

**Kohtuasi C-786/19****Eelotsusetaotluse kokkuvõte vastavalt Euroopa Kohtu kodukorra artikli 98 lõikele 1****Saabumise kuupäev:**

23. oktoober 2019

**Eelotsusetaotluse esitanud kohus:**

Finanzgericht Köln (Kölni maksukohus, Saksamaa)

**Eelotsusetaotluse kuupäev:**

22. veebruar 2019

**Kaebaja:**

The North of England P &amp; I Association Ltd., ühtlasi Marine Shipping Mutual Insurance Company õigusjärglane

**Vastustaja:**

Bundeszentralamt für Steuern (Saksamaa Liitvabariigi maksuamet)

**Põhikohtuasja ese**

Merelaevade kindlustusmaks – Laevad, mis on kantud Saksamaal merelaevaregistrisse, kuid kannavad teise riigi lippu – Maksukohustuse kindlaksmääramine vastavalt riigisisesele õigusele ainult selle alusel, kus laev on registreeritud – Kooskõla direktiiviga 88/357

**Eelotsusetaotluse ese ja õiguslik alus**

Liidu õiguse tõlgendamine, ELTL artikkel 267

**Eelotsuse küsimus**

Kas direktiivi 88/357/EMÜ artikli 2 punkti d teist taanet koostoimes sama direktiivi artikli 25 esimese lõigu esimese lausepoolega ja/või direktiivi 92/49/EMÜ artikli 46 lõikega 2 tuleb riski asukohaliikmesriigi kindlaksmääramisel tõlgendada nii, et selleks on merelaeva käitamisega seotud

riski maandamise korral riik, mille territooriumil on merelaev kantud ametlikku registrisse omandiõiguse tõendamise eesmärgil, või riik, mille riigilippu merelaev kannab?

### **Viidatud rahvusvahelise õiguse normid**

Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni 10. detsembri 1982. aasta mereõiguse konventsioon (edaspidi „mereõiguse konventsioon“), eelkõige artiklid 91 ja 94

### **Viidatud liidu õigusnormid**

Teine Nõukogu 22. juuni 1988. aasta direktiiv 88/357/EMÜ otsekindlustustegevusega, välja arvatud elukindlustustegevusega seotud õigusnormide kooskõlastamise kohta, millega nähakse ette sätted teenuste osutamise vabaduse tegeliku kasutamise hõlbustamiseks ja muudetakse direktiivi 73/239/EMÜ (EÜT 1988, L 172, lk 1; ELT eriväljaanne 06/01, lk 198), eelkõige artikli 2 punkti d teine taane koostoimes artikli 25 esimese lõiguga

Nõukogu 18. juuni 1992. aasta direktiiv 92/49/EMÜ otsekindlustustegevusega, välja arvatud elukindlustustegevusega seotud õigusnormide kooskõlastamise kohta, millega muudetakse direktiive 73/239/EMÜ ja 88/357/EMÜ (kolmas kahjukindlustuse direktiiv) (EÜT 1992, L 228, lk 1; ELT eriväljaanne 06/01, lk 346), eelkõige artikli 46 lõige 2

### **Viidatud riigisisised õigusnormid**

Kindlustusmaksuseadus, mis avaldati uuesti 10. jaanuari 1996. aasta konsolideerimismäärusega (Versicherungsteuergesetz, edaspidi „VersStG 1996“), eelkõige § 1 lõike 2 teise lause punkt 2

### **Kohtuasja asjaolude ja menetluse lühikokkuvõte**

- 1 Kaebaja on Suurbritannias asuv kindlustusandja, kes pakub kogu maailmas merekindlustust. Lisaks on ta Marine Shipping Mutual Insurance Company Limited (edaspidi „MSMI“) õigusjärglane. Kaebaja või MSMI kindlustasid riske seoses mitme merelaevaga, mis kuuluvad Saksa õiguse alusel asutatud osäühingutele. Kõigile asjaomastele merelaevadele on antud niinimetatud IMO-number (IMO = International Maritime Organization) ja need on registreeritud merelaevaregistris, mida peab Amtsgericht Hamburg (Hamburgi esimese astme kohus, Saksamaa).
- 2 Sedalaadi kindlustuslepingute alusel kogus kaebaja kindlustusmakseid. Saksa kindlustusmaksu sellega seoses ei tasutud.

- 3 Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (Saksamaa Liitvabariigi Meresõidu- ja Hüdrograafiaamet) andis loa, et asjaomased laevad võivad kanda Saksamaa Liitvabariigi riigilipu asemel mõne muu riigi, nimelt Libeeria või Malta riigilippu (teise riigi riigilipu kandmise õigus). Teise riigi riigilipu kandmise ajal jäi kehtima merelaevade kohta tehtud kanne Saksa merelaevaregistris.
- 4 Vastustaja esitas kaebajale maksuotsuse kogutud kindlustusmaksete alusel arvutatud kindlustusmaksu kohta. Selle otsuse peale esitas kaebaja pärast tema vaide rahuldamata jätmist kaebuse eelotsustaotluse esitanud kohtule.

### **Põhikohtuasja poolte peamised argumendid**

- 5 Kaebaja väidab, et vastavalt liidu õigusnormidele, mis on esitatud direktiivi 88/357 artikli 2 punkti d teises taandes, on maksustamisõiguse jaotus ainult sellest, kus sõiduk on registreeritud. Laevade puhul on registreerimise riik see riik, mille lipu all laev võib sõita, sest lipuriigid kehtestavad oma lipu all sõitvatele laevadele kvaliteedistandardid ja vastutavad seega laevast tuleneva riski eest.
- 6 Vastustaja esitab vastuväite, et Saksa seadusandja just nimelt ei sidunud VersStG 1996 § 1 lõike 1 teise lause punktis 2 mis tahes liiki sõidukite kindlustuslepingute maksustamist lipuriigiga, vaid nende kandmisega (liikmesriigi) registrisse (käesoleval juhul: merelaevaregister) ja identifitseerimistunnuse olemasoluga (käesoleval juhul: IMO-number). See, kas laev on lisaks kantud veel mõnda registrisse, näiteks välisriigi lipuregistrisse, ei ole tähtis.

### **Eelotsusetaotluse põhjenduse lühikokkuvõte**

#### ***Õiguslik olukord vastavalt riigisisesele õigusele***

- 7 Riigisisese õiguse kohaselt tuleks jätta kaebus rahuldamata, sest kaebaja saadud kindlustusmaksete maksustamise kõik tingimused on täidetud. Vastavalt VersStG 1996 § 1 lõike 2 teise lause punktile 2 on maksukohustus mh sellest, „et sõiduk tuleb käesoleva seaduse kohaldamisalas kanda ametlikku või ametlikult tunnustatud registrisse ja sellele antakse identifitseerimistunnus“. Mõlemad tingimused on käesoleval juhul täidetud. Seevastu ei ole oluline, millises riigis laevad liiklusesse lubati.
- 8 Teise riigi riigilipu kandmise õigus ei muuda kindlustamiskohustust, sest Saksa merelaevaregistrisse tehtud kanne jääb ka sel ajal kehtima. Lisaks ei ole täidetud tingimus, mille kohaselt peab laev olema registrisse kantud Saksamaal („käesoleva seaduse kohaldamisalas“), kui kanne on tehtud välisriigi lipuregistrisse.
- 9 See tõlgendus on kooskõlas Saksamaa seadusandja kavatsusega ja VersStG 1996 ettevalmistavate materjalidega. Samal ajal kui algse seaduseelnõu kohaselt tuli

lähtuda laeva liiklusesse lubamisest, otsustati lõpuks pärast konsulteerimist Euroopa Komisjoniga ja kooskõlastamist muude liikmesriikide ekspertidega lähtuda registrikandest ja identifitseerimistunnusest. Selle muudatuse põhjenduseks märgiti, et direktiivi 88/357 saksakeelses versioonis esineb märkimisväärseid erinevusi liidu muudes ametlikes keeltes koostatud versioonidest. Seaduseelnõu seletuskirjas on selle kohta märgitud: „Selge piiritlemise eesmärgil ei lähtuta edaspidi – vastavalt teiste EÜ-riikide õigusnormidele – mitte sõiduki liiklusesse lubamisest, vaid ametlikku registrisse tehtud kandest (nt sõidukiregister, merelaevaregister).“

### ***Õiguslik olukord liidu õiguse järgi***

- 10 Eelotsustaotluse esitanud kohus kahtleb siiski, kas riigisisene õiguslik olukord on liidu õigusega kooskõlas, seda eelkõige põhjusel, et sel juhul oleks maksustamine võimalik nii [laeva] registreerimise liikmesriigis kui ka laeva liiklusesse lubamise liikmesriigis ehk lipuriigis.
- 11 Liidu õigusnormide (direktiivi 88/357 artikli 25 esimene lõik ja/või direktiivi 92/49 artikli 46 lõige 2) kohaselt on maksustamisõigus riski asukohaliikmesriigil. Registreeritud sõidukite kindlustamise puhul on see vastavalt direktiivi 88/357 artikli 2 punkti d teisele taandele registreerimise liikmesriik. Mõistet „registreerimise liikmesriik“ ei ole neis sätetes siiski määratletud.
- 12 Registreerimise liikmesriik võib olla riik, kelle õiguse järgi on sõidukil lubatud liigelda avalikus ruumis. Merelaevade puhul saab registreerimise liikmesriik olla niisiis riik, kes kehtestab õigusnormid merelaeva liikluses käitamise kohta ja seega merelaeva kasutamise raamtingimused. Samuti on registreerimise kriteerium sõidukite käitamisest tulenevat üldist ohtu arvestades sobiv, et sõidukist tulenevat riski kindlustamise eesmärgil geograafilises mõttes selgelt lokaliseerida.
- 13 Lähtumist registreerimise liikmesriigist toetavad ka mereõiguse konventsiooni sätted. Mereõiguse konventsiooni artikli 91 lõike 1 kohaselt on laeval selle riigi riikkondsus, kelle lipu all tal on õigus sõita. Konventsiooni artikli 94 lõike 1 kohaselt teostab riik oma lipu all sõitvate laevadega seonduvates küsimustes oma jurisdiktsiooni ja kontrolli. Eelkõige peab iga riik võtma oma lipu all sõitvate laevade suhtes mereohutuse tagamise meetmeid (vt konventsiooni artikli 94 lõige 3).
- 14 Lisaks tuleb arvesse võtta, et erinevalt direktiivi 88/357 saksakeelse versiooni artikli 2 punkti d teisest taandest ei ole muudes keeleversioonides (näiteks inglise- ja itaaliakeelses versioonis) juttu liikmesriigist, kus sõiduk liiklusesse lubatakse [sks k „Zulassungsmitgliedstaat“], vaid registrisse kandmise või registreerimise liikmesriigist.

- 15 Ka Euroopa Kohtu praktika põhjal, mis käsitleb direktiivi 88/357 artikli 2 punkti d teise taande tõlgendamist, on kaheldav, kuivõrd saab olenemata laeva võimalikust liiklusesse lubamisest lähtuda ainult sellest, kus on laev registreeritud.
- 16 Nii nähtub Euroopa Kohtu praktikast (14. juuni 2001. aasta kohtuotsus Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, ja 17. jaanuari 2019. aasta kohtuotsus A., C-74/18, EU:C:2019:33, punkt 29) ühest küljest, et riski asukohaliikmesriigi kindlaksmääramine ja seega maksustamisõiguse jaotus peaksid tuginema pigem konkreetsetele ja füüsilistele kui õiguslikele kriteeriumidele, ning see, et igale riskile vastab konkreetne asjaolu, mis võimaldab selle riski seostada konkreetse liikmesriigiga (vt 14. juuni 2001. aasta kohtuotsus Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, punkt 44).
- 17 Teisest küljest märgib Euroopa Kohus, et riski asukohaliikmesriik on registreerimise liikmesriik, olgugi et selles liikmesriigis sõidukit tegelikult ei kasutata (vt 14. juuni 2001. aasta kohtuotsus Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, punkt 45).
- 18 Lisaks on Euroopa Kohus (14. juuni 2001. aasta kohtuotsus Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, punkt 46, ja 17. jaanuari 2019. aasta kohtuotsus A., C-74/18, EU:C:2019:33, punkt 30) selgitanud, et direktiivi 88/357 artikli 2 punkti d viimane taane, mis ulatub kaugemale direktiivi 88/357 artikli 2 punkti d esimeses kuni kolmandas taandes käsitletud erijuhtudest, järgib mh „eesmärki just nimelt kehtestada täiendav säte, mille alusel saab määrata kindlaks teatava tegevusega seonduva riski asukoha, kui tegemist ei ole eeskätt kinnisasja, sõiduki või reisiga seonduva riskiga. Sel eesmärgil on selles sättes rõhk asetatud kohale, kus toimub tegevus, millega seonduv risk on kindlustuslepinguga kaetud“.