A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (első tanács)

2004. október 14.*

A C-299/02. sz. ügyben,

az EK 226. cikk alapján kötelezettségszegés megállapítása iránt

a Bírósághoz 2002. augusztus 23-án

az **Európai Közösségek Bizottsága** (képviselik: K. H. I. Simonsson és H. M. H. Speyart, meghatalmazotti minőségben, kézbesítési cím: Luxembourg)

felperesnek

a **Holland Királyság** (képviselik: H. G. Sevenster és S. Terstal, meghatalmazotti minőségben)

alperes ellen

* Az eljárás nyelve: holland.

benyújtott keresete tárgyában,

A BÍRÓSÁG (első tanács),

tagjai: P. Jann tanácselnök (előadó), A. Rosas és R. Silva de Lapuerta bírák,

főtanácsnok: P. Léger,
hivatalvezető: R. Grass,

tekintettel az eljárás írásbeli szakaszára,

a főtanácsnok indítványának a 2004. május 27-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az Európai Közösségek Bizottsága a Bírósághoz intézett keresetében annak megállapítását kéri, hogy a Holland Királyság, mivel elfogadta és hatályban tartotta a Wetboek van Koophandel (Kereskedelmi törvénykönyv) 311. cikkét és a Burgerlijk Wetboek (Polgári törvénykönyv) 8:169. cikkét, amelyek követelményeket határoznak meg:

— olyan társaságok részvényeseinek, vezető tisztségviselőinek állampolgárságára nézve, amelyek a Hollandiában hajólajstromba felvenni kívánt tengeri hajó tulajdonosai, illetve

— a Hollandiában hajólajstromba vett tengeri hajót üzemeltető hajózási társaság vezető tisztségviselőinek, valamint az azon telephely mindennapi ügyvezetését végző természetes személyek állampolgárságára és lakóhelyére nézve, ahonnét a tengeri hajózási tevékenységet — amely a hajó hollandiai hajólajstromba való felvételéhez szükséges — Hollandiában folytatják,

nem teljesítette az EK 43. cikke és az EK 48. cikkből eredő kötelezettségeit.

A jogi háttér

A nemzetközi szabályozás

2 Az Egyesült Nemzeteknek a tengerjogról szóló, 1982. december 10-i egyezménye — amelyhez a Közösség az 1998. március 23-i 98/392/EK tanácsi határozattal (HL L 179., 1. o., magyar nyelvű különkiadás 4. fejezet, 3. kötet, 179. o., a továbbiakban: Montego Bay-i egyezmény) csatlakozott — 91. cikkének (1) bekezdésében akként rendelkezik, hogy „mindegyik állam maga határozza meg azokat a feltételeket, amelyek mellett a hajóknak honosságot ad, azokat területén nyilvántartásba veszi, és lobogója viselésére feljogosítja. [...] Az állam és a hajók között valóságos kapcsolatnak kell fennállnia."

3 A Montego Bay-i egyezmény 94. cikkének (1) bekezdésében előírja, hogy „minden állam köteles a lobogóját viselő hajókra nézve joghatóságát, igazgatási, műszaki és szociális ellenőrzési jogát hatékonyan gyakorolni", az ezt követő bekezdésekben pedig felsorolja azon intézkedéseket, amelyeket a lobogó szerinti államnak ennek érdekében meg kell tennie.

A nemzeti szabályozás

4 A Wetboek van Koophandel 311. cikkének (1) és (3) bekezdése értelmében:

„1. Valamely tengeri hajó a következő feltételek teljesülése esetén rendelkezik holland honossággal:

a) a hajó legalább kétharmad részben valamely, az Európai Közösség tagállamának állampolgárságával [a továbbiakban: közösségi állampolgárság] vagy az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodás más részes államának állampolgárságával [a továbbiakban: EGT állampolgárság] rendelkező egy vagy több természetes vagy jogi személy tulajdonában áll;

b) az a) pontban érintett személy vagy személyek Hollandia területén a tengeri hajózási tevékenységet az ezen államban megalapított vagy itt másodlagos telephellyel rendelkező vállalkozás útján gyakorolják [...], és a hajó üzemeltetését elsősorban Hollandiából biztosítják;

c) a b) pontban érintett telephely mindennapi ügyvezetését [közösségi] vagy [EGT] állampolgársággal rendelkező egy vagy több természetes személy útján látja el;

d) a c) pontban érintett természetes személy vagy személyek a hajó üzemeltetésével kapcsolatos, a hajót, a hajó kapitányát és a személyzet más tagját érintő minden kérdésben képviseleti joggal rendelkeznek.

[...]

3. Ezen cikk szempontjából a [közösségi] vagy [EGT] honossággal rendelkező jogi személy alatt az Európai Közösség valamely tagállama vagy az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodás más részes államának törvényei alapján létrehozott olyan jogi személyt kell érteni, [...] amelynek létesítő okirat szerinti székhelye, központi ügyvezetése vagy üzleti tevékenységének fő helye az Európai Közösség valamely tagállamának vagy az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodás más részes államának területén található, feltéve hogy:

a) a jegyzett tőkéjének legalább kétharmadát kitevő részvények a [közösségi] vagy [EGT] állampolgársággal rendelkező természetes személyek vagy a jelen bekezdés első fordulata szerinti jogi személyek nevére szólnak, és a vezető tisztségviselők többsége rendelkezik [közösségi] vagy [EGT] állampolgársággal, vagy hogy

b) a vezető tisztségviselők mindegyike rendelkezik [közösségi] vagy [EGT] állampolgársággal."

5 A Burgerlijk Wetboek 8:160. cikke értelmében a tengeri hajót üzemeltető hajózási társaság a hajó közös tulajdonlásának olyan sajátos formája, amely lehetővé teszi a természetes személyek számára, hogy a hajó jogi személy közbeiktatása nélkül a közös tulajdonukban álljon.

6 A Burgerlijk Wetboek 8:163. cikke kimondja, hogy „minden tengeri hajót üzemeltető hajózási társaság alkalmazhat könyvelőt [vezető tisztségviselőt]".

7 A Burgerlijk Wetboek 8:169. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy „a könyvelő [vezető tisztségviselő] megbízatása megszűnik, amennyiben [...] nem rendelkezik többé [közösségi] vagy [EGT] állampolgársággal, vagy amennyiben lakóhelyét az Európai Közösség valamely tagállamának (a továbbiakban: közösségi lakóhely) vagy az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodás más részes államának (a továbbiakban: EGT-beli lakóhely) területén kívülre helyezi".

A pert megelőző eljárás

8 A Bizottság, miután felszólította a Holland Királyságot észrevételeinek előterjesztésére, 2000. január 27-én indokolással ellátott véleményt intézett hozzá, amelyben kimondta, hogy a nemzeti szabályozás bizonyos, a tengeri hajók lajstromba vételének és üzemeltetésének szabályozásával kapcsolatos szempontjai összeegyeztethetetlennek tűnnek az EK 48. cikkel együtt olvasott EK 43. cikkel. Ennélfogva felhívta e tagállamot, hogy az ezen indokolással ellátott véleményről adott értesítéstől számított két hónapon belül tegyen eleget az EK-Szerződésből eredő kötelezettségeinek. A Bizottság, mivel a holland hatóságok 2000. május 8-i levelében foglalt válaszát nem találta kielégítőnek, a jelen kereset benyújtásáról határozott.

A keresetről

9 A Bizottság keresetének alátámasztása érdekében a Holland Királyság által a hajó e tagállamban való lajstromba vételéhez megkövetelt feltételekkel kapcsolatban (a továbbiakban: a hajó lajstromba vételének szóban forgó rendszere) lényegében három kifogással él. Ezen kifogások azon feltételnek az EK 43. cikkével való összeegyeztethetetlenségből következnek, amely szerint

— a Közösségben bejegyzett hajótulajdonos társaság részvényesei egy részének közösségi vagy EGT állampolgárnak kell lennie;

— a Közösségben bejegyzett hajótulajdonos társaság vezető tisztségviselőinek közösségi vagy EGT állampolgároknak kell lenniük, és/vagy

— a Közösségben bejegyzett hajótulajdonos társaság holland telephelyének mindennapi ügyvezetését végző természetes személyeknek (a továbbiakban: helyi képviselők) közösségi vagy EGT állampolgároknak kell lenniük.

10 A Bizottság továbbá két kifogást emel a Holland Királyság által a tengeri hajót üzemeltető hajózási társaság hajóinak üzemeltetésével kapcsolatban megkövetelt feltételekre vonatkozóan (a továbbiakban: a hajók üzemeltetésének szóban forgó rendszere). Ezen kifogások azon feltételnek az EK 43. cikkel való összeegyeztethetetlenségéből következnek, amely szerint:

— a tengeri hajót üzemeltető hajózási társaság vezető tisztségviselőjének közösségi vagy EGT állampolgárnak kell lennie, és

— a tengeri hajót üzemeltető hajózási társaság vezető tisztségviselője közösségi vagy EGT-beli lakóhellyel kell, hogy rendelkezzen.

Az első három kifogásról

A felek érvelése

11 A Bizottság szerint a hajók lajstromba vételének szóban forgó rendszere a letelepedés szabadságának korlátozását képezi.

12 A Bizottság másfelől fenntartja, hogy amennyiben ez a rendszer a hatékony ellenőrzéshez fűződő közérdek okán igazolható, úgy a kitűzött célhoz képest aránytalannak kell tekinteni.

13 A holland kormány érvelése szerint a hajó lajstromba vételének szóban forgó rendszere nem korlátozza a letelepedés szabadságát.

14 E kormány továbbá fenntartja, hogy jóllehet ez a rendszer a letelepedés szabadságának korlátozását jelenti, azt a holland lobogót viselő hajók feletti ellenőrzés és a joghatóság hatékony gyakorlásának szükségességéhez fűződő közérdek igazolja.

A Bíróság álláspontja

15 Az állandó joggyakorlat szerint az EK 43. cikk tilt minden olyan nemzeti intézkedést, amely — még ha az állampolgárság alapján történő hátrányos megkülönböztetés nélkül is alkalmazandó — a szerződés által a közösségi állampolgárok számára biztosított letelepedés szabadsága gyakorlásának megzavarására vagy kevésbé vonzóvá tételére alkalmas (lásd e tekintetben a C-19/92. sz. Kraus-ügyben 1993. március 31-én hozott ítélet [EBHT 1993., I-1663. o.] 32. pontját).

16 Az EK 48. cikkből következik, hogy a letelepedés szabadsága nem csupán a közösségi állampolgárok számára biztosított, hanem valamely tagállam jogszabályai szerint létrehozott olyan társaságok számára is, amelynek létesítő okirat szerinti székhelye, központi ügyvezetése vagy üzleti tevékenységének fő helye a Közösség területén található (lásd e tekintetben a 81/87. sz. Daily Mail and General Trust PLC ügyben 1988. szeptember 27-én hozott ítéletet [EBHT 1988., 5483. o.]; a C-212/97. sz. Centros-ügyben 1999. március 9-én hozott ítélet [EBHT 1999., I-1459. o.] 18. pontját és a C-208/00. sz., Überseering-ügyben 2002. november 5-én hozott ítélet [EBHT 2002., I-9919. o.] 56. pontját).

17 A letelepedés szabadsága ugyanakkor — közösségi harmonizációs intézkedések hiányában — a nemzeti szabályozások által az EK 46. cikkének (1) bekezdésében foglalt okokkal vagy a közérdeken alapuló kényszerítő indokkal igazolva korlátozható (lásd e tekintetben a 71/76. sz. Thieffry-ügyben 1977. április 28-án hozott ítélet [EBHT 1977., 765. o.] 12. és 15. pontját, és a fent hivatkozott Kraus-ítélet 32. pontját).

18 Ezzel összefüggésben a tagállamokra tartozik azon szint meghatározása, amely mellett az EK 46. cikkének (1) bekezdésébe foglalt célok védelmét biztosítottnak tekintik, valamint annak meghatározása, hogy e szint milyen módon érhető el. Ezt azonban csupán a szerződés által kijelölt határokon belül és különösen az arányosság elvének — amely megköveteli, hogy az elfogadott intézkedés alkalmas legyen az

általa elérni kívánt cél megvalósításának biztosítására, és hogy ne lépjen túl annak megvalósításához szükséges mértéken — tiszteletben tartásával tehetik (lásd e tekintetben a C-106/91. sz. Ramrath ügyben 1992. május 20-án hozott ítélet [EBHT 1992., I-3351. o.] 29. és 30. pontját, valamint a fent hivatkozott Kraus-ítélet 32. pontját).

19 Jelen esetben meg kell állapítani, hogy a hajók lajstromba vételének szóban forgó rendszere ezen hajók tulajdonosainak letelepedési szabadságát korlátozza. Amint ugyanis a hajóikat Hollandiában lajstromoztatni szándékozó hajótulajdonos társaságok nem felelnek meg a per tárgyát képező feltételeknek, ezen lajstromba vétel érdekében, más lehetőségük nem lévén, kénytelenek lennének következésképpen társasági tőkéjük vagy ügyvezető szerveik összetételét módosítani, amely módosítások mélyreható változásokat okozhatnak a társaságban, valamint a számos alakiság teljesítése sem marad pénzügyi következmények nélkül. A hajótulajdonosoknak ugyanakkor munkaerő-felvételi politikájukat is úgy kell kialakítaniuk, hogy a helyi képviselők köréből kizárják a Közösségen vagy az EGT-n kívüli tagállamok állampolgárait.

20 E tekintetben nem fogadható el a holland kormány által hivatkozott azon érvelés, miszerint az EK 43. cikke értelmében, a tagállami állampolgársági feltételtől eltérően, nem jelenthet „korlátozást" a közösségi vagy EGT állampolgársági feltétel. Egy, az egész Közösségre irányadó összehangolt szabály hiányában valamely közösségi vagy EGT-állampolgársági feltétel valójában, ugyanúgy, mint valamely meghatározott tagállam állampolgársági feltétele, a letelepedés szabadsága akadályának minősül.

21 A szóban forgó korlátozáshoz hasonló korlátozás nem igazolható a holland lobogót viselő hajók feletti ellenőrzés és joghatóság hatékony gyakorlásának szükségességével. A holland hajólajstromba vételi rendszer nem alkalmas a kitűzött cél megvalósítását biztosítani, és túlterjed a cél eléréséhez szükséges mértéken. Elég nehezen érthető ugyanakkor, hogy a hajótulajdonos társaságok tőkéjének, vagy

ügyvezető szerveinek összetétele, vagy akár a helyi képviselők állampolgársága hogyan befolyásolhatná a hajó lobogójának állama által kifejtett hatékony ellenőrzés gyakorlását. Ezek a körülmények igen csekély jelentőséggel bírnak az olyan intézkedések elfogadására nézve, mint a hajóvizsgálat, a hajóra vonatkozó adatok nyilvántartásba vétele, a személyzet képesítésének és munkakörülményeinek ellenőrzése, valamint a nyílt tengeren történt baleset vagy hajózási esemény kivizsgálásának elrendelése vagy lefolytatása.

22 A holland kormány által előadott, az említett rendszer arányos jellegének elismerését célzó érvelés ennek megfelelően nem fogadható el.

23 Azon érvelést illetően, amely szerint a Holland Királyság a Montego Bay-i egyezmény 91. cikkének (1) bekezdése, illetve 94. cikkének (1) bekezdése értelmében köteles a szóban forgó rendszert elfogadni, elegendő azt megjegyezni, hogy — amint azt a főtanácsnok az indítványának 51–59. pontjában bemutatta — az említett egyezmény fent hivatkozott rendelkezései a Holland Királyságra nézve nem tartalmaznak ilyen kötelezettséget.

24 Azon érvelést illetően, amely szerint a Közösség a másodlagos jogában maga írja elő ezt a követelményt, meg kell állapítani, hogy amennyiben ezen közösségi vagy EGT-állampolgársági feltételek a harmonizált közösségi rendszer keretében elfogadhatóak lennének, úgy azokat nem a tagállamok nemzeti szabályozása állapítaná meg egyoldalúan.

25 Azon érvelésre tekintettel, amely szerint a hatékony ellenőrzés biztosítása érdekében szükséges a tényleges tulajdonossal (a hajó felletti tulajdonosi jogok gyakorlója) biztosítani a kapcsolatot, meg kell említeni, hogy egy ilyen ellenőrzés végett elegendő azt előírni, hogy a hajó üzemeltetését valamely, képviseleti joggal rendelkező személy

a Hollandiában található telephelyről biztosítsa (lásd e tekintetben a C-221/89. sz. Factortame és társai ügyben 1991. július 25-én hozott ítélet [EBHT 1991., I-3905. o.] 36. pontját). A tagállam így közvetlenül felléphet a hajótulajdonos képviselőjével szemben.

26 Azon érvelést illetően, amely szerint az állampolgársági feltétel lényegesen javítja a hatékony joghatóság gyakorlásának esélyeit, meg kell állapítani, hogy annak lehetősége, hogy a tagállam joghatóságot gyakorol valamely személy felett, elsősorban nem ezek állampolgárságától, hanem tényleges elérhetőségüktől függ. Ugyanakkor ez a kitétel már azzal teljesül, hogy a hajó üzemeltetését egy, a hajótulajdonos képviseletére jogosult személy a Hollandiában található telephelyről biztosítja.

27 Ezen feltételek mellett az első három kifogás megalapozott.

A negyedik és ötödik kifogásról

A felek érvelése

28 A Bizottság szerint a hajók üzemeltetésének szóban forgó rendszere a letelepedés szabadságának korlátozását képezi.

29 A Bizottság továbbá fenntartja, hogy amennyiben ez a rendszer a hatékony ellenőrzéshez fűződő közérdek okán igazolható, úgy a kitűzött célhoz képest aránytalannak kell tekinteni.

30 A holland kormány érvelése szerint a hajó üzemeltetésének szóban forgó rendszere nem korlátozza a letelepedés szabadságát.

31 E kormány véleménye szerint mindazonáltal, jóllehet ez a rendszer a letelepedés szabadságának korlátozását jelenti, azt a holland lobogót viselő hajók feletti ellenőrzés és a joghatóság hatékony gyakorlásának szükségességéhez fűződő közérdek igazolja.

A Bíróság álláspontja

32 Jelen ügyben meg kell állapítani, hogy a hajók üzemeltetésének szóban forgó rendszere ezen hajók tulajdonosainak letelepedési szabadságát korlátozza. Ugyanis azon közösségi illetőségű személyek, akik tengeri hajót üzemeltető hajózási társaság formájában valamely harmadik ország állampolgárságával vagy valamely harmadik országban lakóhellyel rendelkező vezető tisztségviselő útján kívánják kifejteni tevékenységüket, ezt nem tehetik meg.

33 A szóban forgóhoz hasonló korlátozás nem igazolható a holland lobogót viselő hajók feletti ellenőrzés és joghatóság hatékony gyakorlásának szükségességével. A holland hajóüzemeltetési rendszer nem alkalmas a kitűzött cél megvalósításának biztosítására, és túlterjed a cél eléréséhez szükséges mértéken. Elég nehezen érthető ugyanakkor, hogy a tengeri hajót üzemeltető hajótulajdonos társaság vezető tisztségviselőjének állampolgársága és lakóhelye hogyan befolyásolhatná a hajó lobogójának állama által kifejtett hatékony ellenőrzés gyakorlását.

34 Az állampolgársági feltételt illetően, a jelen ítélet 23–26. pontjából következik, hogy ennek megfelelően a holland kormány által előadott, az említett rendszer arányos jellegének elismerését célzó érvelés nem fogadható el.

35 A lakóhely feltételét illetően a holland kormány által felhozott érvelés nem fogadható el.

36 Azon érvelést illetően, amely szerint a lakóhely feltétele lényegesen javítja a hatékony joghatóság gyakorlásának esélyeit, meg kell állapítani, hogy a tagállam joghatóságának valamely személy felett való gyakorlásának lehetősége elsősorban nem ezek lakóhelyétől, hanem tényleges elérhetőségüktől függ. Ugyanakkor ez a kitétel már azzal teljesül, hogy a hajó üzemeltetését valamely, a hajótulajdonos képviseletére jogosult személy a Hollandiában található telephelyről biztosítja.

37 Azon érvelést illetően, amely szerint — a Holland Királyság földrajzi helyzetét figyelembe véve — valamely olyan személy, akinek lakóhelye a Közösségen vagy az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodás más részes államán kívül található, nem képes megfelelően biztosítani a tengeri hajót üzemeltető hajózási társaság vezető tisztségviselőjére háruló mindennapi ügyvezetési feladatokat, ismételten utalni kell arra, hogy annak lehetősége, hogy a tagállam joghatóságot gyakorol valamely személy felett, elsősorban nem ezek lakóhelyétől, hanem tényleges elérhetőségüktől függ. Ezzel összefüggésben elegendő azt megkövetelni, hogy a hajó üzemeltetését valamely, az ezen hajó tulajdonosának képviseletére jogosult személy a Hollandiában található telephelyről biztosítsa.

38 Ezen feltételek mellett a negyedik és ötödik kifogás megalapozott.

39 A fentiekre tekintettel meg kell állapítani, hogy a Holland Királyság, mivel elfogadta és hatályban tartotta a Wetboek van Koophandel 311. cikkét és a Burgerlijk Wetboek 8:169. cikkét, amelyek követelményeket határoznak meg:

— olyan társaságok részvényeseinek állampolgárságára nézve, amelyek Hollandiában hajólajstromba felvenni kívánt tengeri hajó tulajdonosai;

— olyan társaságok vezető tisztségviselői állampolgárságára nézve, amelyek Hollandiában hajólajstromba felvenni kívánt tengeri hajó tulajdonosai;

— az azon telephely mindennapi ügyvezetését végző természetes személyek állampolgárságára és lakóhelyére nézve, ahonnét a tengeri hajózási tevékenységet — amely a hajó hollandiai hajólajstromba való felvételéhez szükséges — Hollandiában folytatják;

— a Hollandiában hajólajstromba vett tengeri hajót üzemeltető hajózási társaság vezető tisztségviselőinek állampolgárságára nézve, és

— a Hollandiában hajólajstromba vett tengeri hajót üzemeltető hajózási társaság vezető tisztségviselőinek lakóhelyére nézve,

nem teljesítette az EK 43. és az EK 48. cikkből eredő kötelezettségeit.

A költségekről

41 Az eljárási szabályzat 69. cikkének 2. §-a alapján a Bíróság a pervesztes felet kötelezi a költségek viselésére, ha a pernyertes fél ezt kérte. A Holland Királyságot, mivel pervesztes lett, a Bizottság kérelmének megfelelően kötelezni kell a költségek viselésére.

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

1) **A Holland Királyság, mivel elfogadta és hatályban tartotta a Wetboek van Koophandel 311. cikkét és a Burgerlijk Wetboek 8:169. cikkét, amelyek követelményeket határoznak meg:**

— **olyan társaságok részvényeseinek állampolgárságára nézve, amelyek Hollandiában hajólajstromba felvenni kívánt tengeri hajó tulajdonosai;**

— **olyan társaságok vezető tisztségviselőinek állampolgárságára nézve, amelyek Hollandiában hajólajstromba felvenni kívánt tengeri hajó tulajdonosai ;**

— az azon telephely mindennapi ügyvezetését végző természetes személyek állampolgárságára és lakóhelyére nézve, ahonnét a tengeri hajózási tevékenységet — amely a hajó hollandiai hajólajstromba való felvételéhez szükséges — Hollandiában folytatják;

— a Hollandiában hajólajstromba vett tengeri hajót üzemeltető hajózási társaság vezető tisztségviselőinek állampolgárságára nézve, és

— a Hollandiában hajólajstromba vett tengeri hajót üzemeltető hajózási társaság vezető tisztségviselőinek lakóhelyére nézve,

nem teljesített az EK 43. és az EK 48. cikkből eredő kötelezettségeit.

2) A Bíróság a Holland Királyságot kötelezi a költségek viselésére.

Aláírások