

Дело C-786/19

**Резюме на преюдициалното запитване съгласно член 98, параграф 1 от
Процедурния правилник на Съда**

Дата на постъпване в Съда:

23 октомври 2019 г.

Запитваща юрисдикция:

Finanzgericht Köln (Германия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

22 февруари 2019 г.

Жалбоподател:

The North of England P & I Association Ltd., действащо и в качеството на правопреемник на Marine Shipping Mutual Insurance Company

Ответник:

Bundeszentralamt für Steuern

Предмет на главното производство

Данък върху застрахователните премии за морски кораби — Кораби, които са вписани в корабния регистър в Германия, но плават под знамето на друга държава — Обвързване на данъчното задължение по националното право единствено с вписването в регистъра — Съвместимост с Директива 88/357

Предмет и правно основание на преюдициалното запитване

Тълкуване на правото на Съюза, член 267 ДФЕС

Преюдициален въпрос

Трябва ли с оглед на преценката в коя е държавата е разположен рискът член 2, буква г), второ тире във връзка с член 25, параграф 1, първа част от изречението от Директива 88/357/ЕИО, съответно член 46, параграф 2 от

Директива 92/49/ЕИО да се тълкува в смисъл, че в случай на застраховане за рискове във връзка с експлоатацията на морски кораб това е държавата, на чиято територия даден морски кораб е вписан в официален регистър за целите на удостоверяване на собствеността, или държавата, под чието знаме плава морският кораб?

Разпоредби на международното право, на които е направено позоваване

Конвенция на Организацията на обединените нации по морско право от 10 декември 1982 г., по-специално членове 91 и 94

Разпоредби на правото на Съюза, на които е направено позоваване

Втора директива 88/357/ЕИО на Съвета от 22 юни 1988 година относно координирането на законите, подзаконовите и административните разпоредби, отнасящи се до прякото застраховане, различно от животозастраховането, и за формулиране на разпоредби за улесняване на ефективното упражняване на свободата на предоставяне на услуги, и за изменение на Директива 73/239/ЕИО, по-специално член 2, буква г), второ тире във връзка с член 25, параграф 1

Директива 92/49/ЕИО на Съвета от 18 юни 1992 година относно координирането на законите, подзаконовите и административните разпоредби, свързани с прякото застраховане, различно от животозастраховането и за изменение на Директиви 73/239/ЕИО и 88/357/ЕИО (Трета директива за застраховането, различно от животозастраховането), по-специално член 46, параграф 2

Национални разпоредби, на които се прави позоваване

Versicherungsteuergesetz (Закон за застраховането), в редакцията след препубликуването му на 10 януари 1996 г. (наричан по-нататък „VersStG 1996“), по-специално член 1, параграф 2, второ изречение, точка 2

Кратко представяне на фактическата обстановка и на производството

- 1 Жалбоподателят е установено във Великобритания застрахователно дружество и предлага услуги по морско застраховане в целия свят. Освен това той е правоприемник на Marine Shipping Mutual Insurance Company Limited (наричано по-нататък „MSMI“). Жалбоподателят, съответно MSMI, застраховат срещу рискове редица морски кораби, които са собственост на учредени по германското право дружества с ограничена отговорност. На съответните кораби е определен т.нар. номер от ИМО (International Maritime Organization, Международна морска организация) и те са вписани в корабния регистър към Amtsgerichts Hamburg (Германия).

- 2 Въз основа на тези договори за застраховка жалбоподателят получава застрахователни премии. Във връзка с тях в Германия не е заплащан данък върху застрахователните премии.
- 3 Германската Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (Федерална агенция за морско корабоплаване и хидрография) разрешава вместо под (германското) федерално знаме съответните кораби да плават под друго национално знаме, и по-специално под знамето на Либерия и съответно на Малта (т.нар. „смяна на знамето“). За срока на смяната на знамето морските кораби продължават да са вписани в германския корабен регистър.
- 4 За получените застрахователни премии ответникът издава на жалбоподателя облагателен акт за данък върху застрахователните премии. След като неуспешно обжалва този акт по административен ред, жалбоподателят го обжалва по съдебен ред пред запитващата юрисдикция.

Основни доводи на страните в главното производство

- 5 Жалбоподателят твърди, че съгласно разпоредбите на правото на Съюза в член 2, буква г), второ тире от Директива 88/357 критерият за определянето на приложимото данъчно право е само регистрацията на дадено превозно средство. За корабите държавата по регистрация е държавата, под чието знаме може да плава корабът, тъй като държавите на знамената определят стандарти за качество за плаващите под техните знамена кораби като отговарят за произтичащите от кораба рискове.
- 6 Ответникът възразява, че в член 1, параграф 2, второ изречение, точка 2 от VersStG 1996 германският законодател обвързва облагането на застрахователни договори във връзка с всички видове превозни средства именно не със знамето, а с вписването в (национален) регистър (в конкретния случай корабния регистър) и с наличието на отличителен регистрационен номер (в конкретния случай — номерът от IMO). Не било от значение, че корабът бил вписан и в друг регистър, например в чуждестранен корабен регистър.

Кратко изложение на мотивите за преюдициалното запитване

По правната уредба съгласно националното право

- 7 Съгласно националното право жалбата би следвало да се отхвърли, тъй като са изпълнени всички предпоставки за облагането на получените от жалбоподателя застрахователни премии. Съгласно член 1, параграф 2, второ изречение, точка 2 от VersStG 1996 условие за данъчното задължение е „в рамките на приложното поле на настоящия закон превозното средство да се впише в официално признат регистър и да получи отличителен регистрационен номер.“ В настоящия случай са изпълнени и двете

предпоставки. В замяна на това е без значение в коя държава е налице „регистрация“ на корабите, за да плават.

- 8 Смяната на знамето не променя по никакъв начин задължението за застраховане, тъй като вписването в германския корабен регистър продължава да е налице и в този случай. Освен това предпоставката за вписването в регистър в страната („в рамките на приложното поле на настоящия закон“) не е изпълнена, когато е налице регистрация в чуждестранен регистър под чуждестранно знаме.
- 9 Това тълкуване е в съответствие с намерението на германския законодател и с хронологията по приемането на VersStG 1996. Докато първоначалният законопроект е предвиждал, че критерият е регистрацията, в крайна сметка след консултации с Европейската комисия и след съгласуване с експертите от другите държави членки като критерии са установени вписване в регистрите и отличителен регистрационен номер. Като мотив за това изменение се посочва, че текстът на Директива 88/357 на немски се отличава съществено от текстовете на други официални езици на Съюза. В подготвителните материали по закона в това отношение е посочено: „С оглед недвусмисленото разграничаване занапред следва в съответствие с предвидените правила в други държави на ЕО да се взема предвид не регистрацията, а вписването в официален регистър (например регистър на превозните средства, корабен регистър)“.

По правната уредба съгласно правото на Съюза

- 10 Запитващата юрисдикция изпитва обаче съмнения дали националната правна уредба е в съответствие с правото на Съюза, по-специално тъй като тогава е възможно данъчно облагане както в държавата членка по вписване в регистъра, както и в държавата членка по регистрацията, съответно в държавата членка на знамето.
- 11 Правото на Съюза (член 25, параграф 1 от Директива 88/357 съответно член 46, параграф 2 от Директива 92/49) предоставя правото на данъчно облагане на държавата членка, в която е разположен рискът. За застраховки, които се отнасят до превозни средства, под това понятие се разбира „държавата членка по регистрация“. Тези разпоредби обаче не съдържат определение на понятието „държава членка по регистрация“.
- 12 Държава членка по регистрация би могла да е държавата, съгласно правото на която превозно средство се пуска в движение по обществените пътища. По отношение на морските кораби съгласно този критерий това би могла да бъде държавата, която определя правните норми за експлоатацията на морския кораб в общия транспорт и следователно общите условия за използването на морския кораб. С оглед на общия експлоатационен риск, който произтича от превозните средства, критерият за регистрация би могъл

да е подходящ и в областта на застраховането за географското локализиране на произтичащия от дадено превозно средство риск.

- 13 Правилата на Конвенцията по морско право също биха могли да са в подкрепа на връзката с държавата по регистрация. Съгласно член 91, параграф 1 от Конвенцията по морско право корабите притежават националността на държавата, под чието знаме имат право да плават. Съгласно член 94, параграф 1 от Конвенцията по морско право всяка държава осъществява ефективно своята юрисдикция и упражнява контрол върху корабите под нейно знаме. По-специално всяка държава взема спрямо корабите под нейното знаме мерките, необходими за осигуряването на безопасността по море (вж. член 94, параграф 3 от Конвенцията по морско право).
- 14 Освен това следва да се има предвид, че в текста на Директива 88/357 на други езици освен немския (например в текста на английски и италиански език) в член 2, параграф г) не става дума за държавата членка по регистрация, а за държавата по вписване в регистъра.
- 15 Съгласно практика на Съда относно тълкуването на член 2, буква г), второ тире от Директива 88/357 също не е ясно, доколко може да се вземе предвид само вписването в регистъра, независимо от евентуалната регистрация на превозно средство за пускане в движение.
- 16 Така от практиката на Съда (решения от 14 юни 2001 г., C-191/99, Kvaerner, EU:C:2001:332 и от 17 януари 2019 г., C-74/18, A., EU:C:2019:33, т. 29) може от една страна да се установи, че във връзка с въпроса за разположението на риска и следователно за определянето на държавата, която има право на данъчно облагане, определящи трябва да бъдат конкретни физически признаци, а не правни признаци, както и че на всеки риск трябва да съответства конкретен критерий за привръзка, позволяващ той да бъде поместен в определена държава (решение от 14 юни 2001 г., C-191/99, Kvaerner, EU:C:2019:33, т. 44).
- 17 От друга страна Съдът посочва, че държавата членка, в която е разположен рискът, е държавата членка по регистрация, дори това да не е държавата членка, в която се използва превозното средство (вж. решение от 14 юни 2001 г., C-191/99, Kvaerner, EU:C:2001:332, т. 45).
- 18 Освен това Съдът пояснява (решения от 14 юни 2001 г., C-191/99, Kvaerner, EU:C:2001:332, т. 46 и от 17 януари 2019 г., C-74/18, A., EU:C:2019:33, т. 30), че разпоредбата по член 2, буква г), последно тире от Директива 88/357, която надхвърля уредените в член 2, буква г) първо—трето тире от Директива 88/357 специални случаи, „има по-специално за цел да създаде допълващо правило за определяне на мястото, където е разположен оперативният риск, когато този риск не е конкретно свързан със сграда,

превозно средство или пътуване. За целта се акцентира върху мястото, където се упражнява дейността, рискът от която се покрива от договора.“

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ