

Mål C-786/19

Sammanfattning av begäran om förhandsavgörande i enlighet med artikel 98.1 i domstolens rättegångsregler

Datum för ingivande:

23 oktober 2019

Domstol som begär förhandsavgörande:

Finanzgericht Köln (Tyskland)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

22 februari 2019

Klagande:

The North of England P & I Association Ltd., tillika i egenskap av rättslig efterträdare till Marine Shipping Mutual Insurance Company

Motpart:

Bundeszentralamt für Steuern

Saken i det nationella målet

Försäkringsskatt för oceangående fartyg – Fartyg som är inskrivna i fartygsregistret i Tyskland, men för en annan stats flagg – Skattskyldigheten enligt nationell rätt knuten enbart till inskrivningen i sjöfartsregistret – Förenlighet med direktiv 88/357

Syfte med och rättslig grund för begäran om förhandsavgörande

Tolkning av unionsrätten, artikel 267 FEUF

Tolkningsfråga

Ska artikel 2 d andra strecksatsen jämförd med artikel 25 första stycket första delen av meningen i direktiv 88/357/EEG respektive artikel 46.2 i direktiv 92/49 EEG tolkas så, att risken, när det gäller försäkring mot risker i samband med drift av ett oceangående fartyg, är belägen i den medlemsstat på vars territorium ett

fartyg är inskrivet i ett officiellt register som bevis för äganderätt, eller i den stat vars flagg fartyget för?

Anförda folkrättsliga bestämmelser

Förenta nationernas havsrättskonvention av den 10 december 1982 (nedan kallad havsrättskonventionen), särskilt artiklarna 91 och 94

Anförda unionsbestämmelser

Rådets andra direktiv 88/357/EEG av den 22 juni 1988 om samordning av lagar och andra författningar som avser annan direkt försäkring än livförsäkring, och med bestämmelser avsedda att göra det lättare att effektivt utöva friheten att tillhandahålla tjänster samt om ändring av direktiv 73/239/EEG, särskilt artikel 2 d andra strecksatsen jämförd med artikel 25 första stycket.

Rådets direktiv 92/49/EEG av den 18 juni 1992 om samordning av lagar och andra författningar som avser annan direkt försäkring än livförsäkring samt om ändring av direktiv 73/239/EEG och 88/357/EEG (tredje direktivet om annan direkt försäkring än livförsäkring), särskilt artikel 46.2

Anförda nationella bestämmelser

Versicherungsteuergesetz (lagen om försäkringsskatt) i dess lydelse enligt tillkännagivande av den 10 januari 1996 (nedan kallad VersStG 1996), särskilt 1 § stycke 2 andra meningen led 2.

Kortfattad redogörelse för de faktiska omständigheterna och förfarandet i det nationella målet

- 1 Klaganden, The North of England P & I Association Ltd. (nedan kallad The North), är en försäkringsgivare med säte i Storbritannien som erbjuder sjöförsäkringar i hela världen. The North är dessutom rättslig efterträdare till Marine Shipping Mutual Insurance Company Limited (nedan kallat MSMI). The North respektive MSMI har försäkrat risker avseende en rad oceangående fartyg som innehas av bolag med begränsat ansvar enligt tysk rätt. Fartygen i fråga har tilldelats ett så kallat IMO-nummer (IMO = Internationella sjöfartsorganisationen), och de är inskrivna i sjöfartsregistret vid Amtsgericht Hamburg (Tyskland).
- 2 The North uppbar försäkringspremier på grundval av dessa försäkringsavtal. Tysk försäkringsskatt betalades inte in i detta sammanhang.
- 3 Tyska Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (myndigheten för sjöfart och hydrografi) tillät att fartygen i fråga i stället för tysk flagg förde annan

nationell flagg, närmare bestämt Liberias respektive Maltas flagg (så kallad utflaggning). Fartygen var fortfarande inskrivna i det tyska sjöfartsregistret under den tid då de var utflaggade.

- 4 Motparten, Bundeszentralamt für Steuern (den tyska skattemyndigheten) (nedan kallad Bundeszentralamt), utfärdade ett beslut avseende försäkringsskatt på de uppburna premierna. Efter att ha begärt omprövning utan framgång överklagade The North till den hänskjutande domstolen.

Parternas huvudargument

- 5 The North har gjort gällande att beskattningsrätten enligt de unionsrättsliga bestämmelserna i artikel 2 d andra strecksatsen i direktiv 88/357 avgörs endast av var ett fordon har registrerats för trafik. För fartyg ska den stat vars flagg ett fartyg har rätt att föra anses utgöra den stat där registrering för trafik skett, eftersom flaggstaterna har fastställt kvalitetsstandarder för de fartyg som seglar under deras flagg och därmed är ansvariga för risken i samband med fartyget.
- 6 Bundeszentralamt har mot detta invänt att den tyska lagstiftaren i 1 § stycke 2 andra meningen led 2 VersStG 1996, för beskattning av försäkringsavtal i samband med fordon av alla slag, inte utgår från flagg, utan från inskrivningen i ett (tyskt) register (sjöfartsregistret i det aktuella fallet) och från att det finns ett särskiljande kännetecken (IMO-numret i det aktuella fallet). Den omständigheten att det finns ytterligare en inskrivning av fartyget, till exempel i ett utländskt flaggregister, saknar betydelse.

Kortfattad redogörelse för skälen till att förhandsavgörande begärs

Rättsläget enligt nationell rätt

- 7 Enligt nationell rätt ska talan ogillas, eftersom alla villkor för att beskatta de försäkringspremier som The North uppbär är uppfyllda. Enligt 1 § stycke 2 andra meningen led 2 VersStG 1996 baseras skattskyldigheten bland annat på ”att fordonet ska skrivas in i ett officiellt eller officiellt godkänt register i giltighetsområdet för denna lag och får ett särskiljande kännetecken”. Båda villkoren är uppfyllda i det aktuella fallet. Däremot är det inte relevant i vilken stat det finns en ”registrering för trafik” för fartygen.
- 8 Utflaggningen ändrar inte försäkringsplikten, eftersom inskrivningen i det tyska sjöfartsregistret fortsätter att gälla också i det fallet. Villkoret att fartyget ska vara inskrivet i ett register i Tyskland (”i giltighetsområdet för denna lag”) är dessutom inte uppfyllt vid inskrivning i ett utländskt flaggregister.
- 9 Denna tolkning överensstämmer med den tyska lagstiftarens avsikt och förarbetena till VersStG 1996. Medan det i det ursprungliga lagförslaget föreskrevs att registreringen för trafik skulle vara avgörande bestämdes det

slutligen, efter samråd med Europeiska kommissionen och med de sakkunniga i de övriga medlemsstaterna, att en inskrivning i ett register och ett särskiljande kännetecken skulle vara avgörande. Denna ändring motiverades med att den tyska versionen av direktiv 88/357 hade betydande skillnader jämfört med versionerna på andra av unionens officiella språk. I förarbetena anges följande i detta avseende: ”För en klar avgränsning ska man, i enlighet med andra EG-länders bestämmelser, inte utgå från registreringen för trafik, utan från inskrivningen i ett officiellt register (till exempel fordonsregister eller sjöfartsregister).”

Rättsläget enligt unionsrätten

- 10 Den hänskjutande domstolen är emellertid osäker på om det nationella rättsläget överensstämmer med unionsrätten, i synnerhet som beskattning då är möjlig både i den medlemsstat där fartyget är inskrivet i ett register och i den medlemsstat där det har registrerats för trafik, det vill säga i flaggstaten.
- 11 Enligt unionsrätten (artikel 25 första stycket i direktiv 88/357 respektive artikel 46.2 i direktiv 92/49) ska den medlemsstat där risken är belägen ha rätt att beskatta försäkringspremierna. För försäkringar för fordon som har registrerats för trafik avses med detta enligt artikel 2 d andra strecksatsen i direktiv 88/357 ”den medlemsstat där registrering skett”. Dessa bestämmelser innehåller dock inte någon definition av begreppet ”medlemsstat där registrering skett”.
- 12 Den medlemsstat där registrering skett skulle kunna vara den stat enligt vars lag ett fordon är registrerat för trafik på offentliga platser. Som medlemsstat där registrering skett kommer enligt detta, när det gäller oceangående fartyg, den stat i fråga som fastställer reglerna för drift av fartyget på offentliga platser och därmed ramvillkoren för användningen av fartyget. I försäkringshänseende skulle kriteriet registrering för trafik, mot bakgrund av den allmänna olycksrisken i samband med fordonstrafik, också entydigt kunna lokalisera risken i samband med ett fordon geografiskt.
- 13 Även bestämmelserna i havsrättskonventionen kan tala för att den medlemsstat där registrering för trafik skett ska vara avgörande. Enligt artikel 91.1 i havsrättskonventionen har fartyg nationaliteten i den stat vars flagg de har rätt att föra. Enligt artikel 94.1 ska varje stat utöva sin jurisdiktion och kontroll över de fartyg som för dess flagg. I synnerhet ska varje medlemsstat vidta åtgärder för att trygga sjösäkerheten för de fartyg som för dess flagg (se artikel 94.3 i havsrättskonventionen).
- 14 Det ska vidare beaktas att det i andra språkversioner än den tyska (till exempel den engelska och den italienska versionen) i artikel 2 d andra strecksatsen i direktiv 88/357 inte talas om den stat där registrering skett, utan om den stat där inskrivning (*registration* respektive *immatricolazione*) skett.
- 15 Också enligt EU-domstolens praxis är det, när det gäller tolkningen av artikel 2 d andra strecksatsen i direktiv 88/357, tveksamt i vad mån man kan utgå enbart från

en inskrivning i ett register oberoende av en eventuell registrering för trafik av ett fordon.

- 16 Det framgår till exempel å ena sidan av domstolens praxis (dom av den 14 juni 2001, C-191/99, Kvaerner, EU:C:2001:332, och dom av den 17 januari 2019, C-74/18, A., EU:C:2019:33, punkt 29) att konkreta och fysiska kriterier, i stället för rättsliga kriterier, ska avgöra frågan var risken är belägen och därmed bestämma beskattningsrätten, och att det till varje risk ska knytas en konkret omständighet som gör det möjligt att lokalisera risken till en bestämd medlemsstat (se dom av den 14 juni 2001, C-191/99, Kvaerner, EU:C:2019:33, punkt 44).
- 17 Å andra sidan har domstolen förklarat att den medlemsstat där registrering skett ska anses vara den medlemsstat där risken är belägen, även om det inte är den medlemsstat där fordonet används (se dom av den 14 juni 2001, C-191/99, Kvaerner, EU:C:2001:332, punkt 45).
- 18 Dessutom har domstolen (dom av den 14 juni 2001, C-191/99, Kvaerner, EU:C:2001:332, punkt 46, och dom av den 17 januari 2019, C-74/18, A., EU:C:2019:33, punkt 30) klargjort att ändamålet med den bestämmelse i artikel 2 d sista strecksatsen som sträcker sig längre än de specialfall som regleras i artikel 2 d första till tredje strecksatsen i direktiv 88/357 ”i synnerhet [är] att föreskriva en tilläggsbestämmelse för att kunna fastställa det ställe där verksamhetsrisken är belägen, när denna risk inte är särskilt knuten till en byggnad, ett fordon eller en resa. Tyngdpunkten har härvid lagts på det ställe där den verksamhet för vilken försäkringen gäller utövas.”