

Cauza C-786/19

**Rezumatul cererii de decizie preliminară întocmit în temeiul articolului 98
alineatul (1) din Regulamentul de procedură al Curții de Justiție**

Data depunerii:

23 octombrie 2019

Instanța de trimitere:

Finanzgericht Köln (Germania)

Data deciziei de trimitere:

22 februarie 2019

Reclamantă:

The North of England P & I Association Ltd., în același timp în calitate de succesoare în drepturi a Marine Shipping Mutual Insurance Company

Pârâtă:

Bundeszentralamt für Steuern

Obiectul litigiului principal

Impozitul pe asigurare pentru navele maritime - Nave înscrise în Germania în registrul navelor maritime, dar care arborează pavilionul altui stat - Legătura stabilită de dreptul național între obligația fiscală și condiția unică a înscrierii în registru - Compatibilitatea cu Directiva 88/357

Obiectul și temeiul juridic al trimiterii preliminare

Interpretarea dreptului Uniunii, articolul 267 TFUE

Întrebarea preliminară

În privința statului membru în care este situat riscul, articolul 2 litera (d) a doua liniuță coroborat cu articolul 25 primul paragraf prima teză din Directiva 88/357/CEE, respectiv articolul 46 alineatul (2) din Directiva 92/49/CEE trebuie

interpretat în sensul că, în cazul asigurării riscurilor legate de operarea unei nave maritime, acesta este statul pe teritoriul căruia o navă maritimă este înscrisă într-un registru oficial în scopul certificării proprietății sau statul al cărui pavilion este arborat de nava maritimă?

Dispozițiile din dreptul internațional invocate

Convenția Organizației Națiunilor Unite privind dreptul mării din 10 decembrie 1982 [JO 1998, L 179, p. 3, Ediție specială, 4/vol. 4, p. 105] (denumită în continuare „CNUDM”), în special articolele 91 și 94

Dispozițiile de drept al Uniunii invocate

A doua directivă 88/357/CEE a Consiliului din 22 iunie 1988 de coordonare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative privind asigurarea generală directă, de stabilire a dispozițiilor destinate să faciliteze exercitarea efectivă a libertății de a presta servicii și de modificare a Directivei 73/239/CEE [JO 1988, L 172, p. 1, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 197], în special articolul 2 litera (d) a doua liniuță coroborat cu articolul 25 primul paragraf

Directiva 92/49/CEE a Consiliului din 18 iunie 1992 de coordonare a actelor cu putere de lege și actelor administrative privind asigurarea generală directă și de modificare a Directivelor 73/239/CEE și 88/357/CEE (A treia directivă privind asigurarea generală) [JO 1992, L 228, p. 1, Ediție specială, 06/vol. 2, p. 53], în special articolul 46 alineatul (2)

Dispozițiile naționale invocate

Legea privind impozitul pe asigurare, în versiunea republicată la 10 ianuarie 1996 (denumită în continuare „VersStG 1996”), în special articolul 1 alineatul (2) a doua teză punctul 2

Prezentare succintă a situației de fapt și a procedurii

- 1 Reclamanta este un asigurător cu sediul în Marea Britanie și oferă la nivel mondial asigurări în domeniul maritim. De asemenea, ea este succesoarea în drepturi a Marine Shipping Mutual Insurance Company Limited (denumită în continuare „MSMI”). Reclamanta, respectiv MSMI au asigurat riscuri în legătură cu o serie de nave maritime aflate în proprietatea unor societăți cu răspundere limitată de drept german. Fiecăreia dintre aceste nave maritime i-a fost alocat un așa-numit număr IMO (IMO = International Maritime Organization), navele fiind înscrise în registrul navelor maritime al Amtsgericht Hamburg (Tribunalul Districtual din Hamburg, Germania).

- 2 În temeiul acestor contracte de asigurare, reclamanta a încasat prime de asigurare. În acest context, nu au fost plătite impozite pe asigurare germane.
- 3 Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (Oficiul federal german pentru navigație maritimă și hidrografie) din Germania a aprobat ca navele în cauză să arboreze, în locul pavilionului federal (german), un alt pavilion național, și anume pavilionul Liberiei sau al Maltei (așa-numita schimbare a pavilionului). Pe perioada în care au arborat pavilionul schimbat, navele au rămas înscrise în registrul german al navelor maritime.
- 4 Pârâtul a adoptat împotriva reclamantei o decizie privind impozitul pe asigurare datorat pentru primele încasate. După respingerea contestației formulate împotriva acestei decizii, reclamanta a introdus o acțiune la instanța de trimitere.

Principalele argumente ale părților din litigiul principal

- 5 Reclamanta susține că, potrivit criteriilor prevăzute de dreptul Uniunii la articolul 2 litera (d) a doua liniuță din Directiva 88/357, dreptul de impozitare este atribuit exclusiv pe baza înregistrării vehiculului. În cazul navelor, acesta este statul al cărui pavilion poate fi arborat de o navă, statul de autorizare, întrucât statul pavilionului definește standardul de calitate pentru navele care navighează sub pavilionul său, fiind astfel responsabile pentru riscurile asociate navei.
- 6 În sens contrar, pârâtul argumentează că legiuitorul german nu condiționează, la articolul 1 alineatul (2) a doua teză punctul 2 din VersStG 1996, impozitarea contractelor de asigurare în legătură cu vehiculele de orice fel de statul suveran al pavilionului, ci de înscrierea într-un registru (național) (în speță, registrul navelor maritime) și de existența unui semn distinctiv (în speță, numărul IMO). Orice altă înscriere suplimentară a navei, de exemplu într-un registru de pavilion străin, ar fi lipsită de relevanță.

Prezentare succintă a motivării trimiterii preliminare

Cu privire la situația juridică potrivit dreptului național

- 7 În temeiul dreptului național, acțiunea ar trebui respinsă, întrucât sunt îndeplinite toate condițiile pentru impozitarea primelor de asigurare percepute de reclamantă. Articolul 1 alineatul (2) a doua teză punctul 2 din VersStG 1996 condiționează supunerea la plata impozitului, printre altele, „de faptul că vehiculul trebuie înscris într-un registru oficial sau recunoscut oficial în domeniul de aplicare al prezentei legi și că vehiculul primește un semn distinctiv”. Ambele condiții sunt îndeplinite în prezenta cauză. În schimb, nu este relevant statul în care nava este „autorizată” în vederea circulației.
- 8 Schimbarea pavilionului nu afectează în niciun fel obligația de asigurare, deoarece înscrierea în registrul german al navelor maritime se menține și în acest caz. În

plus, condiția referitoare la înscrierea pe teritoriul național („în domeniul de aplicare al prezentei legi”) nu este îndeplinită în cazul înscrierii într-un registru de pavilion străin.

- 9 Această interpretare corespunde cu intenția legiuitorului german și cu geneza VersStG 1996. În timp ce proiectul de lege inițial prevedea luarea în considerare a autorizării, în cele din urmă, după consultarea Comisiei Europene și după consultarea cu experții din celelalte state membre, s-a stabilit o corelare cu înscrierea în registru și cu un semn distinctiv. Această modificare a fost motivată de faptul că versiunea în limba germană a Directivei 88/357 prezintă divergențe semnificative în raport cu versiunile în alte limbi oficiale ale Uniunii. Lucrările pregătitoare menționează, în această privință, următoarele: „În vederea unei delimitări clare, ar trebui ca, pe viitor, să se facă referire - în conformitate cu reglementările existente în alte țări ale Comunității - nu la autorizare, ci la înscrierea într-un registru oficial (de exemplu, în registrul vehiculelor sau în registrul navelor maritime).”

Cu privire la situația juridică potrivit dreptului Uniunii

- 10 Instanța de trimitere are însă îndoieli cu privire la conformitatea situației juridice naționale cu dreptul Uniunii, în special ca urmare a posibilității unei impozitări atât în statul membru al înscrierii în registru, cât și în statul membru de autorizare, respectiv în statul pavilionului.
- 11 Dreptul Uniunii [articolul 25 alineatul (1) din Directiva 88/357, respectiv articolul 46 alineatul (2) din Directiva 92/49] atribuie dreptul de impozitare statului membru în care este situat riscul. Pentru asigurări încheiate în legătură cu vehicule autorizate acesta ar fi, conform articolului 2 litera (d) a doua liniuță din Directiva 88/357, „statul membru de înregistrare”. Cu toate acestea, dispozițiile în cauză nu conțin o definiție a noțiunii de „stat membru de înregistrare”.
- 12 Statul membru de înregistrare ar putea fi statul în care un vehicul este autorizat să circule pe drumurile publice, în conformitate cu dreptul acestui stat. În privința navelor maritime, poate fi avut în vedere ca stat membru de înregistrare statul care stabilește normele de drept privind exploatarea navelor maritime în sectorul de transport public și, implicit, condițiile-cadru de utilizare a navei. Ținând seama de riscul asociat în general exploatării unui vehicul în scopul asigurării, criteriul înregistrării ar putea fi de asemenea adecvat pentru localizarea geografică clară a riscului asociat unui vehicul, în scopul asigurării.
- 13 În favoarea corelării cu statul membru de înregistrare, ar putea pleda și dispozițiile CNUDM. În conformitate cu articolul 91 alineatul (1) din CNUDM, navele au naționalitatea statului al căror pavilion au dreptul de a-l arbora. În conformitate cu articolul 94 alineatul (1) din CNUDM, orice stat își exercită în mod efectiv jurisdicția și controlul asupra navelor care îi arborează pavilionul. În special, orice stat ia măsurile necesare cu privire la navele care îi arborează pavilionul pentru a asigura siguranța pe mare [a se vedea articolul 94 alineatul (3) din CNUDM].

- 14 Trebuie de asemenea să se țină seama de faptul că alte versiuni lingvistice ale Directivei 88/357 decât versiunea în limba germană (precum versiunile engleză și italiană) nu menționează la articolul 2 litera (d) a doua liniuță un stat membru de autorizare, ci un stat membru de înscriere sau de înregistrare.
- 15 De asemenea, în conformitate cu jurisprudența Curții în ceea ce privește interpretarea articolului 2 litera (d) a doua liniuță din Directiva 88/357, este incert în ce măsură poate fi luată în considerare numai înscrierea în registru, independent de o eventuală autorizare a unui vehicul în vederea circulației.
- 16 Astfel, din jurisprudența Curții (Hotărârea din 14 iunie 2001, C-191/99, Kvaerner, EU:C:2001:332, și Hotărârea din 17 ianuarie 2019, C-74/18, A., EU:C:2019:33, punctul 29), reiese pe de o parte că, în ceea ce privește chestiunea statului în care este situat riscul și, implicit, cea a atribuirii dreptului de impozitare, ar trebui să se utilizeze mai degrabă criteriile concrete și fizice decât pe baza unor criterii de natură juridică, iar fiecărui risc ar trebui să îi corespundă un element de corelație concret, care să permită localizarea sa într-un stat membru determinat (a se vedea Hotărârea din 14 iunie 2001, C-191/99, Kvaerner, EU:C:2001:332, punctul 44).
- 17 Pe de altă parte, Curtea precizează că statul membru în care este situat riscul este statul membru de înregistrare, chiar dacă acesta nu este statul membru în care este utilizat vehiculul (a se vedea Hotărârea din 14 iunie 2001, C-191/99, Kvaerner, EU:C:2001:332, punctul 45).
- 18 De asemenea, Curtea a arătat (Hotărârea din 14 iunie 2001, C-191/99, Kvaerner, EU:C:2001:332, punctul 46, și Hotărârea din 17 ianuarie 2019, C-74/18, A., EU:C:2019:33, punctul 30) că situațiile speciale prevăzute de articolul 2 litera (d) ultima liniuță din Directiva 88/357, care sunt în afara celor reglementate la primele trei liniuțe de la litera (d) a articolului 2 din Directiva 88/357, „au ca [obiectiv] printre altele să prevadă o normă supletivă pentru determinarea locului în care este situat un risc de exploatare, atunci când acest risc nu este legat în mod specific de o clădire, de un vehicul sau de o călătorie. În acest scop, accentul se pune pe locul în care se desfășoară activitatea, al cărui risc este acoperit prin contract”.