határozatával a BZS elutasította a P & I által e beszedési értesítéssel szemben benyújtott ellentmondást.

35 E társaság ekkor keresetet nyújtott be a kérdést előterjesztő bírósághoz e határozat ellen, többek között azt állítva, hogy az alapügyben szóban forgó biztosítási díjak Németországban nem adóztathatók, mivel a biztosított hajókkal kapcsolatos kockázatok nem ebben a tagállamban merülnek fel.

36 A P & I e tekintetben úgy véli, hogy a nyilvántartásba vétel helye szerinti, a 88/357 második irányelv 2. cikke d) pontjának második francia bekezdésében említett állam alatt – amely az említett biztosítási díjakra vonatkozó adóztatási joghatósággal rendelkezik – azt az államot kell érteni, amely az érintett hajót a forgalomba helyezte. Pontosabban arról az államról van szó, amelynek lobogója alatt a hajó közlekedik, mivel ez az állam határozza meg a lobogója alatt közlekedő hajókra vonatkozó minőségi előírásokat, így tehát ez az állam felelős az e hajókkal összefüggésben felmerülő kockázatokért.

37 A BZS ezzel szemben azt állítja, hogy az alapügyben szóban forgó biztosítási díjak megfizetése Németországban adóköteles, mivel a VersStG 1. §-a (2) bekezdése második mondatának 2. pontjából az következik, hogy a német jogalkotó helyesen ültette át a 88/357 második irányelv 2. cikke d) pontjának második francia bekezdését azáltal, hogy a biztosítási adókötelezettséget az érintett hajónak nem a hivatalos forgalmi engedély szerinti „nyilvántartásához” kapcsolta, hanem ahhoz, hogy az említett hajót bejegyzik egy hatósági nyilvántartásba, és azonosítószámmal látják el. Márpedig ilyen hatósági nyilvántartásnak egyedül az a hajólajstrom minősül, amelynek az az alapvető célja, hogy igazolja az érintett hajó tulajdonjogát.

38 A kérdést előterjesztő bíróság úgy ítéli meg, hogy ha kizárólag a nemzeti jogot, különösen pedig a VersStG 1. §-ának (2) bekezdését alkalmazza, akkor a P & I által beszedett biztosítási díjakat Németországban kellene adóztatni, többek között azért, mert az alapügy tárgyát képező tengerjáró hajókat Németországban jegyezték be az e rendelkezés értelmében vett „hatósági vagy hatóságilag elismert nyilvántartásba”, vagyis a hajólajstromba.

39 Mindazonáltal e bíróság felveti azt a kérdést, hogy a 88/357 második irányelv 2. cikke d) pontjának második francia bekezdésében említett, „bármely típusú járműre” vonatkozó biztosítást illetően a „*Zulassungsmitgliedstaat*”, vagyis akár az „engedélyezés helye szerinti tagállam”, akár pedig a „nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállam” – ez utóbbi fogalom nincs meghatározva – jelentheti-e azt az államot, amelynek lobogója alatt a hajó közlekedik, vagyis azt az államot, amely megállapítja a tengerjáró hajó általános forgalomban történő üzemeltetésére alkalmazandó jogi normákat, következésképpen pedig a használatának kereteit képező feltételeket.

40 A kérdést előterjesztő bíróság végül a Bíróság ítélkezési gyakorlatára hivatkozva (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) felveti azt a kérdést, hogy a 88/357 második irányelv 2. cikke d) pontja második francia bekezdésének értelmezése során milyen mértékben lehet kizárólag a jármű valamely nyilvántartásba történő bejegyzésére támaszkodni, anélkül hogy figyelembe vennék e jármű forgalomba helyezését.

41 Ilyen körülmények között a Finanzgericht Köln (kölni pénzügyi bíróság, Németország) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjeszti a Bíróság elé:

„Úgy kell-e értelmezni a [88/357 második irányelvnek] a[z ezen irányelv] 25. cikke első bekezdésének első tagmondatával, illetve a [92/49] irányelv 46. cikkének (2) bekezdésével összefüggésben értelmezett 2. cikke d) pontjának második francia bekezdését a kockázatviselés helye szerinti tagállam meghatározása tekintetében, hogy a tengerjáró hajó üzemeltetésével összefüggő kockázatok biztosítása esetében arról az államról van szó, amelynek területén a tengerjáró hajót a tulajdonjog bizonyítása céljából hatósági nyilvántartásba vették, vagy pedig arról az államról, amelynek lobogója alatt a tengerjáró hajó közlekedik?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről

42 Kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 92/49 irányelv 46. cikke (2) bekezdésének első albekezdését a 88/357 második irányelv 2. cikke d) pontjának második francia bekezdésével együttes olvasatban akként kell-e értelmezni, hogy amennyiben egyes biztosítási szerződések olyan tengerjáró hajók üzemeltetésével összefüggő különböző kockázatok fedezetére vonatkoznak, amelyeket valamely tagállam által vezetett hajólajstromba jegyeztek be, viszont amelyek a lobogó ideiglenes elhagyására vonatkozó engedély alapján valamely más tagállam vagy valamely harmadik állam lobogója alatt közlekednek, akkor az e rendelkezések értelmében vett, az érintett hajó „nyilvántartásba vételének helye szerinti tagállam”, következésképpen pedig a „kockázatviselés helye szerinti tagállam” alatt, amely kizárólagos joghatósággal rendelkezik az említett biztosítási szerződések alapján megfizetett díjak adóztatására, azt a tagállamot kell érteni, amely azt a hajólajstromot vezeti, amelybe ezt a hajót elsősorban annak érdekében jegyezték be, hogy igazolják az említett hajó feletti tulajdonjogot, vagy pedig azt a tagállamot vagy harmadik államot kell érteni alatta, amelynek lobogója alatt ugyanezen hajó közlekedik.

43 A 92/49 irányelv 46. cikke (2) bekezdése első albekezdésének és a 88/357 második irányelv 2. cikke d) pontja második francia bekezdésének együttes olvasatából az következik, hogy amennyiben valamely biztosítási szerződés „bármely típusú járműre” vonatkozik, a szerződés „kizárólag azon közvetett adóknak és a biztosítási díjakra kirótt járulékoknak van alávetve”, amelyeket az érintett jármű „nyilvántartásba vételének helye szerinti tagállamban” vetettek ki, mivel ez utóbbi államot kell a „kockázatviselés helye szerinti tagállamnak” tekinteni.

44 Az alapügy sajátossága abban rejlik, hogy a szóban forgó hajókat az Amtsgericht Hamburg (hamburgi helyi bíróság) által vezetett hajólajstromba jegyezték be, és azok továbbra is e lajstromba vannak bejegyezve, miközben az ilyen ügyekben hatáskörrel rendelkező német hatóság, a BSH által megadott, a lobogó elhagyására vonatkozó engedély alapján e hajók ideiglenesen valamely más tagállam vagy valamely harmadik állam lobogója alatt közlekednek.

45 Ilyen kivételes helyzetben merül fel az a kérdés, hogy a 88/357 második irányelv 2. cikke d) pontjának második francia bekezdése értelmében vett „nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállam”, következésképpen pedig a 92/49 irányelv 46. cikke (2) bekezdésének első albekezdése értelmében vett „kockázatviselés helye szerinti tagállam” alatt vajon azt az államot kell-e érteni, amely azt a hajólajstromot vezeti, amelybe az érintett hajót elsősorban annak érdekében jegyezték be, hogy igazolják az e hajó feletti tulajdonjogot, vagy inkább azt az államot kell érteni alatta, amelynek lobogója alatt az említett hajó közlekedik, és amelyben e hajó szintén bejegyezhető valamely nyilvántartásba.

46 Elöljáróban emlékeztetni kell először is arra, hogy a Bíróság már megállapította, hogy az uniós jog jelenlegi állása szerint a tagállamok feladata a nemzetiközi jog általános szabályaival összhangban meghatározni azokat a feltételeket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy a hajókat be lehessen jegyezni a lajstromaikba, valamint ahhoz, hogy e hajóknak biztosítsák a lobogójuk alatti közlekedéshez való jogot, továbbá hogy e hatáskör gyakorlása során a tagállamoknak tiszteletben kell tartaniuk az uniós jog szabályait (lásd ebben az értelemben: 1991. július 25-i Factortame és társai ítélet, C-221/89, EU:C:1991:320, 13. és 14. pont), hozzátéve, hogy a Montego Bay-i egyezmény – amelynek értelmezésére a Bíróság hatáskörrel rendelkezik (2020. május 7-i Rina ítélet, C-641/18, EU:C:2020:349, 46. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat) – 91. cikkének (1) bekezdéséből következik, hogy az állam és a szóban forgó hajók között „valóságos kapcsolatnak” kell fennállnia, akár az ezen állam területén történő nyilvántartásba vételüket, akár pedig az e hajók részére biztosított azon jogot vagy lehetőséget illetően, hogy az említett állam lobogója alatt közlekedjenek.

47 Másodszor, ki kell emelni, hogy annak a tagállamnak, amely joghatósággal rendelkezik arra, hogy a 92/49 irányelv 46. cikke (2) bekezdése első albekezdésének és a 88/357 második irányelv 2. cikke d) pontja második francia bekezdésének együttesen értelmezett rendelkezései alapján adót vessen ki a biztosítási díjakra, az a tagállam minősül, amelynek területén a járművet e díjak megfizetésének időpontjában nyilvántartották, nem pedig az a tagállam, amelynek területén a járművet a biztosítási szerződés megkötésének időpontjában nyilvántartották, mivel e rendelkezéseknek úgynevezett „dinamikus” értelmezését kell elfogadni (lásd ebben az értelemben: 2013. február 21-i RVS Levensverzekeringen ítélet, C-243/11, EU:C:2013:85, 53. pont).

48 Ami a „nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamnak” a 88/357 második irányelv 2. cikke d) pontjának második francia bekezdése értelmében vett fogalmának értelmezését illeti, az állandó ítélkezési gyakorlat szerint mind az uniós jog egységes alkalmazásának követelményeiből, mind pedig az egyenlőség elvéből az következik, hogy az uniós jog azon rendelkezésében foglalt kifejezéseknek, amely a jelentésének és hatályának meghatározása érdekében nem tartalmaz kifejezett utalást a tagállami jogokra, rendes körülmények között az egész Unióban olyan önálló és egységes értelmezést kell tulajdonítani, amelynek kialakítása során e rendelkezésnek nem csupán a kifejezéseit, hanem szövegkörnyezetét, és annak a szabályozásnak a célkitűzéseit is figyelembe kell venni, amelynek az részét képezi (lásd ebben az értelemben többek között: 2013. február 21-i RVS Levensverzekeringen ítélet, C-243/11, EU:C:2013:85, 23. pont; 2013. december 19-i Fish Legal és Shirley ítélet, C-279/12, EU:C:2013:853, 42. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). Az uniós jogi rendelkezés keletkezéstörténete – mint azt többek között az Európai Bizottság is kiemelte – szintén releváns lehet az értelmezése szempontjából (2020. június 25-i A és társai [Aalteri és nevelei szélerőművek] ítélet, C-24/19, EU:C:2020:503, 37. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

49 Meg kell állapítani, hogy a „nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamnak” a 88/357 második irányelv 2. cikke d) pontjának második francia bekezdése értelmében vett fogalmát az uniós jogalkotó nem határozza meg, továbbá hogy e rendelkezés a jelentésének és hatályának meghatározása érdekében nem tartalmaz semmilyen kifejezett utalást a tagállami jogokra. Ezért e fogalomra vonatkozóan önálló és egységes értelmezést kell kialakítani.

50 A jelen ügyben az ilyen egységes értelmezés annál is inkább fontos, mivel az említett rendelkezésnek az az egyetlen célja, hogy kijelölje azt a tagállamot, amely a 92/49 irányelv 46. cikke (2) bekezdésének első albekezdése értelmében kizárólagos jogkörrel rendelkezik a biztosítási díjak adóztatására.

51 Először is, ami a 88/357 második irányelv 2. cikke d) pontja második francia bekezdésének szövegét illeti, a kérdést előterjesztő bíróság által e rendelkezés értelmezésével kapcsolatban megfogalmazott kételyek különösen ahhoz a kettős értelmezéshez kapcsolódnak, amely e rendelkezés német nyelvi változatára jellemző, amennyiben ez utóbbi változat a „*Zulassungsmitgliedstaat*” kifejezést használja, amely a hátterét képező szövegkörnyezet szerint utalhat akár a jármű bejegyzésének vagy nyilvántartásának helye szerinti tagállamra, akár pedig a jármű forgalomba helyezésének vagy forgalomba engedésének helye szerinti tagállamra.

52 A P & I. a „*Zulassungsmitgliedstaatnak*” a forgalomba helyezés vagy a forgalomba engedés helye szerinti tagállam értelmében vett fogalmára támaszkodik annak állítása során, hogy a „nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamnak” a 88/357 második irányelv 2. cikke d) pontjának második francia bekezdése szerinti fogalma alatt azt az államot kell érteni, amely a járművet – a jelen esetben a hajót – forgalomba engedte vagy forgalomba helyezte, amit a jármű nyilvántartásba vétele igazol. Mivel ellentétben az olyan egyéb járművekkel, mint például a gépkocsik, a motorkerékpárok vagy légi járművek, a hajók esetében nincs uniós szintű szabályozás a forgalomba helyezésre vagy a forgalomba engedésre, a P & I szerint azt az államot kell alapul venni, amelynek lobogója alatt a hajó közlekedik, mivel ez az állam határozza meg az e hajó üzemeltetésére vonatkozó normatív keretet, ami összefüggésben van a hajó üzemeltetése során felmerülő kockázattal.

53 Ugyanakkor, mint azt a főtanácsnok is kiemelte az indítványának 49. pontjában, a 88/357 második irányelv 2. cikke d) pontja második francia bekezdésének a németen kívüli összes nyelvi változata vagy a „bejegyzés helye szerinti”, vagy pedig a „nyilvántartásba vétel helye szerinti” tagállam fogalmát használja.

54 Márpedig az állandó ítélkezési gyakorlat szerint egy uniós jogi rendelkezés valamely nyelvi változatának megfogalmazása nem szolgálhat e rendelkezés értelmezésének kizárólagos alapjául, illetve nem élvezhet elsőbbséget más nyelvi változatokkal szemben (2019. szeptember 12-i A és társai ítélet, C-347/17, EU:C:2019:720, 38. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

55 E tekintetben ki kell emelni, hogy a „*Zulassungsmitgliedstaatnak*” a két jelentése közül az egyik, vagyis a bejegyzés vagy a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállam értelemben felfogott fogalma egybeesik azzal a terminológiával, amelyet a 88/357 második irányelv 2. cikke d) pontja második francia bekezdésének minden más nyelvi változata használ.

56 E rendelkezés azon értelmezésének, amely szerint e rendelkezés a forgalomba helyezés vagy a forgalomba engedés helye szerinti tagállamra utal, ellene szól az is, hogy az e rendelkezéssel érintett egyéb járművekkel ellentétben a hajók esetében nem létezik uniós szinten olyan szabályozás, amely az ilyen forgalomba helyezésre vagy forgalomba engedésre vonatkozna.

57 Következésképpen, ha a vizsgálat a 88/357 irányelv 2. cikke d) pontja második francia bekezdésének kizárólag a szövegét veszi alapul, meg kell állapítani, hogy e rendelkezés – a nyelvi változatainak összességét figyelembe véve – a hajónak inkább a bejegyzési vagy nyilvántartásba vételi helye szerinti

tagállamra utal, mintsem a forgalomba engedésének vagy a forgalomba helyezésének helye szerinti tagállamra, amelyre e rendelkezésnek egyedül a német nyelvi változata tartalmazhat utalást a „*Zulassungsmitgliedstaat*” fogalmának két jelentése közül az egyik alapján.

58 Hozzá kell tenni, hogy valamely hajó „bejegyzésének” és „nyilvántartásba vételének” fogalmai a szokásos jelentésük szerint a 88/357 második irányelv 2. cikke d) pontjának második francia bekezdése szempontjából egymással felcserélhetők, mint az egyébként kitűnik e rendelkezésnek a németen kívüli egyéb különböző nyelvi változataiból, amelyek – mint azt a jelen ítélet 53. pontja már jelezte – e két fogalom közül egyiket vagy másikat használják.

59 Mindazonáltal a 88/357 második irányelv 2. cikke d) pontja második francia bekezdésének még mindig egyedül a szövegéből kiindulva, nem tűnik eleve kizárhatónak, hogy a „bejegyzés helye szerinti tagállam” vagy a „nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállam” fogalmai azon államon kívül, amely azt a lajstromot vezeti, amelybe a hajókat a rajtuk fennálló tulajdonjog, adott esetben pedig az említett hajók vonatkozásában bejegyzett egyéb dologi jogok, köztük az ilyen hajókat terhelő jelzálogjogok igazolása érdekében jegyzik be, felöleljék azt az államot is, amelynek lobogója alatt a hajók közlekednek, figyelembe véve azt is – mint azt a Montego Bay-i egyezmény 94. cikke (2) bekezdésének a) pontja is előírja –, hogy minden állam köteles a lobogója alatt közlekedő hajókat bejegyezni a nemzeti hajólajstromba.

60 Továbbá, ami a 88/357 második irányelv 2. cikke d) pontja második francia bekezdésének keletkezéstörténetét illeti, ki kell emelni, hogy a Bizottság 1975. december 30-án előterjesztett eredeti javaslatában (COM(1975) 516 végleges) (HL 1976. C 32., 2. o.), amely e második irányelv alapjául szolgált, az szerepelt, hogy „a kockázatviselés helye szerinti tagállam” alatt vagy „a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamot” kell érteni, amennyiben „a biztosítás a szárazföldi járművekre vonatkozik”, vagy pedig „azon tagállamot, ahol a biztosított szokásos tartózkodási helye van, amennyiben ő a jármű tulajdonosa, üzembentartója, vagy pénzügyi érdeke fűződik a járműhöz, ennek hiányában pedig a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamot, feltéve, hogy a biztosítás vasúti, légi, tengeri, tavi és folyami járművekre vonatkozik”.

61 Az 1978. február 16-i módosított irányelvjavaslatban (COM(1978) 63 végleges) fenntartották e két kapcsolóelvet, de azok sorrendje megfordult, vagyis a biztosított szokásos tartózkodási helye szerinti tagállamra vonatkozó kapcsolóelv csak az alapértelmezés szerinti kritériumban említett azon esetben volt alkalmazandó, ha a járművet nem vették nyilvántartásba.

62 Ami a 88/357 második irányelv 2. cikke d) pontja második francia bekezdésének végleges változatát illeti, az csak a „nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamot” említi, mégpedig minden jármű esetében, beleértve a hajókat is.

63 Jóllehet a biztosított szokásos tartózkodási helye vagy telephelye szerinti tagállamra vonatkozó kapcsolóelv megjelenik a 88/357 második irányelv 2. cikke d) pontjának utolsó francia bekezdésében foglalt kisegítő szabályban, ez a szabály nem alkalmazható a bármely típusú járműre vonatkozó biztosításokra, mivel az ilyen biztosítások esetét kifejezetten szabályozza e rendelkezés második francia bekezdése. Következésképpen e kisegítő szabály nincs követlen hatással az említett rendelkezés második francia bekezdésében használt kifejezések értelmezésére.

64 Ez azonban nem változtat azon, mint azt a Bizottság is állítja, hogy a 88/357 irányelv 2. cikke d) pontja második francia bekezdésének keletkezéstörténete úgy tűnik, azt sugallhatja, hogy a „nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamra” vonatkozó kapcsolóelv burkoltan arra a kapcsolatra utal, amely egyfelől az érintett hajó tulajdonjogával vagy az e hajóhoz fűződő pénzügyi érdekkel rendelkező személy vagy társaság, másfelől pedig azon állam között áll fenn, amely azt a hajólajstromot vezeti, amelybe az említett hajót bejegyezték, igazolandó a rajta fennálló tulajdonjogot.

65 Ugyanakkor el kell ismerni, hogy e rendelkezés keletkezéstörténete akként is értelmezhető, hogy az a körülmény, hogy az uniós jogalkotó végül egyedül a „nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamra” vonatkozó kapcsolóelvet rögzítette, azt sugallja, hogy a biztosított szokásos tartózkodási helyére vonatkozó vagylagos kapcsolóelvnek – amely biztosított az érintett jármű tulajdonosa, akinek pénzügyi érdeke fűződik e járműhöz, vagy annak üzembentartója – a 88/357 második irányelv 2. cikke d) pontjának nem a második francia bekezdése keretében, hanem e rendelkezésnek legfeljebb az utolsó francia bekezdése keretében kellene szerepet játszania.

66 Így e keletkezéstörténetből nem lehet következtetéseket levonni arra nézve, hogy a 88/357 második irányelv 2. cikke d) pontjának második francia bekezdése értelmében vett „nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállam” fogalma tekintetében melyik értelmezést kell alapul venni.

67 Végül, ami a 92/49 irányelv 46. cikke (2) bekezdésének első albekezdésében és a 88/357 második irányelv 2. cikke d) pontjának második francia bekezdésében foglalt rendelkezések szövegkörnyezetét és célját illeti, emlékeztetni kell arra, hogy e 2. cikk d) pontjából kitűnik, hogy az uniós jogalkotó a biztosítással fedezett összes kockázattípus vonatkozásában olyan megoldást szándékozott javasolni, amely inkább konkrét és fizikai kritériumok alapján teszi lehetővé a kockázatviselés helye szerinti állam meghatározását, mintsem jogi jellegű kritériumok alapján. A kitűzött cél az volt, hogy minden egyes kockázatnak meg lehessen feleltetni egy konkrét körülményt, amelynek segítségével e kockázat helyileg egy meghatározott tagállamhoz köthető (2001. június 14-i Kvaerner ítélet, C-191/99, EU:C:2001:332, 44. pont).

68 Így például a 88/357 irányelv 2. cikke d) pontjának második francia bekezdése értelmében, ha a szerződés valamely járműre vonatkozik, a kockázatviselés helye szerinti tagállam azt a tagállamot jelenti, ahol e járművet nyilvántartásba vették, még akkor is, ha nem arról a tagállamról van szó, amelyben az említett járművet használják (lásd ebben a értelemben: 2001. június 14-i Kvaerner ítélet, C-191/99, EU:C:2001:332, 45. pont).

69 Ezenkívül a 92/49 irányelv (30) preambulumbekezdése alapján kitűnik, hogy ezen irányelv 46. cikke (2) bekezdésének első albekezdése azon kockázat enyhítésére irányul, hogy a biztosítási ügyleteket terhelő közvetett adók struktúrájában és kulcsaiban mutatkozó különbségek a biztosítási szolgáltatások területén a tagállamok közötti verseny torzulásához vezessenek (lásd ebben a értelemben: 2001. június 14-i Kvaerner ítélet, C-191/99, EU:C:2001:332, 49. pont).

70 Az, hogy a kockázatviselés helyét választják ki az adóztatási jogkörrel rendelkező állam meghatározásának kritériumaként, jellegénél fogva alkalmas arra, hogy kiküszöbölje a különböző tagállamokban működő, biztosítási szolgáltatásokat kínáló vállalkozások közötti versenytorzulásokat (2001. június 14-i Kvaerner ítélet, C-191/99, EU:C:2001:332, 50. pont).

71 E választás lehetővé teszi a kettős adóztatás veszélyének és az adóelkerülés lehetőségének a kiiktatását is, tekintettel arra, hogy minden egyes kockázathoz adott telephely, így adott tagállam van hozzárendelve (lásd ebben a értelemben: 2001. június 14-i Kvaerner ítélet, C-191/99, EU:C:2001:332, 51. pont).

72 A fentiekből következik, hogy a 92/49 irányelv 46. cikke (2) bekezdésének első albekezdésében és a 88/357 második irányelv 2. cikke d) pontjának második francia bekezdésében foglalt rendelkezések értelmezése során megfelelően figyelembe kell venni a különböző tagállamokban működő, biztosítási szolgáltatásokat kínáló vállalkozások közötti versenytorzulások kiküszöbölésére irányuló azon célkitűzést, amely magában foglalja, hogy ki legyen iktatva mind a kettős adóztatás, mind pedig az adóelkerülés veszélye, előnyben részesítve az olyan értelmezést, amely biztosítja, hogy az érintett kockázat helyileg egyetlen tagállamhoz legyen rendelve, és amely a kockázat helyének meghatározásával kapcsolatos kritérium olyan jelentésére támaszkodik, amely inkább konkrét és fizikai szempontokon, mintsem jogi jellegű kritériumokon alapul.

73 Ezért az említett rendelkezések célkitűzéseire tekintettel felmerül a kérdés, hogy e rendelkezésekből következik-e az, hogy a 88/357 második irányelv 2. cikke d) pontjának második francia bekezdése értelmében vett „nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállam” fogalmát akként kell értelmezni, hogy az arra a tagállamra utal, amely a hajólajstromhoz hasonló olyan nyilvántartást vezet, amelybe a hajókat annak érdekében jegyzik be, hogy azokat a tulajdonosaikkal összefüggésben azonosítsák, akik felelősek e hajókért, vagy inkább azt az államot kell érteni alatta, amelynek lobogója alatt az említett hajók közlekednek, és amely a Montego Bay-i egyezmény 94. cikke értelmében „hajólajstromot vezet, amely tartalmazza a lobogója alatt közlekedő hajók nevét és részletes adatait”, továbbá „vállalja a joghatóságot […] a hajót érintő igazgatási, műszaki és szociális kérdések tekintetében”, valamint „meghozza a […] tengeri biztonság[…] szavatolásához szükséges intézkedéseket”.

74 A kettős adóztatás elkerülésére irányuló célt illetően emlékeztetni kell arra, hogy – mint az már a jelen ítélet 46. pontjában is megállapításra került – az uniós jog jelenlegi állása szerint és a nemzetiközi joggal összhangban az egyes tagállamok határozzák meg azokat a feltételeket, amelyek mellett a hajókat a területükön nyilvántartásba veszik, valamint azokat a feltételeket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy e hajók jogosultak legyenek az adott tagállam lobogója alatt közlekedni, következésképpen pedig az adott tagállam honosságával rendelkezzenek, hozzátéve, hogy a Montego Bay-i egyezmény 91. cikkének (1) bekezdése értelmében az állam és a szóban forgó hajók között „valóságos kapcsolatnak” kell fennállnia.

75 A hajók nyilvántartásba vételére vonatkozó szabályok uniós szintű harmonizációjának hiányában tehát nem zárható ki, hogy valamely hajót több tagállamban is nyilvántartásba vegyenek, amennyiben valóságos kapcsolatok állnak fenn e hajó és több tagállam között, ami többszörös adóztatáshoz vezethet.

76 Egyrészt ugyanakkor, mint azt a főtanácsnok is kiemelte az indítványának 75. pontjában, a tagállamok többségének jogszabályai kizárják az olyan többszörös bejegyzéseket, amelyek többszörös adóztatásokhoz vezetnek.

77 A jelen esetben a SchRegO 14. §-ának (1) bekezdése akként rendelkezik, hogy mindaddig, amíg valamely hajó külföldi hajólajstromba van bejegyezve, a német hajólajstromba nem lehet bejegyezni.

78 Másrészt meg kell állapítani, hogy a Montego Bay-i egyezmény 92. cikkének (1) bekezdése akként rendelkezik, hogy „[h]ajó csak egy állam lobogója alatt közlekedhet”, ami, ha a 88/357 második irányelv 2. cikke d) pontjának második francia bekezdése szempontjából a lobogó szerinti államra vonatkozó kapcsolóelvet vennék alapul, jellegénél fogva kizárná a kettős nyilvántartásba vételt, következésképpen pedig a kettős adóztatást.

79 A jelen esetben a FlaggRG 6. §-ának (1) bekezdése akként rendelkezik, hogy azok a tengerjáró hajók, amelyeknek e törvény 1. §-a értelmében német lobogó alatt kell közlekedniük, más nemzeti lobogó használatára nem jogosultak.

80 Mindazonáltal az, ha a 88/357 második irányelv 2. cikke d) pontjának második francia bekezdése szempontjából a kockázatviselés helyének meghatározása érdekében a lobogó szerinti államot veszik alapul, nem teszi lehetővé az adóelkerülés veszélyének kiküszöbölését, amely a 92/49 irányelv 46. cikke (2) bekezdése első albekezdésének és a 88/357 második irányelv 2. cikke d) pontja második francia bekezdésének egy másik célját képezi, mint azt éppen az alapeljárás tárgyát képező ügy is szemlélteti, amelyben az történt, hogy az érintett hajók lobogót váltottak – amit előzetesen kétségkívül engedélyezett az az állam, amelyben e hajók be voltak és továbbra is be vannak jegyezve –, és egy olyan másik állam lobogóját választották, amely nyilvánvalóan kevésbé közvetlen és konkrét kapcsolatokat tart fenn e hajókkal, mint az a tagállam, amelyben e hajók elsősorban a rajtuk fennálló tulajdonjog igazolása érdekében nyilvántartásba vannak véve.

81 Ebből következik, mint azt a főtanácsnok is kiemelte az indítványának 73. pontjában, hogy ha a 88/357 második irányelv 2. cikke d) pontjának második francia bekezdése szempontjából a kockázatviselés helyének meghatározása érdekében azt az államot vennék alapul, amely azt a hajólajstromot vezeti, amelybe a hajók be vannak jegyezve, az nagyobb mértékben segítené elő ezen irányelv valamennyi, a kettős adóztatás és az adóelkerülés veszélyének elkerülésére irányuló célkitűzésének megvalósítását.

82 Ezenkívül a 88/357 második irányelv 2. cikke d) pontjának második francia bekezdése értelmében vett „nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállam” fogalmának értelmezése során e rendelkezésnek a jelen ítélet 67. pontjában már felidézett azon céljára is tekintettel kell lenni, amely abban áll, hogy a kockázatviselés helye szerinti államot konkrét és fizikai szempontok alapján határozzák meg annak érdekében, hogy minden egyes kockázatnak meg lehessen feleltetni egy konkrét körülményt, amelynek segítségével e kockázat helyileg egy meghatározott tagállamhoz köthető (lásd ebben az értelemben: 2001. június 14-i Kvaerner ítélet, C-191/99, EU:C:2001:332, 44. pont).

83 Márpedig a hajólajstrom – amelynek elsősorban az a célja, hogy azonosítsa az abba bejegyzett hajó tulajdonosát, aki mindenkit megelőzően viseli az e hajóval és az üzemeltetésével összefüggő kockázatokat, és ebből az okból köt az e kockázatokat fedező biztosítási szerződést annak érdekében, hogy védje az említett hajóval kapcsolatos vagyoni érdekeit – lehetővé teszi, hogy az e hajóval összefüggő kockázatok egy konkrét és fizikai szempont, vagyis az ugyanezen hajó tulajdonosa és azon tagállam közötti kapcsolat alapján, amelyben e hajót nyilvántartásba vették, helyileg egy olyan meghatározott tagállamhoz legyenek köthetők, amely adott esetben jobban kifejezhető azon tagállamként, amelynek a tulajdonos az állampolgára, és/vagy amelyben e tulajdonos tartózkodási hellyel rendelkezik, vagy ott letelepedett.

84 Az ilyen kapcsolóelv lehetővé teszi azt is, hogy fedezve legyenek azok az összetett esetek, amelyek a tengeri biztosítások területén gyakran előfordulnak, és amelyekről az alapügy is tanúskodik, amennyiben erre az ügyre az a jellemző, hogy a hajók üzemeltetése során felmerülő, rendkívül szerteágazó kockázatok fedezéséről szól, továbbá hajótulajdonos vállalkozások és hajóbérlők is érintettek benne.

85 Ráadásul e kritérium egységesen alkalmazható „bármely típusú járműre”, mint amilyeneket a 88/357 második irányelv 2. cikke d) pontjának második francia bekezdése is említ.

86 Ezzel szemben, mint azt a Bizottság is megjegyezte, egyfelől azon állam, amelynek lobogója alatt a hajó közlekedik, másfelől pedig az e hajóval összefüggő kockázatért való felelősség között első ránézésre nem áll fenn olyan konkrét és közvetlen kapcsolat, amelynek alapján e kockázatot helyileg ezen állam területéhez lehetne kötni.

87 Jóllehet ugyanis kétségtelen, hogy az az állam, amelynek lobogója alatt a hajó közlekedik, ellenőrzést gyakorol a hajó felett, és megteszi a tengeri biztonságának szavatolásához szükséges intézkedéseket, e megfontolások önmagukban nem kapcsolódnak az e hajó üzemeltetésével járó sajátos kockázathoz a hajó tulajdonosával összefüggésben, aki mindenkit megelőzően érdekelt az említett hajó biztosításában abból a célból, hogy védje az e hajóval kapcsolatos pénzügyi érdekeit.

88 Végül emlékeztetni kell arra, hogy a kockázatviselés helye szerinti, a 88/357 második irányelv 2. cikkének d) pontja értelmében vett tagállam meghatározásához különösen azt a pontos tevékenységet kell azonosítani, amelynek kockázatait az alapügy tárgyát képező különböző biztosítási szerződések fedezik (lásd ebben az értelemben: 2019. január 17-i A ügy, C-74/18, EU:C:2019:33, 31. pont).

89 Márpedig, mint azt lényegében a főtanácsnok is kiemelte az indítványának 85. pontjában, meg kell állapítani – annak fenntartásával, hogy ezt a kérdést előterjesztő bíróságnak kell ellenőriznie –, hogy a jelen ügyben azt, hogy az érintett hajók üzemeltetésével összefüggő különböző kockázatok helyileg Németországhoz legyenek kötve, megerősíti az is, hogy az alapügy tárgyát képező, e kockázatok

fedezésére irányuló biztosítási szerződések – ahogyan azokat megkötötték különösen a hajótulajdonos társaságok, amelyek mindenkit megelőzően felelősek e hajókért és az üzemeltetésükért – úgy tűnik, annak ellenére is változatlanok maradtak, hogy az említett hajók ideiglenesen lobogót váltottak.

90 Az eddigi megfontolások összességére tekintettel az előterjesztett kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 92/49 irányelv 46. cikke (2) bekezdésének első albekezdését a 88/357 második irányelv 2. cikke d) pontjának második francia bekezdésével együttes olvasatban akként kell értelmezni, hogy amennyiben egyes biztosítási szerződések olyan tengerjáró hajók üzemeltetésével összefüggő különböző kockázatok fedezetére vonatkoznak, amelyeket valamely tagállam által vezetett hajólajstromba jegyeztek be, viszont amelyek a lobogó ideiglenes elhagyására vonatkozó engedély alapján valamely más tagállam vagy valamely harmadik állam lobogója alatt közlekednek, akkor az e rendelkezések értelmében vett, az érintett hajó „nyilvántartásba vételének helye szerinti tagállam", következésképpen pedig a „kockázatviselés helye szerinti tagállam" alatt, amely kizárólagos joghatósággal rendelkezik az említett biztosítási szerződések alapján megfizetett díjak adóztatására, azt a tagállamot kell érteni, amely azt a hajólajstromot vezeti, amelybe ezt a hajót elsősorban annak érdekében jegyezték be, hogy igazolják az említett hajó feletti tulajdonjogot.

A költségekről

91 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (harmadik tanács) a következőképpen határozott:

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) 46. cikke (2) bekezdésének első albekezdését 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 2. cikke d) pontjának második francia bekezdésével együttes olvasatban akként kell értelmezni, hogy amennyiben egyes biztosítási szerződések olyan tengerjáró hajók üzemeltetésével összefüggő különböző kockázatok fedezetére vonatkoznak, amelyeket valamely tagállam által vezetett hajólajstromba jegyeztek be, viszont amelyek a lobogó ideiglenes elhagyására vonatkozó engedély alapján valamely más tagállam vagy valamely harmadik állam lobogója alatt közlekednek, akkor az e rendelkezések értelmében vett, az érintett hajó „nyilvántartásba vételének helye szerinti tagállam", következésképpen pedig a „kockázatviselés helye szerinti tagállam" alatt, amely kizárólagos joghatósággal rendelkezik az említett biztosítási szerződések alapján megfizetett díjak adóztatására, azt a tagállamot kell érteni, amely azt a hajólajstromot vezeti, amelybe ezt a hajót elsősorban annak érdekében jegyezték be, hogy igazolják az említett hajó feletti tulajdonjogot.

Aláírások