



| Causa e data  | Parti in causa   | Sezione CGUE | Tipo di procedimento | Stato membro di provenienza | Grado di giudizio nazionale | Conclusioni Avvocato generale | Note | Principi richiamati dalla Corte   | Oggetto  |
|---|--|--------------|----------------------|-----------------------------|-----------------------------|-------------------------------|------|---|--|
| C-786/19, 15 aprile 2021, ECLI:EU:C:2021:276  | The North of England P & I Association Ltd c. Bundeszentralamt für Steuern | Terza        | Rinvio pregiudiziale | DE                          | Non ultima istanza          | SI                            | /    | Principio dell'applicazione uniforme del diritto dell'Unione - Principio di uguaglianza | Assicurazione diretta diversa dall'assicurazione sulla vita - Imposta sui premi di assicurazione - Navi marittime - Nozione di Stato membro di immatricolazione - Navi iscritte nel Registro delle navi di uno Stato membro ma battenti bandiera di altro Stato membro o Stato terzo - Ripartizione della potestà impositiva |
| <b>Classificazione</b>  |  |              |                      |                             |                             |                               |      |   |  |
| Diritto secondario - Imposte indirette  |  |              |                      |                             |                             |                               |      |   |  |
| <b>Questione pregiudiziale</b>  |  |              |                      |                             |                             |                               |      |   |  |
| Se, in relazione allo Stato membro di ubicazione del rischio, l'articolo 2, lettera d), secondo trattino, in combinato disposto con l'articolo 25, primo comma, primo periodo della [seconda direttiva 88/357] ovvero con l'articolo 46, paragrafo 2, della direttiva [92/49] debba essere interpretato nel senso che, al riguardo, in caso di copertura dei rischi in relazione all'impiego di un natante marittimo, detto Stato sia quello nel cui territorio il veicolo sia iscritto in un registro ufficiale ai fini della documentazione della proprietà, oppure lo Stato di cui il natante marittimo batte bandiera   |  |              |                      |                             |                             |                               |      |   |  |
| <b>Dispositivo</b>  |  |              |                      |                             |                             |                               |      |   |  |
| L'art. 46, par. 2, primo comma, della dir. 92/49/CEE del 18 giugno 1992, che coordina le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative riguardanti l'assicurazione diretta diversa dall'assicurazione sulla vita e che modifica le direttive 73/239/CEE e 88/357/CEE (terza direttiva assicurazione non vita), in combinato disposto con l'articolo 2, lettera d), secondo trattino, della seconda dir. 88/357/CEE del Consiglio, del 22 giugno 1988 che coordina le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative riguardanti l'assicurazione diretta diversa dall'assicurazione sulla vita, fissa le disposizioni volte ad agevolare l'esercizio effettivo della libera prestazione di servizi e modifica la direttiva 73/239/CEE, deve essere interpretato nel senso che, quando contratti di assicurazione coprono vari rischi connessi all'utilizzo di navi marittime iscritte nel registro delle navi tenuto da uno Stato membro, ma battono bandiera di un altro Stato membro o di uno Stato terzo in virtù di un'autorizzazione al cambio di bandiera temporaneo, deve essere considerato come «Stato membro di immatricolazione» della nave in questione e, pertanto, come «Stato membro in cui il rischio è situato», ai sensi di tali disposizioni, e che ha la competenza esclusiva a tassare i premi versati in virtù di tali contratti di assicurazione, lo Stato membro che tiene il registro delle navi in cui tale nave è iscritta ai fini, principalmente, di provare la proprietà della nave.  |  |              |                      |                             |                             |                               |      |   |  |
| <b>Nota redazionale</b>   |  |              |                      |                             |                             |                               |      |   |  |
| <p>Il caso origina da una controversia che vedeva coinvolte una società di assicurazioni con sede nel Regno Unito, The North of England P &amp; I Association Ltd (di seguito "P &amp; I") e l'Ufficio federale centrale delle imposte tedesco (ovvero il Bundeszentralamt für Steuern, di seguito "BZS").</p> <p>La P &amp; I era un assicuratore che offriva assicurazioni marittime in tutto il mondo ed era subentrata nei diritti di altra società di assicurazioni, la Marine Shipping Mutual Insurance Company, che aveva stipulato contratti di assicurazione con quattordici società a responsabilità limitata (stabilite in Germania ed iscritte nel Registro delle imprese tenuto dal Tribunale circoscrizionale di Amburgo), volti a tutelarle da molteplici rischi potenzialmente derivanti dall'impiego di navi marittime.</p> <p>Le navi marittime in discorso erano tutte iscritte nel Registro delle navi tenute dal Tribunale circoscrizionale di Amburgo ma, previa autorizzazione da parte dell'Ufficio federale tedesco per la navigazione e l'idrografia (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, di seguito "BSH"), battevano bandiera maltese o liberiana.</p> <p>Ciò premesso, il BZS ha notificato alla P &amp; I un avviso di riscossione recante la pretesa di versamento dell'imposta sulle assicurazioni asseritamente dovuta dalla società, per il mese di dicembre 2009, sul presupposto dell'omessa dichiarazione in Germania – da parte della società stessa – della remunerazione percepita sotto forma di premi assicurativi a fronte dei contratti di assicurazione stipulati con le quattordici società precedentemente indicate.</p> <p>La P &amp; I impugnava l'avviso di riscossione dinanzi al Tribunale tributario di Colonia, sostenendo la non imponibilità in Germania dei suddetti premi assicurativi, in ragione del fatto che i rischi connessi alle navi assicurate erano situati a Malta o in Liberia, Stati di cui le navi stesse battevano bandiera e che, per tale motivo, dovevano ritenersi fiscalmente competenti al riguardo. Tale conclusione, a parere della ricorrente, doveva desumersi dall'art. 2, lett. d), secondo trattino della seconda direttiva 88/357/CEE, ove la stessa fa riferimento al c.d. "Stato di immatricolazione".</p> <p>Di diversa opinione era il BZS, che sosteneva l'imponibilità in Germania dei premi assicurativi in oggetto, sul presupposto che il corretto recepimento della norma citata da parte del legislatore tedesco collegherebbe l'assoggettamento all'imposta sulle assicurazioni non all'immatricolazione della nave (intesa come "autorizzazione ufficiale alla circolazione"), bensì all'iscrizione della stessa in un registro ufficiale (quale il Registro delle navi presso il Tribunale di Amburgo, ove risultavano iscritte le navi in questione), cui fa seguito l'assegnazione di un numero identificativo alla nave stessa.</p> <p>Il Tribunale tributario di Colonia, in qualità di Giudice del rinvio, ha sollevato il dubbio che il termine «Zulassungsmitgliedstaat» contenuto nella trasposizione in lingua tedesca dell'art. 2, lett. d), secondo trattino della seconda direttiva potesse riferirsi – in assenza di una chiara definizione della nozione – anche allo Stato di cui la nave batte bandiera, domandandosi inoltre in che misura fosse possibile – nell'interpretazione della suddetta norma – avere unicamente riguardo all'iscrizione del veicolo in un registro, ignorando l'ammissione alla circolazione dello stesso. Di conseguenza, il Tribunale ha sottoposto alla Corte di Giustizia UE la seguente questione pregiudiziale: «Se, in relazione allo Stato membro di ubicazione del rischio, l'articolo 2, lettera d), secondo trattino, in combinato disposto con l'articolo 25, primo comma, primo periodo della [seconda direttiva 88/357] ovvero con l'articolo 46, paragrafo 2, della direttiva [92/49] debba essere interpretato nel senso che, al riguardo, in caso di copertura dei rischi in relazione all'impiego di un natante marittimo, detto Stato sia quello nel cui territorio il veicolo sia iscritto in un registro ufficiale ai fini della documentazione della proprietà, oppure lo Stato di cui il natante marittimo batte bandiera».</p> <p>A seguito di un'approfondita analisi dell'art. 2, lett. d), della seconda direttiva 88/357/CEE condotta al fine di comprendere il reale significato della controversa nozione di «Zulassungsmitgliedstaat», e alla luce di criteri di interpretazione letterale, sistematica e teleologica, i Giudici europei hanno espressamente affermato che l'art. 46, par. 2, co. 1, della direttiva 92/49/CEE, letto in combinato disposto con il citato art. 2, deve essere interpretato nel senso che, quando siano stipulati contratti di assicurazione a copertura di vari rischi connessi all'utilizzo di navi marittime, iscritte nel registro delle navi tenuto da uno Stato membro, ma battenti bandiera di un altro Stato membro o di uno Stato terzo in virtù di un'autorizzazione al cambio di bandiera temporaneo, deve intendersi quale «Stato membro di immatricolazione» della nave in questione, lo Stato membro che tiene il registro delle navi in cui essa è iscritta. Di conseguenza, quale «Stato membro in cui il rischio è situato», lo Stato di immatricolazione (ovvero, nel caso di specie, la Germania) ha la competenza esclusiva a tassare i premi versati in virtù di tali contratti di assicurazione.</p> |  |              |                      |                             |                             |                               |      |   |  |
| La presente nota sarà inserita in una raccolta dotata di ISBN   |  |              |                      |                             |                             |                               |      |   |  |