

**Asunto C-786/19****Resumen de la petición de decisión prejudicial con arreglo al artículo 98, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia****Fecha de presentación:**

23 de octubre de 2019

**Órgano jurisdiccional remitente:**

Finanzgericht Köln (Tribunal de lo Tributario de Colonia, Alemania)

**Fecha de la resolución de remisión:**

22 de febrero de 2019

**Parte demandante:**

The North of England P &amp; I Association Ltd., también en calidad de sucesora de Marine Shipping Mutual Insurance Company

**Parte demandada:**

Bundeszentralamt für Steuern (Oficina Tributaria Federal Central)

**Objeto del procedimiento principal**

Impuesto sobre seguros para buques — Buques inscritos en Alemania en el Registro de buques, pero que enarbolan pabellón de otro Estado — Sujeción al impuesto según el Derecho nacional determinada únicamente por la inscripción en el Registro — Conformidad con la Directiva 88/357

**Objeto y fundamento jurídico de la petición de decisión prejudicial**

Interpretación del Derecho de la Unión, artículo 267 TFUE

**Cuestión prejudicial**

¿Debe interpretarse el artículo 2, letra d), segundo guion, de la Directiva 88/357/CEE, en relación con el artículo 25, párrafo primero, primera parte, de la misma Directiva o con el artículo 46, apartado 2, de la Directiva 92/49/CEE, en lo

que respecta a la determinación del Estado miembro en el que se localiza el riesgo, en el sentido de que, en caso de una cobertura de riesgos relacionados con la explotación de un buque, dicho Estado será aquel en cuyo territorio radique el registro oficial en el que figure inscrito el buque a efectos de acreditación de la propiedad, o bien el Estado cuyo pabellón enarbola el buque?

### **Disposiciones de Derecho internacional invocadas**

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (en lo sucesivo, «Convención de Montego Bay»), de 10 de diciembre de 1982, especialmente los artículos 91 y 94

### **Disposiciones del Derecho de la Unión invocadas**

Segunda Directiva 88/357/CEE del Consejo, de 22 de junio de 1988, sobre coordinación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas relativas al seguro directo distinto del seguro de vida, por la que se establecen las disposiciones destinadas a facilitar el ejercicio efectivo de la libre prestación de servicios y por la que se modifica la Directiva 73/239/CEE, especialmente el artículo 2, letra d), segundo guion, en relación con el artículo 25, párrafo primero

Directiva 92/49/CEE del Consejo, de 18 de junio de 1992, sobre coordinación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas relativas al seguro directo distinto del seguro de vida y por la que se modifican las Directivas 73/239/CEE y 88/357/CEE (Tercera Directiva de seguros distintos del seguro de vida), especialmente el artículo 46, apartado 2

### **Disposiciones de Derecho nacional invocadas**

Versicherungsteuergesetz (Ley del Impuesto sobre Seguros) en la versión refundida publicada el 10 de enero de 1996 (en lo sucesivo, «VersStG 1996»), especialmente el artículo 1, apartado 2, segunda frase, punto 2)

### **Breve exposición de los hechos y del procedimiento principal**

- 1 La demandante es una aseguradora domiciliada en el Reino Unido y ofrece seguros marítimos en todo el mundo. También es la sucesora a efectos legales de Marine Shipping Mutual Insurance Company Limited (en lo sucesivo, «MSMI»). La demandante y MSMI aseguraron riesgos en relación con una serie de buques propiedad de sociedades de responsabilidad limitada de Derecho alemán. A los respectivos buques se les ha asignado un número OMI (OMI = Organización Marítima Internacional) y están inscritos en el Registro de Buques del Amtsgericht Hamburg (Tribunal de lo Civil y Penal de Hamburgo, Alemania).

- 2 En virtud de tales contratos de seguro, la demandante cobró primas de seguros, y no se pagó ningún impuesto sobre seguros alemán.
- 3 El Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (Organismo Federal Marítimo e Hidrográfico) de Alemania autorizó a los buques en cuestión para que enarbolaran otra bandera nacional en lugar de la alemana, en concreto las de Liberia y Malta (reabanderamiento). Durante el tiempo que duró su cambio de pabellón, los buques permanecieron inscritos en el Registro de buques alemán.
- 4 Por las primas cobradas, la demandada cursó a la demandante una liquidación relativa al impuesto sobre seguros. Tras recurrir dicha liquidación sin éxito en vía administrativa, la demandante presentó un recurso contencioso-administrativo ante el órgano jurisdiccional remitente.

### **Alegaciones esenciales de las partes en el procedimiento principal**

- 5 La demandante alega que, conforme a lo exigido por el Derecho de la Unión en virtud del artículo 2, letra d), segundo guión, de la Directiva 88/357, lo único decisivo para atribuir la potestad tributaria es la matriculación del vehículo. Entiende que en el caso de los buques, el Estado cuyo pabellón tiene derecho a enarbolar un buque es el Estado de matriculación, ya que los Estados del pabellón establecen las normas de calidad para los buques que navegan bajo su pabellón y, por lo tanto, son responsables del riesgo que implica el buque.
- 6 El demandado opone a ello que el legislador alemán, en el artículo 1, apartado 2, segunda frase, punto 2), de la VersStG 1996, en lo que concierne a la tributación de contratos de seguro relativos a vehículos de todo tipo, precisamente no atiende a la soberanía del pabellón, sino a la inscripción en un registro (nacional) (en el presente caso, el registro de buques) y a la existencia de un signo distintivo (en el presente caso, el número OMI). Considera que es irrelevante que además haya otra inscripción del buque, por ejemplo, en un registro de pabellón extranjero.

### **Breve exposición de los motivos de la petición de decisión prejudicial**

#### ***Situación jurídica según el Derecho nacional***

- 7 Con arreglo al Derecho nacional, el recurso debería ser desestimado, pues se cumplen todos los requisitos para la tributación de las primas de seguro cobradas por la demandante. Conforme al artículo 1, apartado 2, segunda frase, punto 2), de la VersStG 1996, la sujeción al impuesto depende, entre otras cosas, de que «el vehículo esté inscrito en un registro oficial u oficialmente reconocido en el ámbito de aplicación de la presente ley y de que se le asigne un signo distintivo», dos requisitos que se cumplen en este caso. En cambio, no es determinante en qué Estado estén «matriculados» los buques para el tráfico.

- 8 El reabanderamiento no afecta a la obligatoriedad del seguro, pues subsiste la inscripción en el Registro de buques alemán. Además, el requisito de la inscripción en un registro en territorio nacional («en el ámbito de aplicación de la presente ley») no se cumpliría si se inscribe en un registro de pabellón extranjero.
- 9 Esta interpretación es acorde con la voluntad del legislador alemán y con los antecedentes legislativos de la VersStG 1996. Si bien el proyecto de ley inicial preveía que se atendiera a la matriculación, finalmente, tras consultar a la Comisión Europea y tras concertarse con los expertos de los demás Estados miembros, se tomaron como elementos de conexión la inscripción en un registro y un signo distintivo. Para justificar este cambio se adujo que la versión alemana de la Directiva 88/357 difería significativamente de las versiones en otras lenguas oficiales de la Unión. En los trabajos preparatorios legislativos se dice lo siguiente al respecto: «Para una distinción clara y conforme a las normas previstas en otros países de la Comunidad, en el futuro no se atenderá a la matriculación, sino a la inscripción en un registro oficial (por ejemplo, el registro de vehículos o el registro de buques).»

#### *Situación jurídica desde el punto de vista del Derecho de la Unión*

- 10 No obstante, el órgano jurisdiccional remitente alberga dudas sobre la conformidad del régimen jurídico nacional con el Derecho de la Unión, en particular porque cabría la posibilidad de una tributación tanto en el Estado miembro de inscripción en el registro como en el Estado miembro de matriculación o en el Estado del pabellón.
- 11 El Derecho de la Unión (artículo 25, párrafo primero, de la Directiva 88/357, así como el artículo 46, apartado 2, de la Directiva 92/49) atribuye la potestad tributaria al Estado miembro en que se sitúe el riesgo. Por tal se entiende, en el caso de seguros de vehículos, conforme al artículo 2, letra d), segundo guion, de la Directiva 88/357, el «Estado miembro de matriculación». Sin embargo, las disposiciones mencionadas no contienen una definición del concepto de «Estado miembro de matriculación».
- 12 El Estado miembro de matriculación podría ser el Estado al amparo de cuya legislación se matricule un vehículo para circular por las vías públicas. Por lo que se refiere a los buques, podría considerarse como Estado miembro de matriculación el Estado que establece las normas jurídicas para el funcionamiento del buque en el tráfico general y, por tanto, las condiciones marco para el uso del buque. A la vista del riesgo operativo general que presentan los vehículos, el criterio de la matriculación podría ser adecuado, a los efectos del seguro, para situar geográficamente, de forma inequívoca, el riesgo derivado de un vehículo.
- 13 Las disposiciones de la Convención de Montego Bay sirven de fundamento también para el criterio del Estado miembro de matriculación. Conforme a su artículo 91, apartado 1, los buques poseerán la nacionalidad del Estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar. Conforme a su artículo 94, apartado 1,

todo Estado ejercerá su jurisdicción y control sobre los buques que enarbolen su pabellón. En particular, todo Estado tomará, en relación con los buques que enarbolen su pabellón, las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el mar (artículo 94, apartado 3).

- 14 Además, debe tenerse en cuenta también que en algunas versiones lingüísticas del artículo 2, letra d), segundo guión, de la Directiva 88/357 distintas de la versión alemana (por ejemplo, las versiones inglesa e italiana), dicha disposición no habla del Estado miembro de matriculación, sino del Estado miembro de registro o inscripción.
- 15 De la jurisprudencia del Tribunal de Justicia relativa a la interpretación del artículo 2, letra d), segundo guión, de la Directiva 88/357, resulta asimismo dudoso en qué medida puede atenderse exclusivamente a la inscripción en un registro, con independencia de un posible lugar de matriculación del vehículo a efectos de circulación.
- 16 En ese sentido, de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia (sentencias de 14 de junio de 2001, C-191/99, Kvaerner, EU:C:2001:332, y de 17 de enero de 2019, C-74/18, A., EU:C:2019:33, apartado 29) se desprende, por una parte, que, para la cuestión de la localización del riesgo y, por lo tanto, para la atribución de la potestad tributaria, más que los criterios jurídicos deben ser decisivos los criterios concretos y físicos, y que el objetivo perseguido es que a cada riesgo corresponda un elemento concreto que permita localizarlo en un Estado miembro determinado (véase sentencia de 14 de junio de 2001, C-191/99, Kvaerner, [EU:C:2001:332], apartado 44).
- 17 Por otra parte, el Tribunal de Justicia señala que el Estado miembro en el que se sitúa el riesgo es el de matriculación del vehículo, aunque no sea el Estado miembro en el que este se utiliza (véase sentencia de 14 de junio de 2001, C-191/99, Kvaerner, EU:C:2001:332, apartado 45).
- 18 Asimismo, el Tribunal de Justicia (sentencias de 14 de junio de 2001, C-191/99, Kvaerner, EU:C:2001:332, apartado 46, y de 17 de enero de 2019, C-74/18, A., EU:C:2019:33, apartado 30) ha aclarado que el artículo 2, letra d), último guión, de la Directiva 88/357, que va más allá de los supuestos especiales regulados en los guiones primero a tercero de la letra d) del artículo 2 de la Directiva 88/357, «tiene por objeto, en particular, establecer una regla supletoria para la determinación del lugar en el que se localice un riesgo de explotación, cuando dicho riesgo no esté vinculado específicamente a un inmueble, un vehículo o un viaje. A tal efecto, la atención se centra en el lugar en el que se ejerza la actividad cuyo riesgo esté cubierto por el contrato.»