

Byla C-786/19

Prašymo priimti prejudicinį sprendimą santrauka pagal Teisingumo Teismo procedūros reglamento 98 straipsnio 1 dalį

Gavimo data:

2019 m. spalio 23 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

Finanzgericht Köln (Vokietija)

Sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2019 m. vasario 22 d.

Pareiškėja:

The North of England P & I Association Ltd., Marine Shipping Mutual Insurance Company teisių perėmėja

Atsakovė:

Bundeszentralamt für Steuern

Pagrindinės bylos dalykas

Jūrinių laivų draudimo mokestis – Vokietijos jūrinių laivų registre registruoti, bet su kitos valstybės vėliava plaukiojantys laivai – Apmokestinimo pagal nacionalinę teisę siejimas vien su įregistravimu registre – Suderinamumas su Direktyva 88/357

Prašymo priimti prejudicinį sprendimą dalykas ir teisinis pagrindas

Sąjungos teisės, konkrečiai SESV 267 straipsnio, aiškinimas

Prejudicinis klausimas

Ar Direktyvos 88/357/EEB 2 straipsnio d punkto antrą įtrauką, siejamą su 25 straipsnio pirmos pastraipos pirmo sakinio pradžia, arba Direktyvos 92/49/EEB 46 straipsnio 2 dalį valstybės narės, kurioje yra draudimo rizika, nustatymo tikslais reikia aiškinti taip, kad su jūrinio laivo eksploatavimu susijusios rizikos

apdraudimo atveju tai yra valstybė, kurios teritorijoje jūrinis laivas įregistruotas oficialiame registre siekiant patvirtinti nuosavybę, ar valstybė, su kurios vėliava plaukioja jūrinis laivas?

Nurodytos tarptautinės teisės nuostatos

1982 m. gruodžio 10 d. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija (toliau – Jūrų teisės konvencija), konkrečiai 91 ir 94 straipsniai

Nurodyti Sąjungos teisės aktai

1988 m. birželio 22 d. Antroji Tarybos direktyva 88/357/EEB dėl įstatymų ir kitų teisės aktų, susijusių su tiesioginiu draudimu, išskyrus gyvybės draudimą, derinimo, apibrėžianti nuostatas, padedančias veiksmingai naudotis laisve teikti paslaugas, ir iš dalies keičianti Direktyvą 73/239/EEB, konkrečiai 2 straipsnio d punkto antra įtrauka, siejama su 25 straipsnio pirmą pastraipą;

1992 m. birželio 18 d. Tarybos direktyva 92/49/EEB dėl įstatymų ir kitų teisės aktų, susijusių su tiesioginiu draudimu, išskyrus gyvybės draudimą, derinimo, iš dalies keičianti Direktyvas 73/239/EEB ir 88/357 (trečioji ne gyvybės draudimo Direktyva), konkrečiai 46 straipsnio 2 dalis.

Nurodytos nacionalinės nuostatos

Versicherungssteuergesetz (Draudimo mokesčio įstatymas), iš dalies pakeistas 1996 m. sausio 10 d. (toliau – *VersStG 1996*), konkrečiai 1 straipsnio 2 dalies antro sakinio 2 punktas

Bylos aplinkybių ir proceso santrauka

- 1 Pareiškėja yra Didžiojoje Britanijoje įsisteigęs, visame pasaulyje laivų draudimo paslaugas teikiantis draudikas. Be to, ji yra *Marine Shipping Mutual Insurance Company Limited* (MSMI) teisių perėmėja. Pareiškėja arba MSMI apdraudė riziką, susijusią su daugeliu jūrinių laivų, kurie nuosavybės teise priklauso Vokietijos teisės reglamentuojamoms ribotos atsakomybės bendrovėms. Šiems jūriniams laivams suteiktas Tarptautinės jūrų organizacijos (TJO) numeris, laivai registruoti *Amtsgericht Hamburg* (Hamburgo apylinkės teismas, Vokietija) jūrinių laivų registre.
- 2 Pagal šias draudimo sutartis pareiškėja gavo draudimo įmokų. Vokietijos draudimo mokestis už šias įmokas nebuvo sumokėtas.
- 3 Vokietijos *Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie* (Federalinė jūrų ir hidrografijos agentūra) leido atitinkamiems laivams plaukioti ne su (Vokietijos) Federacinės Respublikos, o su kitos valstybės vėliava, konkrečiai – Liberijos arba

Maltos vėliava („perregistravimas“). Perregistravimo laikotarpiu jūrinių laivų registracija Vokietijos jūrinių laivų registre išliko.

- 4 Atsakovė priėmė sprendimą, kuriuo nustatė pareiškėjai draudimo mokestį už gautas draudimo įmokas. Pareiškėjos skundas dėl šio sprendimo nebuvo patenkintas ir ji ši sprendimą apskundė prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui.

Svarbiausi pagrindinės bylos šalių argumentai

- 5 Pareiškėja tvirtina, kad apmokestinimo kompetencija pagal Sąjungos teisės reikalavimus Direktyvos 88/357 2 straipsnio d punkto antroje įtraukoje nustatoma tik pagal transporto priemonės registraciją. Laivo registracijos valstybė laikoma valstybė, su kurios vėliava laivas turi teisę plaukioti, nes vėliavos valstybės nustato kokybės standartus su jų vėliava plaukiojantiems laivams, taigi, atsako už tokių laivų keliamą riziką.
- 6 Atsakovė prieštarauja tam teigdama, kad Vokietijos teisės aktų leidėjas visų rūšių transporto priemonių draudimo sutarčių apmokestinimą *VersStG 1996* 1 straipsnio 2 dalies antro sakinio 2 punkte susiejo ne su vėliavos valstybės suverenumu, o su registracija (nacionaliniame) registre (šiuo atveju – jūrinių laivų registre) ir skiriamą ženklo buvimu (šiuo atveju – TJO numeris). Papildomai egzistuojanti kita laivo registracija, pavyzdžiui, su šalies vėliava plaukiojančių laivų užsienio šalies registre, neturi reikšmės.

Prašymo priimti prejudicinį sprendimą motyvų santrauka

Dėl teisinės padėties pagal nacionalinę teisę

- 7 Remiantis nacionaline teise skundas turėtų būti atmestas, nes įvykdytos visos pareiškėjos gautų draudimo įmokų apmokestinimo sąlygos. Pagal *VersStG 1996* 1 straipsnio 2 dalies antro sakinio 2 punktą mokestinė prievolė priklauso, be kita ko, nuo aplinkybės, „kad transporto priemonė šio įstatymo taikymo teritorijoje turi būti įtraukta į oficialų arba oficialiai pripažintą registrą ir turėti skiriamą ženkla“. Abi sąlygos šiuo atveju įvykdytos. Aplinkybė, kurioje valstybėje išduotas „leidimas“ eksploatuoti, neturi reikšmės.
- 8 Perregistravimas nedaro įtakos pareigai apdrausti, nes registracija Vokietijos jūrinių laivų registre išlieka ir tokiu atveju. Be to, įtraukimo į nacionalinį registrą („šio įstatymo taikymo teritorijoje“) sąlyga neįvykdoma tuo atveju, jei registruojama su šalies vėliava plaukiojančių laivų užsienio šalies registre.
- 9 Toks aiškinimas atitinka Vokietijos teisės aktų leidėjo ketinimą ir *VersStG 1996* priėmimo istoriją. Pirminiame įstatymo projekte remtasi leidimu eksploatuoti, bet galiausiai, pasikonsultavus su Europos Komisija ir išklausius kitų valstybių narių ekspertus, apmokestinimas susietas su įtraukimu į registrą ir skiriamuoju ženklu.

Šis pakeitimas buvo grindžiamas tuo, kad Direktyvos 88/357 tekstas vokiečių kalba labai skiriasi nuo jos teksto kitomis oficialiosiomis Sąjungos kalbomis. Šiuo klausimu *travaux préparatoires* nurodyta: „ateityje siekiant aiškios skiriamosios ribos – kaip tai numatyta kitų EB valstybių taisyklėse – turi būti atsižvelgiama ne į leidimą eksploatuoti, o į registraciją oficialiame registre (pavyzdžiui, transporto priemonių registre, jūrinių laivų registre).“

Dėl teisinės padėties pagal Sąjungos teisę

- 10 Vis dėlto prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas abejoja, ar nacionalinė teisinė situacija suderinama su Sąjungos teise, visų pirma atsižvelgiant į tai, kad apmokestinti galima tiek įregistravimo valstybėje, tiek leidimą išdavusioje valstybėje narėje arba vėliavos valstybėje.
- 11 Pagal Sąjungos teisę (Direktyvos 88/357 25 straipsnio pirmą pastraipą arba Direktyvos 92/49 46 straipsnio 2 dalį) teisė apmokestinti suteikiama valstybei narei, kurioje yra draudimo rizika. Tokia valstybė narė pagal Direktyvos 88/357 2 straipsnio d punkto antrą įtrauką, kalbant apie transporto priemonių, kurioms išduotas leidimas, draudimą, laikoma „Zulassungsmitgliedstaat“ (leidimą išdavusi valstybė narė) [valstybė narė, kurioje yra atlikta registracija]. Vis dėlto minėtose nuostatose nėra apibrėžta „Zulassungsmitgliedstaat“ sąvoka.
- 12 Leidimą išdavusia valstybė narė galėtų būti laikoma valstybė, pagal kurios teisę transporto priemonę leidžiama eksploatuoti transportui viešojoje erdvėje. Kalbant apie jūrinius laivus, leidimą išdavusia valstybė narė atitinkamai gali būti laikoma valstybė, kuri nustato jūrinio laivo eksploatavimo visuomeniniame eisme taisykles, taigi, pagrindines jūrinio laivo naudojimo sąlygas. Atsižvelgiant į transporto priemonių keliamą bendrą eksploatavimo pavojingumą, leidimo kriterijus galėtų leisti aiškiai nustatyti geografinę transporto priemonės keliamos rizikos padėtį draudimo tikslais.
- 13 Sąsają su leidimą išdavusia valstybė narė kaip argumentą taip pat galėtų patvirtinti Jūrų teisės konvencijos nuostatos. Remiantis Jūrų teisės konvencijos 94 straipsnio 1 dalimi laivai turi nacionalinę priklausomybę tos valstybės, su kurios vėliava jie turi teisę plaukioti. Pagal Jūrų teisės konvencijos 94 straipsnio 1 dalį kiekviena valstybė vykdo savo jurisdikciją ir kontrolę laivuose, plaukiojančiuose su jos vėliava. Visų pirma kiekviena valstybė su jos vėliava plaukiojančiuose laivuose imasi tinkamų priemonių jų saugumui jūroje užtikrinti (žr. Jūrų teisės konvencijos 94 straipsnio 3 dalį).
- 14 Taip pat reikia atsižvelgti į tai, kad kitose nei vokiečių kalba Direktyvos 88/357 kalbinėse versijose (pavyzdžiui, anglų ir italų kalbomis) 2 straipsnio d punkto antroje įtraukoje kalbama ne apie leidimą išdavusią valstybę narę, o apie valstybę narę, kurioje yra atlikta registracija, arba registracijos valstybę narę.
- 15 Remiantis Teisingumo Teismo jurisprudencija klausimas, ar Direktyvos 88/357 2 straipsnio d punkto antros įtraukos aiškinimo tikslais galima atsižvelgti tik į

transporto priemonės įregistravimą nepaisant galimo leidimo eksploatuoti ją eisme, taip pat kelia abejonių.

- 16 Viena vertus, iš Teisingumo Teismo jurisprudencijos (2001 m. birželio 14 d. Sprendimas *Kvaerner*, C-191/99, EU:C:2001:332, ir 2019 m. sausio 17 d. Sprendimo *A.*, C-74/18, EU:C:2019:33, 29 punktą) matyti, kad siekiant nustatyti valstybę, kurioje yra rizika, taigi, ir priskirti teisę apmokestinti, reikia vadovautis konkrečiais ir fiziniiais kriterijais, o ne teisiniais kriterijais, be to, kiekvienos rūšies riziką turėtų atitikti konkretus veiksnys, leidžiantis ją priskirti tam tikrai valstybei narei (žr. 2001 m. birželio 14 d. Sprendimo *Kvaerner*, C-191/99, EU:C:2019:33, 44 punktą).
- 17 Kita vertus, Teisingumo Teismas nurodo, kad valstybė narė, kurioje yra rizika, yra valstybė narė, kurioje atlikta registracija, net jei tai nėra valstybė narė, kurioje transporto priemonė naudojama (žr. 2001 m. birželio 14 d. Sprendimo *Kvaerner*, C-191/99, EU:C:2001:332, 45 punktą).
- 18 Be to, Teisingumo Teismas (2001 m. birželio 14 d. Sprendimo *Kvaerner*, C-191/99, EU:C:2001:332, 46 punktą ir 2019 m. sausio 17 d. Sprendimo *A.*, C-74/18, EU:C:2019:33, 30 punktą) pažymėjo, kad platesne nei konkrečius atvejus nustatančiose Direktyvos 88/357 2 straipsnio d punkto pirmoje, antroje ir trečioje įtraukose nuostata Direktyvos 88/357 2 straipsnio d punkto paskutinėje įtraukoje „siekta, be kita ko, nustatyti papildomą taisyklę veiklos rizikos buvimo vietai nustatyti tais atvejais, kai rizika nėra konkrečiai susijusi su pastatu, transporto priemone arba kelione. Tuo tikslu buvo akcentuota veiklos, kurios rizika draudžiama pagal sutartį, vykdymo vieta.“