

Ideiglenes változat

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (harmadik tanács)

2019. június 20.(*)

„Elzetes döntéshozatal – Közös hozzáadottértékadórendszer (héta) – 2006/112/EK irányelv – A 148. cikk a) és c) pontja – A nemzetközi árufuvarozáshoz és személyszállításhoz kapcsolódó adómentesség – Nyílt tengeri önmelő fűrótorony értékesítése – A »nyílt tengeren közlekedő hajó« fogalma – Hatály”

A C-291/18. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott elzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Curtea de Apel București (bukaresti fellebbviteli bíróság, Románia) a Bírósághoz 2018. április 26-án érkezett, 2017. december 7-i határozatával terjesztett el

a **Grup Servicii Petroliere SA**

és

az **Agenția Națională de Administrare Fiscală – Direcția Generală de Soluționare a Contestațiilor**,

az **Agenția Națională de Administrare Fiscală – Direcția Generală de Administrare a Marilor Contribuabili**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (harmadik tanács),

tagjai: A. Prechal tanácselnök, K. Lenaerts, a Bíróság elnöke, a harmadik tanács bírájaként eljárva, F. Biltgen, J. Malenovský és L. S. Rossi (előadó) bírák,

főtanácsnok: G. Hogan,

hivatalvezető: R. Ferec tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2019. január 31-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- a Grup Servicii Petroliere SA képviseletében A. M. Iordache, D. Dascălu és A. Iancu avocați,
- a román kormány képviseletében C. Canțar, C. M. Florescu és E. Gane, meghatalmazotti minőségben,
- a belga kormány képviseletében J. C. Halleux és P. Cottin, meghatalmazotti minőségben,

- az olasz kormány képviselőjében G. Palmieri, meghatalmazotti minőségben, segítje: G. De Bellis avvocato dello Stato,
- az Európai Bizottság képviselőjében L. Lozano Palacios és A. Armenia, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2019. április 10-i tárgyaláson történt meghallgatását követően, meghozta a következő

Ítéletet

1 Az elzetses döntéshozatal iránti kérelem a közös hozzáadottértékadórendszerrel szóló, 2006. november 28-i 2006/112/EK tanácsi irányelv (HL 2006. L 347., 1. o.; helyesbítések: HL 2007. L 335., 60. o.; HL 2015. L 323., 31. o.; a továbbiakban: héairányelv) 148. cikke a) és c) pontjának értelmezésére vonatkozik.

2 E kérelmet a Grup Servicii Petroliere SA elnevezésű, romániai székhelyű társaság és az említett tagállam adóhatósága között folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő, melynek tárgya három nyílt tengeri önmelű fűrótoronynak az említett társaság általi, máltai társaságok részére történő értékesítéséhez kapcsolódó hozzáadottértékadó (héta) alóli mentesítés megtagadása.

Jogi háttér

Az uniós jog

3 Az 1992. december 14-i 92/111/EGK tanácsi irányelvvel (HL 1992. L 384., 47. o.; magyar nyelvű különkiadás 9. fejezet, 1. kötet, 224. o.) módosított, a tagállamok forgalmi adóra vonatkozó jogszabályainak összehangolásáról – közös hozzáadottértékadórendszer: egységes adóalapmegállapításról szóló, 1977. május 17-i 77/388/EGK hatodik tanácsi irányelv (HL 1977. L 145., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 9. fejezet, 1. kötet, 23. o.) (a továbbiakban: hatodik irányelv) 15. cikke a következőképpen rendelkezett:

„Az egyéb közösségi rendelkezések sérelme nélkül, az általuk meghatározott feltételek mellett a tagállamok mentesítik az adó alól a következőket, annak érdekében, hogy biztosítsák az ilyen mentességek megfelelő és egyértelmű [helyesen: mentességek helyes és egyszerű] alkalmazását, valamint hogy megakadályozzák az adókijátszásokat, az adókikerüléseket és az esetleges visszaéléseket:

[...]

4. termékek értékesítése azon vízi járművek ellátása érdekében:

a) amelyeket a nyílt tengeren fizetett utasok szállítására, kereskedelmi, ipari vagy halászati tevékenység folytatására használnak [helyesen: amelyeket nyílt tengeri hajózásra használnak, és amelyekkel utasokat ellenérték fejében szállítanak, vagy kereskedelmi, ipari vagy halászati tevékenységet folytatnak];

b) amelyeket a tengeren segélyű vagy mentőhajóként, vagy part menti halászatra használnak; ez utóbbi esetben a hajó saját ellátmánya kivételt képez;

[...]

5. a 4. pont a) és b) alpontjában említett tengerjáró hajók szállításai [helyesen értékesítése], átépítése, javítása, karbantartása, bérletbe adása [helyesen: haszonbérbe adása] és bérbeadása, valamint az e hajókba beépített vagy ezekben használt felszerelések – beleértve a halászati felszereléseket – vagy az üzemelésükhöz szükséges termékek szállítása [helyesen: értékesítése], bérbeadása, javítása és karbantartása;

[...]"

4 A héairányelv, amely 2007. január 1-én lépett hatályba, hatályon kívül helyezte a hatodik irányelvet, és annak helyébe lépett.

5 A héairányelv IX. címe, melynek címe „Adómentesség”, tíz fejezetet tartalmaz. Ezen irányelv 131. cikke, amely az irányelv IX. címe 1. fejezetének egyetlen cikkét képezi, és amelynek címe „Általános rendelkezések”, a következőket írja el?:

„A 2–9. fejezetben említett adómentességeket az egyéb közösségi rendelkezések sérelme nélkül, az említett adómentességek helyes és egyszerű alkalmazása, valamint az esetleges adócsalás, adókikerülés és visszaélés megelőzése céljából a tagállamok által meghatározott feltételekkel kell alkalmazni.”

6 A héairányelv 148. cikke, amely az említett irányelv IX. címének 7. fejezetében található, és amelynek címe „A nemzetközi áru fuvarozáshoz és személyszállításhoz kapcsolódó adómentesség”, a következőképpen rendelkezik:

„A tagállamok mentesítik az adó alól a következő ügyleteket:

a) a nyílt tengeren közlekedő és fizető utasokat szállító, illetve kereskedelmi, ipari vagy halászati tevékenységet folytató hajók ellátására szolgáló termékek értékesítése, valamint a tengeri mentést és segítségnyújtást biztosító és a part menti halászatot végző hajók ellátására szolgáló termékek értékesítése, kivéve, ez utóbbiak esetében, a fedélzeti ellátást;

[...]"

c) az a) pontban említett tengerjáró hajók értékesítése, átépítése, javítása, karbantartása, haszonbérbe adása és bérbeadása, valamint az e hajókba beépített vagy üzemeltetésükhöz használt felszerelések – beleértve a halászati felszereléseket – értékesítése, bérbeadása, javítása és karbantartása;

[...]"

A román jog

7 A Legea No 571/2003 privind Codul fiscal (az adójogi törvénykönyvről szóló 571/2003. sz. törvény) 143. cikkének (1) bekezdése az alapügy tényállásának időpontjában hatályos változatában a következőképpen rendelkezik:

„(1) Adókötelezettség alóli mentességet élveznek:

[...]

h) a nyílt tengeren közlekedő és nemzetközi viszonylatban utasokat és/vagy árukat szállító, halászati vagy más gazdasági tevékenységet folytató, valamint tengeri mentést és

segítségnyújtást biztosító hajók esetében az alábbi ügyletek:

1. a hajók értékesítése, átépítése, javítása, karbantartása, haszonbérbe, lízingbe adása és bérbeadása, valamint az e hajókba beépített vagy üzemeltetésükhöz használt felszerelések – beleértve a halászati felszereléseket – értékesítése, lízingbe adása, bérbeadása, javítása és karbantartása.”

8 Az Ordonanța Guvernului No. 42/1997 privind transportul maritim și pe căile navigabile interioare (a nyílt tengeri és belvízi közlekedésről szóló 42/1997. sz. kormányrendelet) 23. cikke a következőképpen rendelkezik:

„A jelen rendelet alkalmazásában hajó:

- a) a nyílt tengeren vagy belvizeken közlekedő, bármilyen típusú, motoros vagy nem motorral hajtott hajó, amely a vízfelzínen vagy elmerülve közlekedik, és áruk és/vagy utasok szállítására, halászati tevékenység folytatására, tolatásra és vontatásra szolgál;
- b) úszó létesítmények, úgymint kotróhajó, úszó emelő, daru és markoló, motorral vagy anélkül;
- c) a rendszerint nem mozgatásra szánt úszó egységek, úgymint úszó dokk, kirakodó, ponton, hangár, fűrész vagy más hasonló torony, világítóhajó;
- d) kedvtelési célú kishajó.”

9 A Decizia No 3/2015 a Comisiei fiscale centrale (a központi adóbizottság 3/2015. sz. határozata) 1. pontja a következőket írja elő:

„A 2007. január 1. és 2013. december 31. közötti időszakban: a nyílt tengeren közlekedő és nemzetközi viszonylatban utasokat és/vagy árukat szállító, halászati vagy más nyílt tengeri gazdasági tevékenységet folytató hajók esetében az [adójogi törvénykönyv] 143. cikke (1) bekezdésének h) pontja szerinti adómentességet akkor kell alkalmazni, ha a hajót ténylegesen és elsődlegesen nyílt tengeri hajózásra használják. Annak megállapításához, hogy a hajót ténylegesen és elsődlegesen tengeri hajózásra használják-e, nem vehető figyelembe kizárólag olyan objektív szempontok, mint a hajó hossza vagy tonnatartalma, e kritériumok ugyanakkor felhasználhatók azon hajóknak az adómentességek köréből való kizárására, amelyek semmiféleképpen sem teljesítik az adójogi törvénykönyv 143. cikke (1) bekezdésének h) pontját, vagyis amelyek nem alkalmasak tengeri hajózásra. [...]

A »tengeri« hajózásnak a [héairányelv] és az adójogi törvénykönyv 143. cikke (1) bekezdésének h) pontja értelmében vett fogalma magában foglal minden olyan tengeri területet, amely kívül esik bármely ország felségvizein, és amely a nemzetközi joggal (az Egyesült Nemzetek Montego Bay-ben 1982. december 10-én aláírt Tengerjogi Egyezménye) összhangban meghatározott alapvonalától számított 12 tengeri mérföldön túl helyezkedik el.”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

10 A Grup Servicii Petroliere 2008 májusában máltai társaságok részére három olyan nyílt tengeri önmelő fűrotornyot értékesített, amelyeket a Fekete-tengerben üzemeltetnek, összesen 96 millió amerikai dollárért (USD) (hozzávetőleg 82 millió euró). E fűrotornyok értékesítése vonatkozásában a társaság a számlákat a héairányelv 148. cikkének c) pontjában és az adójogi törvénykönyv 143. cikke (1) bekezdésének h) pontjában előírt adómentességi szabályozást alkalmazva állította ki. Az említett társaság a 2008-as év során e platformokat bérként tovább használta a Fekete-tengeren.

11 A román hatóságok az értékesítés tekintetében meg nem fizetett héát érintően adómegállapítási határozatot hoztak, amelyben a Grup Servicii Petroliere-t több mint 113 millió román lei (RON) (hosszvetőleg 25 millió euró) nagyságú összeg megfizetésére kötelezték, a kamatokat és a késedelem miatt alkalmazott büntetést is beleértve. Ezen határozat indokolásában többek között a következő információk szerepelnek:

- bár a szóban forgó platformok a 42/1997. sz. kormányrendelet értelmében vett hajóknak minősülnek, és azok korlátlanul használhatók tengeri hajózásra, azok a fúrási tevékenység közben nem mozognak, hanem egy helyben állnak; lábaik le vannak engedve és a tengerfenékre támaszkodnak, és a pontont (lebegő részt) a tengerszint fölé, nagyjából 60–70 méter magasságba emelik.
- a központi adóbizottság 3/2015. sz. határozatának rendelkezéseire tekintettel ahhoz, hogy a platformok értékesítése az adójogi törvénykönyv 143. cikke (1) bekezdésének h) pontjában elírt mentesség hatálya alá tartozzon, bármilyen bizonyíték útján bizonyítani kell, hogy a szóban forgó hajó ténylegesen és elsődlegesen nyílt tengeren hajózik.
- márpedig a rendelkezésre álló bizonyítékok azt támasztották alá, hogy a platformok tényleges és elsődleges használatára egy helyben, fúrási tevékenység végzése céljából kerül sor, nem pedig hajózáskor, amely a fúráshoz viszonyítva csak másodlagos tevékenység.

12 Mivel az említett adómegállapítási határozattal szemben elterjesztett közigazgatási panaszt elutasították, a Grup Servicii Petroliere a Curtea de Apel Bucureștihez (bukaresti ítéltábla, Románia) fordult.

13 Az elzetses döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy az említett társaság a keresetében lényegében arra hivatkozik, hogy a román adóhatóságok jogellenesen korlátozták a héairányelv 148. cikkének a) és c) pontjában elírt adómentesség hatályát oly módon, hogy azt nem csak attól a feltételtől tették függővé, hogy a kereskedelmi vagy ipari célból üzemeltetett hajót a nyílt tengeren „használják”, hanem attól is, hogy azzal a nyílt tengeren „hajózzanak”.

14 A Bíróságnak a héairányelv 148. cikke a) és c) pontjának értelmezésére vonatkozó ítélkezési gyakorlata ellenére a kérdést elterjesztő bíróság úgy véli, hogy annak megállapítása céljából, hogy az alapügy tárgyát képező adómentesség vonatkozik-e a nyílt tengeri önemelő fúrótorony értékesítésére, először arról a kérdésről kell határozni, hogy az ilyen platform a „hajónak” az irányelv 148. cikke értelmében vett fogalmába tartozik-e. Másodszor, abban az esetben, ha e kérdésre igenlő választ kell adni, az említett bíróság azt kérdezi, hogy a héairányelv 148. cikkének a) és c) pontjában elírt mentességnek feltételét képezi-e az, hogy a nyílt tengeri hajózási tevékenységnek ténylegesen elsődlegesnek kell lennie a fúrási tevékenységhez képest.

15 E körülmények között a Curtea de Apel București (bukaresti ítéltábla, Románia) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és elzetses döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) Úgy kell-e értelmezni a [héairányelv] 148. cikke c) pontjának az a) pontjával összefüggésben értelmezett rendelkezését, hogy bizonyos körülmények között a hozzáadottértékadómentességet a nyílt tengeri önemelő fúrótorony értékesítésére is alkalmazni kell, vagyis hogy a nyílt tengeri önemelő fúrótorony az említett uniós jogi rendelkezés értelmében a »hajó« fogalmába tartozik-e, mivel az irányelv 7. fejezetének címe alapján e rendelkezés szabályozza a »nemzetközi áru fuvarozáshoz és személyszállításhoz kapcsolódó adómentességet«?

2) Az elz? kérdésre adott igenl? válasz esetén az következík?e a [héairányelv] 148. cikke c) pontjának az a) pontjával összefüggésben értelmezett rendelkezésének értelmezéséb?l, hogy a hozzáadottértékadómentesség alkalmazásának alapvet? feltétele az a tény, hogy a nyílt tengerre kihajózó nyílt tengeri önemel? fúrótoronynak használata (mint kereskedelmi/ipari tevékenység) során ténylegesen ott kell maradnia mozgásban, úszva egyik tengeri pontból a másik tengeri pontba haladva, a mélytengeri fúrás tevékenységb?l ered? álló, mozdulatlan helyzetben való tartózkodásánál hosszabb id?szakra, vagyis a hajózási tevékenységnek ténylegesen els?dlegesnek kell lennie a fúrás tevékenységhez képest?”

Az elz?zetes döntéshozatalra el?terjesztett kérdésekr?l

16 A kérdést el?terjeszt? bíróság a két kérdésével, amelyeket együttesen célszer? vizsgálni, lényegében arra vár választ, hogy a héairányelv 148. cikkének a) és c) pontját úgy kell?e értelmezni, hogy az abban szerepl? „a nyílt tengeren közleked? hajó” kifejezés alkalmazandó az olyan úszó munkagépek értékesítésére, mint az alapügy tárgyát képez? nyílt tengeri önemel? fúrótorony, amelyeket els?dleges mozdulatlan helyzetben használnak tengeri szénhidrogéntelepek kiaknázására.

17 El?ször is emlékeztetni kell arra, hogy azon értékesítések esetében, amelyeknek adómentességét a héairányelv 148. cikkének c) pontja el?írja, feltétel, hogy azok tárgya az irányelv 148. cikkének a) pontja értelmében vett, nyílt tengeren közleked? és fizet? utasokat szállító, illetve kereskedelmi, ipari vagy halászati tevékenységet folytató hajó legyen.

18 Amint azt a Bíróság már megállapította, a héairányelv 148. cikke a) pontjának a megfogalmazása megegyezik a hatodik irányelv 15. cikke 4. pontja a) pontjának szövegével, amely utóbbi irányelvet a héairányelv hatályon kívül helyezett, és amelynek a helyébe lépett. Következésképpen a hatodik irányelv e rendelkezésére vonatkozó ítélkezési gyakorlat továbbra is releváns a héairányelv 148. cikke a) pontjának értelmezése szempontjából (2015. szeptember 3?i Fast Bunkering Klaip?da ítélet, C?526/13, EU:C:2015:536, 24. és 25. pont).

19 A Bíróság így arra következtetett mindebb?l, hogy a hatodik irányelv által el?írt adómentességekhez hasonlóan a héairányelv 148. cikkében el?írt adómentességek az uniós jog autonóm fogalmai, amelyeket következképpen egységesen kell értelmezni és alkalmazni az Európai Unió egész területén (2015. szeptember 3?i Fast Bunkering Klaip?da ítélet, C?526/13, EU:C:2015:536, 41. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat), ami azt jelenti, hogy az adott ügylet héamentessége nem függhet a nemzeti jog szerinti min?sítését?l (lásd ebben az értelemben: 2007. október 18?i Navicon ítélet, C?97/06, EU:C:2007:609, 28. pont).

20 Ezenfelül az említett adómentességeket szigorúan kell értelmezni, mivel kivételeket képeznek azon általános elv alól, amely szerint az adóalany által ellenszolgáltatás fejében véghezvitt valamennyi termékértékesítés és szolgáltatásnyújtás héaköteles (lásd ebben az értelemben: 2006. szeptember 14?i Elmeka ítélet, C?181/04–C?183/04, EU:C:2006:563, 15. pont; 2013. március 21?i Bizottság kontra Franciaország ítélet, C?197/12, nem tették közzé, EU:C:2013:202, 30. pont).

21 Emlékeztetni kell továbbá arra, hogy a Bíróság már megállapította, hogy a hatodik irányelv 15. cikke 4. pontjának a) alpontjában elírt, a nyílt tengeri hajózásra való használatot érintő feltétel nem csupán az utasokat ellenérték fejében szállító hajókra vonatkozik, hanem a kereskedelmi, ipari vagy halászati tevékenységet folytató hajókra is, a héairányelv 148. cikkének a) pontja azóta ezeket mind felsorolja (lásd ebben az értelemben: 2006. szeptember 14-i Elmeke ítélet, C-181/04–C-183/04, EU:C:2006:563, 14–16. pont; 2013. március 21-i Bizottság kontra Franciaország ítélet, C-197/12, nem tették közzé, EU:C:2013:202, 32. pont).

22 E megfontolások alapján kell értelmezni a héairányelv 148. cikkének a) pontjában szereplő „a nyílt tengeren közlekedő hajó” kifejezést, és az arra vagy az azt alkotó szavakra vonatkozó fogalom meghatározás hiányában figyelembe kell venni e rendelkezés megfogalmazását, annak szöveggörnyezetét, és annak a szabályozásnak a célkitűzéseit, amelynek az részét képezi (lásd ebben az értelemben többek között: 2007. október 18-i Navicon ítélet, C-97/06, EU:C:2007:609, 24. pont).

23 E tekintetben, anélkül hogy a jelen ügyben szükséges lenne határozni a „nyílt tenger” fogalmáról, amelynek térbeli meghatározása a nemzetközi tengerjog keretében fejlődött, vagy azokról a műszaki jellemzőkről, amelyekkel egy hajónak rendelkeznie kell ahhoz, hogy a nyílt tengeren közlekedőnek lehessen tekinteni, először is meg kell állapítani, hogy a „tengeren közlekedő hajó” kifejezés, amely a héairányelv 148. cikkének a) pontjában szerepel, szükségszerűen feltételezi, hogy a szóban forgó úszó munkagépet hajózásra használják. Márpedig csak akkor tekinthető úgy, hogy a hajó „közlekedik”, ha azt legalábbis főként vagy elsődlegesen a tengeren való helyváltoztatásra használják.

24 Ezt az értelmezést a szövegezés szempontjából alátámasztják e 148. cikk a) pontjának a különböző nyelvi változatai, amelyek, amennyiben nem használják a „közlekedik” kifejezést, általában a „használni” ige befejezett melléknévi igenévi alakját használják, hasonlóan a cseh („*užívaných*”), angol („*used*”), román („*utilizate*”), finn („*käytettävät*”) és svéd („*används*”) nyelvi változathoz.

25 Másodszor, azon szabályozás célja tekintetében, amelynek a héairányelv 148. cikkének a) pontjában elírt adómentesség a részét képezi, a Bíróság már megállapította, hogy ezen irányelv IX. címe 7. fejezetének címéből következik, hogy az irányelv célja a nemzetközi áru fuvarozás vagy személyszállítás ösztönzése (lásd ebben az értelemben: 2017. május 4-i A ítélet, C-33/16, EU:C:2017:339, 37. pont). Ennek keretében a nyílt tengeren közlekedő hajók értékesítése a héairányelv 148. cikkének a) és c) pontja értelmében mentesül a héra alól, ha az említett hajók rendeltetése a nyílt tengeren való közlekedés. Így e cél alátámasztja a jelen ítélet 23. pontjában foglalt értelmezést, amely szerint az úszó munkagép csak akkor minősülhet a „nyílt tengeren közlekedő hajónak”, ha azt legalábbis főként vagy elsődlegesen a tengeren való helyváltoztatásra használják.

26 Az említett célnak nem mond ellent az eshetőség, hogy például a környezetvédelem vagy a jövedéki adó területén a „hajó” vagy a „hajózás” fogalmát adott esetben eltérően értelmezik. Még ha fenn is állna ilyen értelmezési eltérés, elegendő ugyanis megállapítani azt, hogy az e területeken elfogadott uniós jogi szabályozás más célokat követ, mint a héairányelv 148. cikkének a) és c) pontjában elírt adómentességek.

27 Harmadszor és végezetül a héairányelv 148. cikke a) és c) pontjának olyan értelmezése, amely annak hatályát azokra az úszó munkagépekre korlátozza, amelyeket f?ként a tengeren való helyváltoztatásra használnak, megfelel annak a kontextusnak, amelybe e rendelkezés illeszkedik, azaz a héamentességek rendszerének, amely mentességeket, amint arra a jelen ítélet 20. pontja emlékeztet, szigorúan kell értelmezni.

28 A jelen ügyben, amint azt lényegében a f?tanácsnok az indítványának a 24. és 25. pontjában megállapította, nem vitatott, hogy a nyílt tengeri önemel? fúrótoronyok, amelyek az alapügyben az értékesítés tárgyát képezték, olyan mobil tengeri fúróegységek, amelyek egy úszó pontonból állnak, amelyhez több, a fúrás helyszínére való vontatás során felhúzott helyzetben lévő mozgó láb kapcsolódik, és amelyet a fúrás helyzetében a tengerszint?l számított több tíz méteres magasságba emelnek az említett, leengedett helyzetben lévő lábak segítségével, amelyek a tenger fenekére támaszkodnak statikus platform létrehozása érdekében.

29 E jellemzőkre tekintettel úgy t?nik, hogy az alapügy tárgyát képez? nyílt tengeri fúrótoronyok nem olyan jelleg?ek, hogy azokat f?ként hajózásra használnák – amit azonban a kérdést el?terjeszt? bíróságnak kell megvizsgálnia –, így ezen úszó munkagépek nem min?síthet?k a héairányelv 148. cikkének a) pontja értelmében vett „közleked? hajóknak”. Ellenkez?leg, amint azt a román kormány és az Európai Bizottság állította, azok f? funkciója az, hogy a tengeri szénhidrátelepeket mozdulatlan helyzetben kiaknázzák, aminek a helytállóságát a kérdést el?terjeszt? bíróságnak kell vizsgálnia.

30 A fenti megfontolások összességére tekintettel az el?terjesztett kérdésekre azt a választ kell adni, hogy a héairányelv 148. cikkének a) és c) pontját úgy kell értelmezni, hogy az abban szerepl? „a nyílt tengeren közleked? hajó” kifejezés nem alkalmazható az olyan úszó munkagépek értékesítésére, mint az alapügy tárgyát képez? nyílt tengeri önemel? fúrótorony, amelyeket els?dlegesen mozdulatlan helyzetben használnak tengeri szénhidrogételepek kiaknázására.

A költségekr?l

31 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vev? felek számára a kérdést el?terjeszt? bíróság el?tt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekr?l. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthet?k meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (harmadik tanács) a következ?képpen határozott:

A közös hozzáadottértékadó?rendszer?l szóló, 2006. november 28?i 2006/112/EK tanácsi irányelv 148. cikkének a) és c) pontját úgy kell értelmezni, hogy az abban szerepl? „a nyílt tengeren közleked? hajó” kifejezés nem alkalmazható az olyan úszó munkagépek értékesítésére, mint az alapügy tárgyát képez? nyílt tengeri önemel? fúrótorony, amelyeket els?dlegesen mozdulatlan helyzetben használnak tengeri szénhidrogételepek kiaknázására.

Aláírások

* Az eljárás nyelve: román.