

Zaak C-786/19

Samenvatting van het verzoek om een prejudiciële beslissing overeenkomstig artikel 98, lid 1, van het Reglement voor de procesvoering van het Hof van Justitie

Datum van indiening:

23 oktober 2019

Verwijzende rechter:

Finanzgericht Köln (Duitsland)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

22 februari 2019

Verzoekende partij:

The North of England P & I Association Ltd., ook als rechtsopvolger van Marine Shipping Mutual Insurance Company

Verwerende partij:

Bundeszentralamt für Steuern

Voorwerp van de procedure in het hoofdgeding

Assurantiebelasting met betrekking tot zeeschepen – Schepen die in Duitsland in het zeeschepenregister zijn ingeschreven, maar de vlag van een andere staat voeren – Volgens het nationale recht knoopt de belastingplicht alleen aan bij de inschrijving in een register – Verenigbaarheid met richtlijn 88/357

Voorwerp en rechtsgrondslag van de prejudiciële verwijzing

Uitlegging van het Unierecht, artikel 267 VWEU

Prejudiciële vraag

Moeten artikel 2, onder d), tweede streepje, juncto artikel 25, lid 1, eerste zinsnede, van richtlijn 88/357/EEG, respectievelijk artikel 46, lid 2, van richtlijn 92/49/EEG voor de beoordeling van de lidstaat waar het risico is gelegen aldus

worden uitgelegd dat ten aanzien van het afdekken van risico's in verband met het gebruik van een zeeschip, de staat op het grondgebied waarvan een zeeschip ten behoeve van het bewijs van eigendom in een officieel register is ingeschreven, dan wel de staat wiens vlag het zeeschip voert, de lidstaat is waar het risico is gelegen?

Aangevoerde bepalingen van internationaal recht

Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee (Zeerechtverdrag) van 10 december 1982, met name de artikelen 91 en 94

Aangevoerde bepalingen van Unierecht

Tweede richtlijn 88/357/EEG van de Raad van 22 juni 1988 tot coördinatie van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen betreffende het directe verzekeringsbedrijf, met uitzondering van de levensverzekeringsbranche, tot vaststelling van bepalingen ter bevordering van de daadwerkelijke uitoefening van het vrij verrichten van diensten en houdende wijziging van richtlijn 73/239/EEG, met name artikel 2, onder d), tweede streepje, juncto artikel 25, lid 1

Richtlijn 92/49/EEG van de Raad van 18 juni 1992 tot coördinatie van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen betreffende het directe verzekeringsbedrijf, met uitzondering van de levensverzekeringsbranche, en houdende wijziging van de richtlijnen 73/239/EEG en 88/357/EEG (derde richtlijn schadeverzekering), met name artikel 46, lid 2

Aangehaalde bepalingen van nationaal recht

Versicherungsteuergesetz (Duitse wet op de assurantiebelasting), in de versie die werd bekendgemaakt op 10 januari 1996 (hierna: „VersStG 1996”), met name § 1, lid 2, tweede volzin, punt 2

Korte weergave van de feiten en van de procedure

- 1 Verzoekster is een in Groot-Brittannië gevestigde verzekeraar, die wereldwijd maritieme verzekeringen aanbiedt. Zij is tevens de rechtsopvolger van Marine Shipping Mutual Insurance Company Limited (MSMI). Verzoekster en MSMI hebben risico's in verband met een reeks zeeschepen verzekerd die eigendom zijn van vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid naar Duits recht. De betreffende zeeschepen hebben een zogenaamd IMO-nummer (IMO = Internationale Maritieme Organisatie) toegewezen gekregen en zijn ingeschreven in het zeeschepenregister van het Amtsgericht Hamburg (rechter in eerste aanleg Hamburg, Duitsland).

- 2 Op basis van die verzekeringsovereenkomsten inde verzoekster verzekeringspremies, waarbij geen Duitse assurantiebelaasting werd betaald.
- 3 Het Duitse Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (federaal bureau voor zeescheepvaart en hydrografie) stond toe dat de betrokken schepen een andere nationale vlag dan de (Duitse) nationale vlag mogen voeren, namelijk die van Liberia of Malta (zogenoeten uitvlagging). De zeeschepen bleven voor de duur van de uitvlagging ingeschreven in het Duitse zeeschepenregister.
- 4 Verweerster legde verzoekster een aanslag assurantiebelaasting over de geïnde premies op. Tegen deze aanslag heeft verzoekster na afwijzing van haar bezwaar beroep ingesteld bij de verwijzende rechter.

Voornaamste argumenten van partijen in het hoofdgeding

- 5 Verzoekster voert aan dat volgens de unierechtelijke bepalingen van artikel 2, onder d), tweede streepje, van richtlijn 88/357 alleen de registratie van een voer- of vaartuig van belang is voor de toedeling van het belastingheffingsrecht. Voor schepen is de staat wiens vlag een schip gerechtigd is te voeren de staat van registratie, aangezien de vlaggenstaten de kwaliteitsnormen voor de onder hun vlag varende schepen hebben vastgesteld en diensgevolge verantwoordelijkheid dragen voor het van het schip uitgaande risico.
- 6 Verweerster brengt daartegen in dat de Duitse wetgever, in § 1, lid 2, tweede volzin, punt 2, VersStG 1996, voor de belastingheffing op verzekeringsovereenkomsten ter zake van voer- en vaartuigen van om het even welke aard juist niet aanknoopt bij de vlaggenstaat, maar bij de inschrijving in een (Duits) register (in casu het zeeschepenregister) en bij de aanwezigheid van een onderscheidend kenteken (in casu het IMO-nummer). De omstandigheid dat het schip ook elders is ingeschreven, bijvoorbeeld in een buitenlands vlagregister, is irrelevant.

Korte uiteenzetting van de motivering van de prejudiciële verwijzing

Rechtssituatie naar nationaal recht

- 7 Volgens het nationale recht zou het beroep moeten worden verworpen, aangezien alle voorwaarden om belasting te heffen over de door verzoekster geïnde verzekeringspremies zijn vervuld. Volgens § 1, lid 2, tweede volzin, punt 2, VersStG 1996 hangt de belastingplicht onder andere ervan af „of het binnen de werkingssfeer van deze wet vallende voer- of vaartuig dient te worden ingeschreven in een officieel of een officieel erkend register en een onderscheidend kenteken krijgt”. Zowel het een als het andere is in casu het geval. Het is daarentegen niet van belang in welke staat „registratie” van de schepen ten behoeve van hun deelname aan het verkeer heeft plaatsgevonden.

- 8 De uitvlagging verandert niets aan de verzekeringsplicht, daar de betrokken schepen ook dan in het Duitse zeeschepenregister ingeschreven blijven. Bovendien voldoet een in een buitenlands vlagregister ingeschreven schip niet aan de voorwaarde van inschrijving in een Duits register („binnen de werkingsfeer van deze wet”).
- 9 Deze uitlegging is in overeenstemming met de bedoeling van de Duitse wetgever en de wetsgeschiedenis van het VersStG 1996. Terwijl het oorspronkelijke wetsontwerp erin voorzag dat de registratie in aanmerking wordt genomen, werd na raadpleging van de Europese Commissie en in samenspraak met de deskundigen van de andere lidstaten uiteindelijk aangeknoopt bij de inschrijving in een register en een onderscheidend kenteken. Als reden voor deze wijziging werd aangevoerd dat de Duitse versie van richtlijn 88/357/EEG aanzienlijk verschilt van de versies in andere officiële talen van de Unie. De wetsvoorbereidende stukken vermelden dienaangaande het volgende: „Voor een duidelijke afbakening moet in de toekomst – in overeenstemming met de in andere landen van de EG geldende bepalingen – niet de registratie in aanmerking worden genomen, maar de inschrijving in een officieel register (bijvoorbeeld het voertuigen- of zeeschepenregister)”.

Rechtssituatie naar Unierecht

- 10 De verwijzende rechter betwijfelt echter of de nationale rechtssituatie strookt met het Unierecht, met name omdat dan zowel in de lidstaat van inschrijving in het register als in de lidstaat van registratie of in de vlaggenstaat belasting kan worden geheven.
- 11 Het Unierecht (artikel 25, lid 1, van richtlijn 88/357 en artikel 46, lid 2, van richtlijn 92/49) kent het belastingheffingsrecht toe aan de lidstaat waar het risico is gelegen. Hieronder wordt voor verzekeringen met betrekking tot geregistreerde voertuigen overeenkomstig artikel 2, onder d), tweede streepje, van richtlijn 88/357 de „lidstaat van registratie” verstaan. Deze bepalingen bevatten evenwel geen definitie van het begrip „lidstaat van registratie”.
- 12 De lidstaat van registratie zou de staat kunnen zijn volgens het recht waarvan een voer- of vaartuig tot het verkeer in de openbare ruimte is toegelaten. Wat zeeschepen betreft, komt op grond hiervan als lidstaat van registratie de staat in aanmerking die rechtsregels voor het gebruik van het zeeschip in het algemene verkeer en daarmee de raamvoorwaarden voor het gebruik van het zeeschip vaststelt. Het criterium van registratie zou ten aanzien van het algemene risico dat uitgaat van de deelneming van voertuigen aan het verkeer, ook geschikt kunnen zijn om, in het belang van de verzekering, het van een voertuig uitgaande risico geografisch duidelijk te lokaliseren.
- 13 Voor aanknopng bij de lidstaat van registratie zouden ook de bepalingen van het Zeerechtverdrag kunnen pleiten. Overeenkomstig artikel 91, lid 1, van het Zeerechtverdrag heeft een schip de nationaliteit van de staat wiens vlag het

gerechtigd is te voeren. Overeenkomstig artikel 94, lid 1, van het Zeerechtverdrag oefent iedere staat zijn rechtsmacht en toezicht uit over de schepen die zijn vlag voeren. Inzonderheid dient iedere staat ten aanzien van de schepen die zijn vlag voeren alle maatregelen te nemen die nodig zijn om de veiligheid op zee te verzekeren (zie artikel 94, lid 3, van het Zeerechtverdrag).

- 14 Verder moet in aanmerking worden genomen dat luidens andere taalversies van richtlijn 88/357/EEG (zoals de Engelse en de Italiaanse versie) dan de Duitse in artikel 2, onder d), tweede streepje, geen sprake is van lidstaat van registratie, maar van lidstaat van inschrijving of van classificatie.
- 15 Volgens de rechtspraak van het Hof van Justitie is het inzake de uitlegging van artikel 2, onder d), tweede streepje, van richtlijn 88/357 ook twijfelachtig in hoeverre los van een mogelijke toelating van een voertuig tot het verkeer alleen een inschrijving in een register in aanmerking kan worden genomen.
- 16 Zo kan uit de rechtspraak van het Hof van Justitie (arresten van 14 juni 2001, Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, en 17 januari 2019, A., C-74/18, EU:C:2019:33, punt 29) enerzijds worden afgeleid dat de vraag betreffende de ligging van het risico en dus de toedeling van het belastingheffingsrecht moet worden beantwoord aan de hand van concrete en fysieke criteria en niet aan de hand van juridische criteria, en dat met elk risico een concreet gegeven correspondeert op grond waarvan dit risico in een bepaalde lidstaat kan worden gelokaliseerd [zie arrest van 14 juni 2001, Kvaerner, C-191/99, EU:C:(2001:332), overweging 44].
- 17 Anderzijds verklaarde het Hof dat de lidstaat van registratie de lidstaat is waar het risico is gelegen, ook al is dat niet de lidstaat waar het voer- of vaartuig wordt gebruikt (zie arrest van 14 juni 2001, Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, punt 45).
- 18 Voorts heeft het Hof van Justitie (arresten van 14 juni 2001, Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, punt 46, en 17 januari 2019, A., C-74/18, EU:C:2019:33, punt 30) verduidelijkt dat artikel 2, onder d), laatste streepje, van richtlijn 88/357/EEG, dat gevallen beoogt te regelen die niet zijn vervat in de bijzondere gevallen welke in artikel 2, onder d), eerste tot en met derde streepje, van richtlijn 88/357 zijn geregeld, „met name [tot doel heeft] een nadere regel te geven voor het bepalen van de plaats waar een exploitatierisico is gelegen, wanneer dit risico niet specifiek is gebonden aan een onroerend goed, een voer- of vaartuig of een reis. De nadruk wordt daartoe gelegd op de plaats waar de activiteit wordt verricht waarvan het risico door de overeenkomst is gedekt”.