

## **HvJ: lidstaat registratie eigendom schip mag assurantiebelasting heffen**

Op 15 april 2021 heeft het Europese Hof van Justitie ('HvJ') arrest gewezen in de zaak The North of England P&I Association Ltd. (nr. C-786/19). In deze zaak oordeelt het HvJ dat de lidstaat waar zeeschepen zijn ingeschreven in het eigendomsregister assurantiebelasting mag heffen. Dat is volgens het HvJ niet anders indien een schip (tijdelijk) onder de vlag van een ander land vaart. Dit is conform de Nederlandse regels, maar wijkt af van de praktijk in enkele andere landen. Dit arrest is niet alleen van belang voor de verzekering van zeeschepen, waarvoor in Nederland een vrijstelling geldt, maar ook voor de verzekering van andere vaartuigen (zoals binnenschepen en pleziervaartuigen), die in Nederland als uitgangspunt belast zijn met 21% assurantiebelasting.

### **Achtergrond en rechtsvragen**

Deze zaak gaat over de zogeheten 'plaats van risico'. De plaats van risico is in de Europese context geharmoniseerd voor indirecte belastingen en parafiscale heffingen op verzekeringspremies ('assurantiebelasting'), op basis van de Solvency II richtlijn en de voorgangers daarvan. Op die basis wordt doorgaans aangesloten bij de plaats van vestiging of woonplaats van de verzekeringnemer. Wanneer het echter gaat om de verzekering van vaartuigen (waaronder zeeschepen) moet worden aangesloten bij de 'lidstaat van registratie'. Vrijstellingen, heffingsmaatstaven, tarieven, belastingplicht en dergelijke zijn ten aanzien van de assurantiebelasting niet geharmoniseerd.

De Duitse uitleg van 'lidstaat van registratie' was aanleiding voor een geschil tussen The North England P&I Association Ltd. ('North England P&I'), een in het Verenigd Koninkrijk gevestigde verzekeringsmaatschappij, en de Duitse federale belastingdienst. North England P&I had verzekeringsovereenkomsten gesloten met veertien in Duitsland gevestigde ondernemingen voor de verzekering van hun zeeschepen. Ook de overkoepelende Duitse reder en de Maltese en Liberiaanse rompbevrachters zijn verzekeringnemer of medeverzekerden bij de verzekeringsovereenkomsten. Uit de zaak blijkt dat het gaat om de dekking van de wettelijke aansprakelijkheid, rechtsbijstand, oorlogsrisico's en verschillende soorten schade aan zeeschepen (cascodekking). De desbetreffende zeeschepen voerden met toestemming van de Duitse autoriteiten tijdelijk de vlag van een ander land (Malta en Liberia), maar bleven allemaal ingeschreven in het eigendomsregister in Duitsland.

Tussen North England P&I en de Duitse federale belastingdienst is in geschil of Duitsland in dit geval heffingsbevoegd is. Uiteindelijk leidt dit kort gezegd tot de volgende prejudiciële vraag van de Duitse rechter aan het HvJ: is de heffingsbevoegde 'lidstaat van registratie' de staat waar de zeeschepen zijn ingeschreven in het eigendomsregister (Duitsland) of de vlaggenstaat (Malta en Liberia)?

### **Arrest Hof van Justitie**

Het HvJ oordeelt in een omvangrijk arrest dat de 'lidstaat van registratie' moet worden uitgelegd als de lidstaat waar het schip is ingeschreven in het eigendomsregister.

Duitsland is daarmee heffingsbevoegd, ondanks dat de schepen tijdelijk de vlag van een ander land voerden.

Het HvJ overweegt daarbij dat noch uit de tekst van de richtlijn en de verschillende taalversies daarvan noch uit de ontstaansgeschiedenis van de richtlijn duidelijk wordt hoe 'lidstaat van registratie' moet worden uitgelegd. Uit de context en de doelstelling van de richtlijn moet volgens het HvJ worden opgemaakt dat de plaats waar het risico is gelegen kan worden vastgesteld aan de hand van concrete en fysieke criteria en niet zozeer aan de hand van juridische criteria. Het doel is immers dat aan elk verzekerd risico een concreet gegeven kan worden gekoppeld op basis waarvan de plaats van het risico kan worden bepaald.

De keuze om de plaats van risico te harmoniseren binnen de Europese context komt voort uit de wens om het gevaar van dubbele belastingheffing en de mogelijkheid van belastingontwijking te voorkomen. Het HvJ overweegt daarbij dat de meeste lidstaten de mogelijkheid uitsluiten dat een schip in meerdere lidstaten is ingeschreven in het eigendomsregister. Hoewel het VN-Zeerechtverdrag bepaalt dat een schip slechts onder één vlag mag varen, vindt het HvJ het eigendomsregister een beter aanknopingspunt voor de plaats van risico. De eigenaar is namelijk in de eerste plaats verantwoordelijk voor de risico's in verband met een schip en de exploitatie ervan, en sluit om die reden een verzekeringsovereenkomst ter dekking van die risico's om zijn vermogensbelangen in dat schip te beschermen. Bovendien is dat tevens de lidstaat waarvan de eigenaar van het schip de nationaliteit heeft en/of waarin hij woont of is gevestigd. Het HvJ neemt daarbij aan dat de tijdelijke uitvlagging geen impact heeft op de verzekerde risico's, hetgeen de Duitse rechter zal moeten verifiëren.

### **Belang voor de Nederlandse praktijk**

In de Nederlandse wet wordt de 'lidstaat van registratie' al uitgelegd als de lidstaat van registratie van het eigendom. Het Nederlandse eigendomsregister wordt door het Kadaster bijgehouden. Wanneer de eigendom van een schip in een derde land (zoals Liberia of Curaçao) is geregistreerd kunnen de Nederlandse regels ertoe nopen aan te sluiten bij de lidstaat waar de verzekeringnemer is gevestigd/woont, waardoor de verzekering toch binnen de reikwijdte van de Nederlandse assurantiebelasting kan vallen. Nederland kent echter een vrijstelling voor de verzekering van zeeschepen, waardoor in veel gevallen sowieso geen assurantiebelasting verschuldigd is. Zowel de plaats van risico als de toepassing van de vrijstelling is afhankelijk van de dekking die de verzekering biedt. De verzekering van binnenschepen en pleziervaartuigen is niet vrijgesteld. Indien de plaats van risico in Nederland is gelegen en geen vrijstelling geldt is 21% Nederlandse assurantiebelasting verschuldigd.

In de Solvency II richtlijn en de voorgangers daarvan is de plaats van risico geharmoniseerd. Voor (zee)schepen wordt daarvoor aangesloten bij de 'lidstaat van registratie', zonder uitleg om wat voor registratie (eigendom/vlag) dat moet gaan. Wij begrijpen dat een aantal verzekeraars in de praktijk aansluit bij het land van de vlag die

een schip voert en dezelfde uitleg in de hele Europese Economische Ruimte heeft toegepast.

Onder meer in Duitsland geldt geen vrijstelling voor de verzekering van zeeschepen. In situaties waarin geen vrijstelling geldt en een schip vaart onder een vlag van een ander land dan het land waarin de eigendom is geregistreerd kan dubbele (niet-)heffing optreden. Zeker nu in sommige gevallen in de praktijk nog wordt aangesloten bij de vlag die een schip voert. Het uitgangspunt is dat schepen die in Nederland zijn ingeschreven in het Kadaster ook de Nederlandse vlag voeren, maar – net als in Duitsland – is het ook in Nederland mogelijk om een schip (tijdelijk) de vlag van een ander land te laten voeren.

Wij raden aan de plaats van risico tegen het licht te houden, zeker indien schepen voor de eigendom en vlag in verschillende landen zijn geregistreerd of indien een schip in een derde land is geregistreerd. Voor zover de plaats van risico in Nederland is gelegen, raden wij aan te beoordelen of de vrijstelling toepassing kan vinden. Het is verstandig daarbij te controleren welke risico's precies worden verzekerd.

Uiteraard kunnen de adviseurs van de Indirect Tax Financial Services Group van KPMG Meijburg & Co u helpen bij het in kaart brengen van de mogelijke assurantiebelastinggevolgen van dit arrest. Neemt u gerust contact op met een van hen of met uw gebruikelijke adviseur.

KPMG Meijburg & Co  
16 april 2021

*De in dit memorandum opgenomen informatie is van algemene aard en heeft geen betrekking op de specifieke omstandigheden van een bepaald individu of een bepaalde entiteit. Hoewel bij de totstandkoming van dit memorandum de grootst mogelijke zorgvuldigheid is betracht, kunnen wij niet garanderen dat de daarin opgenomen informatie op de datum van ontvangst juist en volledig is of dat in de toekomst zal blijven. Op grond van deze informatie dient geen actie ondernomen te worden zonder adequate professionele advisering na een grondig onderzoek van de specifiek van toepassing zijnde situatie.*