

Věc C-786/19

**Shrnutí žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce podle čl. 98 odst. 1
jednacího řádu Soudního dvora****Datum doručení**

23. října 2019

Předkládající soud:

Finanzgericht Köln (Německo)

Datum předkládacího rozhodnutí:

22. února 2019

Žalobkyně:The North of England P & I Association Ltd., zároveň jako právní
nástupkyně Marine Shipping Mutual Insurance Company**Žalovaný:**Bundeszentralamt für Steuern (*Spolkový ústřední daňový úřad*)**Předmět původního řízení**

Daň z pojištění u námořních lodí – Lodě, které jsou zapsány v Německu v námořním rejstříku, avšak plují pod vlajkou jiného státu – Vázanost daňové povinnosti podle vnitrostátního práva výhradně na zápis do rejstříku – Slučitelnost se směrnicí 88/357

Předmět a právní základ žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce

Výklad unijního práva, článek 267 SFEU

Předběžná otázka

Je nutno čl. 2 písm. d) druhou odrážku ve spojení s čl. 25 odst. 1 první částí věty směrnice 88/357/EHS, resp. čl. 46 odst. 2 směrnice 92/49/EHS ohledně posouzení, v jakém členském státě se nachází riziko, vykládat v tom smyslu, že se v případě pojištění rizik souvisejících s provozem námořní lodě jedná o stát, na

jehož území je námořní loď zapsána v úředním rejstříku za účelem prokázání vlastnictví, nebo stát, pod jehož vlajkou námořní loď pluje?

Uplatňované mezinárodněprávní předpisy

Úmluva OSN o mořském právu (ÚMP) ze dne 10. prosince 1982, zejména články 91 a 94

Uvedené unijněprávní předpisy

Druhá směrnice Rady ze dne 22. června 1988 o koordinaci právních a správních předpisů týkajících se přímého pojištění jiného než životního, kterou se stanoví opatření k usnadnění účinného výkonu volného pohybu služeb a kterou se mění směrnice 73/239/EHS, zejména čl. 2 písm. d) druhá odrážka ve spojení s čl. 25 odst. 1

Směrnice Rady 92/49/EHS ze dne 18. června 1992 o koordinaci právních a správních předpisů týkajících se přímého pojištění jiného než životního a o změně směrnic 73/239/EHS a 88/357/EHS (třetí směrnice o neživotním pojištění), zejména čl. 46 odst. 2

Uvedené vnitrostátní právní předpisy

Versicherungsteuergesetz in der Fassung der Neubekanntmachung vom 10. Januar 1996 (VersStG 1996 – zákon o dani z pojištění ve znění nového vyhlášení ze dne 10. ledna 1996), zejména § 1 odst. 2 druhá věta bod 2

Stručné shrnutí skutkového stavu a řízení

- 1 Žalobkyně je pojišťovatelkou se sídlem ve Velké Británii a nabízí po celém světě námořní pojištění. Krom toho je právní nástupkyní Marine Shipping Mutual Insurance Company Limited (MSMI). Žalobkyně, respektive MSMI pojistily rizika u řady námořních lodí, které jsou ve vlastnictví společností s ručením omezeným založeným podle německého práva. Příslušným námořním lodím bylo přiřazeno takzvané číslo IMO (IMO = International Maritime Organization) a jsou zapsány v námořním rejstříku u Amtsgericht Hamburg (*okresní soud v Hamburku* – Německo).
- 2 Na základě těchto pojistných smluv získala žalobkyně pojistné. Německé daně z pojištění nebyly v této souvislosti uhrazeny.
- 3 Německý Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (*Spolkový úřad pro námořní dopravu a hydrografii*) povolil, že dotčená plavidla mohou plout na místo pod (německou) spolkovou vlajkou pod vlajkou jiného státu, a sice vlajkou Libérie, respektive Malty (takzvané *outflagging* – změna státní vlajky beze změny

majetkových vztahů k lodi, dále jen „změna státní vlajky“). Námořní lodě zůstaly po dobu změny státní vlajky zapsány v německém námořním rejstříku.

- 4 Žalovaný vydal vůči žalobkyni výměr o dani z pojištění za získané pojistné. Proti tomuto výměru podala žalobkyně po neúspěšném odporu u předkládajícího soudu žalobu.

Podstatná tvrzení účastníků původního řízení

- 5 Žalobkyně tvrdí, že podle požadavků unijního práva obsažených v čl. 2 písm. d) druhé odrážce směrnice 88/357 záleží pro zařazení zdaňovací pravomoci výlučně na povolení vozidla. U plavidel je stát, pod jehož vlajkou je plavidlo oprávněno plout, státem povolení, neboť státy vlajky stanovily kvalitativní normy pro plavidla plující pod jejich vlajkou a jsou tedy zodpovědné za riziko vycházející z plavidla.
- 6 Žalobce proti tomu namítá, že německý zákonodárce neváže zdanění pojistných smluv souvisejících s vozidly všeho druhu v § 1 odst. 2 druhé větě bodu 2 VersStG 1996 právě na příslušnost vlajky, nýbrž na zápis v (tuzemském) rejstříku (zde námořním rejstříku) a existenci rozlišujícího znaku (zde číslo IMO). Další paralelně existující zápis plavidla, například v zahraničním rejstříku vlajek, je irelevantní.

Stručné shrnutí odůvodnění žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce

K právnímu stavu podle vnitrostátních právních předpisů

- 7 Podle vnitrostátních právních předpisů by bylo třeba žalobu zamítnout, protože jsou splněny všechny podmínky pro zdanění pojistného, které získala žalobkyně. Podle § 1 odst. 2 druhé větě bodu 2 VersStG 1996 závisí daňová povinnost mimo jiné na tom, „že vozidlo v oblasti působnosti tohoto zákona je nutno zapsat do úředního nebo úředně uznaného rejstříku a obsahuje rozlišovací znak“. Obojí je v tomto případě splněno. Naproti tomu nezáleží na tom, ve kterém státu existuje pro plavidla „povolání“ k dopravě.
- 8 Změna státní vlajky nemění nic na povinnosti vyplývající z pojistné smlouvy, protože zápis v německém námořním rejstříku trvá i nadále. Krom toho podmínka zápisu do rejstříku v tuzemsku („v oblasti působnosti tohoto zákona“) není u zápisu v zahraničním rejstříku splněna.
- 9 Tento výklad je v souladu se záměrem německého zákonodárce a historií vzniku VersStG 1996. Zatímco původní návrh zákona stanovil, že bude záležet na povolení, nakonec po konzultaci s Evropskou komisí a po dohodě se znalci ze zbývajících členských států byla stanovena vazba na zápis do rejstříku a rozlišovací znak. Tato změna byla odůvodněna tím, že německé znění směrnice 88/357 vykazuje významné odchylky oproti zněním v jiných úředních jazycích

Unie. V přípravných pracích k zákonu se k tomu uvádí: „K jednoznačnému vymezení – v souladu s právními úpravami v ostatních členských státech ES – se bude v budoucnu přihlížet nikoliv k povolení, nýbrž k zápisu do úředního rejstříku (například rejstřík vozidel, námořní rejstřík).“

K právnímu stavu podle unijního práva

- 10 Předkládající soud má ovšem pochybnosti, zda je vnitrostátní právní stav v souladu s unijním právem, zejména proto, že pak je možné zdanění jak v členském státu zápisu do rejstříku, tak i v členském státu povolení, respektive ve státu vlajky.
- 11 Unijní právo (čl. 25 odst. 1 směrnice 88/357, respektive čl. 46 odst. 2 směrnice 92/49) přisuzuje zdaňovací pravomoc členskému státu, ve kterém se nachází riziko. Tím se pro pojištění ve vztahu k povoleným vozidlům podle čl. 2 písm. d) druhé odrážky směrnice 88/357 rozumí „členský stát registrace“. Definici pojmu „členský stát registrace“ však tato ustanovení neobsahují.
- 12 Členským státem registrace by mohl být stát, podle jehož práva je povoleno vozidlo pro dopravu ve veřejném prostoru. Ve vztahu k plavidlům připadá proto jako členský stát registrace do úvahy stát, který stanoví právní normy pro provoz plavidla ve všeobecné dopravě a tím rámcově podmínky pro užívání plavidla. Kritérium povolení by mohlo být vzhledem ke všeobecnému riziku provozu vycházejícímu z vozidel také vhodné k tomu, aby se v záležitostech pojištění jednoznačně geograficky lokalizovalo riziko vycházející z vozidla.
- 13 Pro vazbu na členský stát registrace by mohly hovořit i pravidla ÚMP. Podle čl. 91 odst. 1 ÚMP mají plavidla státní příslušnost státu, pod jehož vlajkou jsou oprávněna plout. Podle čl. 94 odst. 1 ÚMP každý stát uplatňuje svou jurisdikci a kontrolu nad plavidly, která plují pod jeho vlajkou. Zejména musí každý stát činit ve vztahu k plavidlům plujícím pod jeho vlajkou taková opatření, která jsou nezbytná pro zajištění bezpečnosti (viz čl. 94 odst. 3 ÚMP).
- 14 Dále je třeba zohlednit, že jiné jazykové verze směrnice 88/357 než německá verze (například anglické a italské znění) nehovoří v čl. 2 písm. d) druhé odrážce o členském státu povolení, nýbrž o členském státu zápisu, respektive registrace.
- 15 Rovněž podle judikatury Soudního dvora stran výkladu čl. 2 písm. d) druhé odrážky směrnice 88/357 je sporné, do jaké míry lze vycházet nezávisle na možném povolení vozidla k dopravě výlučně ze zápisu do rejstříku.
- 16 Z judikatury Soudního dvora (rozsudky ze dne 14. června 2001, C-191/99, Kvaerner, EU:C:2001:332, a ze dne 17. ledna 2019, C-74/18, A., EU:C:2019:33, bod 29) na jedné straně vyplývá, že pro otázku existence rizika a tím přiřazení zdaňovací pravomoci by měla být rozhodná konkrétní a fyzická kritéria namísto kritérií právního řádu, jakož i to, že každému druhu rizika by měl odpovídat

konkrétní prvek, který by umožňoval lokalizovat jej v určitém členském státě (viz rozsudek ze dne 14. června 2001, C-191/99, Kvaerner, EU:C:2019:33, bod 44).

- 17 Dále Soudní dvůr uvádí, že členský stát, ve kterém se nachází riziko, je členským státem registrace, i když se přitom nejedná o členský stát, ve kterém je vozidlo používáno (viz rozsudek ze dne 14. června 2001, C-191/99, Kvaerner, EU:C:2001:332, bod 45).
- 18 Krom toho Soudní dvůr (rozsudky ze dne 14. června 2001, C-191/99, Kvaerner, EU:C:2001:332, bod 46, a ze dne 17. ledna 2019, C-74/18, A., EU:C:2019:33, bod 30) objasnil, že účelem právní úpravy uvedené v čl. 2 písm. d) poslední odrážce směrnice 88/357 přesahující zvláštní případy upravené v čl. 2 písm. d) první až třetí odrážce směrnice 88/357 „je zejména stanovení pomocného pravidla pro určení místa, ve kterém se nachází provozní riziko v případech, když toto riziko není specificky spojeno s budovou, dopravním prostředkem nebo cestou. Důraz je zde kladen na místo, kde je provozována činnost, jejíž riziko je kryto smlouvou.“

PRACOVNÍ DOKUMENT