ARREST VAN HET HOF (Derde kamer)

15 april 2021 *

„Prejudiciële verwijzing – Direct verzekeringsbedrijf, met uitzondering van de levensverzekeringsbranche – Tweede richtlijn (88/357/EEG) – Artikel 2, onder d), tweede streepje – Richtlijn 92/49/EEG – Artikel 46, lid 2, eerste alinea – Belastingen op verzekeringspremies – Begrip ‚lidstaat waar het risico is gelegen' – Voer- en vaartuigen van om het even welke aard – Begrip ‚lidstaat van registratie' – Verzekering van zeeschepen – Schepen die zijn ingeschreven in het scheepsregister dat door een lidstaat wordt bijgehouden, maar op grond van een toestemming voor tijdelijke uitvlagging de vlag van een andere lidstaat of een derde staat voeren"

In zaak C-786/19,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door het Finanzgericht Köln (belastingrechter in eerste aanleg Keulen, Duitsland) bij beslissing van 22 februari 2019, ingekomen bij het Hof op 23 oktober 2019, in de procedure

The North of England P & I Association Ltd, rechtsopvolgster van Marine Shipping Mutual Insurance Company,

tegen

Bundeszentralamt für Steuern,

wijst

HET HOF (Derde kamer),

samengesteld als volgt: A. Prechal (rapporteur), kamerpresident, N. Wahl, F. Biltgen, L. S. Rossi en J. Passer, rechters,

advocaat-generaal: A. Rantos,

griffier: A. Calot Escobar,

gezien de stukken,

* Procestaal: Duits.

gelet op de opmerkingen van:

– The North of England P & I Association Ltd, rechtsopvolgster van Marine Shipping Mutual Insurance Company, vertegenwoordigd door C. Möser en U. Grünwald, Rechtsanwälte,

– de Duitse regering, vertegenwoordigd door J. Möller en D. Klebs als gemachtigden,

– de Europese Commissie, vertegenwoordigd door W. Mölls, D. Triantafyllou en H. Tserepa-Lacombe als gemachtigden,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 27 januari 2021,

het navolgende

Arrest

1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van artikel 2, onder d), tweede streepje, van de 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 (PB 1988, L 172, blz. 1), alsmede van artikel 46, lid 2, eerste alinea, van 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") (PB 1992, L 228, blz. 1).

2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen The North of England P & I Association Ltd (hierna: „P & I"), een in het Verenigd Koninkrijk gevestigde verzekeringsmaatschappij, en het Bundeszentralamt für Steuern (federale belastingdienst, Duitsland; hierna: „BZS") over een naheffingsaanslag in de assurantiebelasting betreffende premies die zijn gestort in het kader van de dekking door P & I van uiteenlopende risico's in verband met de exploitatie van zeeschepen die zijn ingeschreven in het scheepsregister dat door de Bondsrepubliek Duitsland wordt bijgehouden, maar op grond van een toestemming voor tijdelijke uitvlagging de vlag van een andere lidstaat of een derde staat voeren.

Toepasselijke bepalingen

Internationaal recht

3 Het op 10 december 1982 te Montego Bay ondertekende verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee (hierna: „VN-Zeerechtverdrag") is op 16 november 1994 in werking getreden. Het is namens de Europese Gemeenschap goedgekeurd bij besluit 98/392/EG van de Raad van 23 maart 1998 (PB 1998, L 179, blz. 1).

4 Volgens artikel 90 van dit verdrag, met als opschrift „Recht van scheepvaart", heeft „[i]edere staat, [...] het recht schepen onder zijn eigen vlag op de volle zee te doen varen".

5 Artikel 91 van dat verdrag, met het opschrift „Nationaliteit van schepen", bepaalt in lid 1:

„Iedere staat stelt de voorwaarden vast voor het verlenen van zijn nationaliteit aan schepen, voor de registratie van schepen op zijn grondgebied en voor het recht zijn vlag te voeren. Een schip heeft de nationaliteit van de staat wiens vlag het gerechtigd is te voeren. Er moet een wezenlijke band bestaan tussen de staat en het schip."

6 Artikel 92 van het VN-Zeerechtverdrag, „Status van schepen", bepaalt in lid 1:

„Een schip mag slechts onder de vlag van één staat varen en is, behalve in bijzondere gevallen waarin uitdrukkelijk is voorzien in internationale verdragen of in dit verdrag, op volle zee onderworpen aan de uitsluitende rechtsmacht van die staat. [...]"

7 Artikel 94 van dit verdrag, met als opschrift „Plichten van de vlaggenstaat", bepaalt:

„1. Iedere staat oefent doeltreffend zijn rechtsmacht en toezicht in administratieve, technische en sociale aangelegenheden uit over schepen die zijn vlag voeren.

2. Inzonderheid dient iedere staat:

a) een register bij te houden van schepen, dat de namen en bijzonderheden bevat van schepen die zijn vlag voeren, behalve van die welke van de algemeen aanvaarde internationale voorschriften zijn uitgesloten op grond van hun geringe grootte; en

b) ingevolge zijn binnenlandse wetgeving rechtsmacht op zich te nemen over elk schip dat zijn vlag voert en over de kapitein, officieren en bemanning daarvan met betrekking tot administratieve, technische en sociale aangelegenheden betreffende het schip.

3. Iedere staat neemt ten aanzien van de schepen die zijn vlag voeren alle maatregelen die nodig zijn om de veiligheid op zee te verzekeren, [...].

[...]"

Unierecht

Tweede richtlijn (88/357)

8 Artikel 2, onder d), van de Tweede richtlijn (88/357) bepaalde:

„In de zin van deze richtlijn wordt verstaan onder:

[...]

d) lidstaat waar het risico is gelegen:

– de lidstaat waar de goederen zich bevinden, wanneer de verzekering betrekking heeft hetzij op onroerend goed, hetzij op onroerend goed en op de inhoud daarvan, voor zover deze door dezelfde verzekeringspolis wordt gedekt;

– de lidstaat van registratie, wanneer de verzekering betrekking heeft op voer- en vaartuigen van om het even welke aard;

– de lidstaat waar de verzekeringnemer de overeenkomst heeft gesloten, indien het overeenkomsten betreft met een looptijd van vier maanden of minder die betrekking hebben op tijdens een reis of vakantie gelopen risico's, ongeacht de branche;

– de lidstaat waar de verzekeringnemer zijn gewone verblijfplaats heeft, of, indien de verzekeringnemer een rechtspersoon is, de lidstaat waar zich de vestiging van deze rechtspersoon bevindt waarop de overeenkomst betrekking heeft, in alle gevallen die niet uitdrukkelijk zijn genoemd in de vorige streepjes".

Richtlijn 92/49

9 De overwegingen 1, 2 en 30 van richtlijn 92/49 luidden als volgt:

„(1) Overwegende dat de interne markt in de sector schadeverzekering zowel uit het oogpunt van de vrijheid van vestiging als uit dat van het vrij verrichten van diensten moet worden voltooid, teneinde het voor verzekeringsondernemingen die hun hoofdkantoor in de [Europese Unie] hebben, gemakkelijker te maken in de [Unie] gelegen risico's te dekken;

(2) Overwegende dat [de Tweede richtlijn (88/357)] reeds aanzienlijk heeft bijgedragen tot de totstandbrenging van de interne markt in de sector schadeverzekering door aan verzekeringnemers die wegens hun hoedanigheid of grootte of wegens de aard van het te verzekeren risico geen bijzondere bescherming behoeven in de lidstaat waar het risico is gelegen, totale vrijheid te verlenen om een beroep te doen op een zo ruim mogelijke verzekeringsmarkt;

[...]

(30) Overwegende dat de verzekeringsverrichtingen in sommige lidstaten niet zijn onderworpen aan enige vorm van indirecte belasting, terwijl in de meeste lidstaten bijzondere heffingen en andere vormen van belasting, extra heffingen bestemd voor compensatie-instellingen daaronder begrepen, van toepassing zijn; dat deze heffingen en belastingen in de lidstaten waar zij gelden, qua structuur en tarieven aanzienlijk verschillen; dat voorkomen moet worden dat de bestaande verschillen ernstige concurrentiedistorsies tussen de lidstaten met zich brengen op het gebied van verzekeringsdiensten; dat onder voorbehoud van een latere harmonisatie de toepassing van de belastingregeling en van andere heffingen van de lidstaat waar het risico is gelegen een dergelijk bezwaar kan ondervangen en dat het de taak van de lidstaten is de nadere regels voor het innen van deze heffingen en belastingen vast te stellen".

10 Artikel 46, lid 2, eerste alinea, van richtlijn 92/49 bepaalde:

„Onverminderd een latere harmonisatie is elke verzekeringsovereenkomst uitsluitend onderworpen aan de indirecte belastingen en parafiscale heffingen op verzekeringspremies die bestaan in de lidstaat waar het risico is gelegen in de zin van artikel 2, onder d), van [de Tweede richtlijn (88/357)], [...]."

Richtlijn 2009/138

11 Bij richtlijn 2009/138/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 november 2009 betreffende de toegang tot en uitoefening van het verzekerings- en het herverzekeringsbedrijf (Solvabiliteit II) (PB 2009, L 335, blz. 1), zoals gewijzigd bij richtlijn 2012/23/EU van het Europees Parlement en de Raad van 12 september 2012 (PB 2012, L 249, blz. 1) (hierna: „richtlijn 2009/138"), zijn de Tweede richtlijn (88/357) en richtlijn 92/49 per 1 januari 2014 ingetrokken.

12 In artikel 13, punt 13, onder b), van richtlijn 2009/138 wordt „lidstaat van het risico" gedefinieerd als „de lidstaat van registratie, wanneer de verzekering betrekking heeft op voer- en vaartuigen van om het even welk type".

13 Artikel 13, punt 14, van deze richtlijn is geformuleerd als volgt:

„In deze richtlijn wordt verstaan onder:

[...]

14. lidstaat van de verbintenis: de lidstaat waarin zich een van het volgende bevindt:
    a) de gewone verblijfplaats van de verzekeringnemer;
    b) indien de verzekeringnemer een rechtspersoon is: de vestiging van die verzekeringnemer waarop de overeenkomst betrekking heeft".

14 Artikel 157 van richtlijn 2009/138, met als opschrift „Belastingen en heffingen op premies", bepaalt in lid 1 dat „[o]nverminderd een latere harmonisatie [...] een verzekeringsovereenkomst uitsluitend onderworpen [is] aan de indirecte belastingen en parafiscale heffingen op verzekeringspremies in de lidstaat van het risico of de verbintenis".

15 Ten tijde van de feiten van het hoofdgeding waren de Tweede richtlijn (88/357) en richtlijn 92/49 echter nog van toepassing, zodat het verzoek om een prejudiciële beslissing uitsluitend in het licht van deze richtlijnen dient te worden beantwoord.

Duits recht

VersStG

16 § 1 van het Versicherungssteuergesetz (Duitse wet op de assurantiebelasting) van 10 januari 1996 (BGBl. I, blz. 22; hierna: „VersStG") bepaalt:

„1) De belasting is van toepassing op de betaling van de verzekeringsvergoeding die wordt verricht in het kader van een verzekeringsrelatie die voortvloeit uit een overeenkomst of enige andere bron.

2) Wanneer een verzekeraar die is gevestigd op het grondgebied van de lidstaten van de [Unie] of van andere staten die de overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte [van 2 mei 1992 (PB 1994, L 1, blz. 3)] hebben ondertekend, partij is in de verzekeringsrelatie, ontstaat de fiscale verplichting, wanneer de verzekeringnemer een natuurlijke persoon is, uitsluitend indien hij op het moment van betaling van de verzekeringspremie zijn domicilie of gewone verblijfplaats heeft op het grondgebied waarop deze wet van toepassing is, dan wel, wanneer hij

geen natuurlijke persoon is, indien de onderneming, vestiging of vergelijkbare locatie waarop de verzekeringsrelatie betrekking heeft, ten tijde van de betaling van de premie is gelegen op het grondgebied waarop de onderhavige wet van toepassing is. De fiscale verplichting wordt bovendien opgelegd in geval van verzekering van:

[...]

2. risico's die verband houden met voer- en vaartuigen van om het even welke aard, op voorwaarde dat het voer- of vaartuig op het grondgebied waarop de onderhavige wet van toepassing is, is ingeschreven in een officieel of officieel erkend register en een onderscheidend kenteken heeft gekregen;

[...]"

SchRegO

17 Volgens § 1, lid 1, van de Schiffsregisterordnung (reglement inzake scheepsregisters), in de versie die van toepassing is op het hoofdgeding (hierna: „SchRegO"), worden de scheepsregisters bijgehouden door de Amtsgerichte (rechters in eerste aanleg, Duitsland).

18 § 3, lid 2, SchRegO bepaalt dat koopvaardijschepen en andere voor de zeevaart bestemde schepen (zeeschepen) worden ingeschreven in het scheepsregister wanneer zij overeenkomstig § 1 of § 2 van het Gesetz über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe (Flaggenrechtsgesetz) [wet inzake het recht van zeeschepen op het voeren van de Duitse vlag en inzake het voeren van de Duitse vlag door binnenvaartschepen (wet op het vlaggenrecht)], in die versie die van toepassing is op het hoofdgeding (hierna: „FlaggRG"), verplicht of gerechtigd zijn de Duitse vlag te voeren.

19 Volgens § 10, lid 1, eerste volzin, SchRegO is de eigenaar van een zeeschip verplicht een dergelijk schip in te schrijven indien het overeenkomstig § 1 FlaggRG de Duitse vlag dient te voeren.

20 § 14, lid 1, SchRegO bepaalt dat zolang een schip in een buitenlands scheepsregister is ingeschreven, het niet kan worden ingeschreven in een Duits scheepsregister.

21 Ingeval toestemming is verleend om een andere vlag te voeren, legt § 17, lid 2, SchRegO de verplichting op om het verbod op uitoefening van het recht om de Duitse vlag te voeren en de duur van dat verbod te vermelden in het scheepsregister en bepaalt het dat indien die toestemming wordt ingetrokken, moet worden verzocht om inschrijving in het scheepsregister van de toestemming om opnieuw het recht uit te oefenen om de Duitse vlag te voeren.

FlaggRG

22 Volgens § 1, lid 1, FlaggRG dienen alle koopvaardijschepen en andere voor de zeevaart bestemde schepen (zeeschepen) waarvan de eigenaren de Duitse nationaliteit hebben en domicilie hebben op het grondgebied waarop het Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (grondwet van de Bondsrepubliek Duitsland) van toepassing is, de Duitse vlag te voeren.

23 Volgens § 6, lid 1, FlaggRG mogen zeeschepen die op grond van § 1 van deze wet de Duitse vlag moeten voeren, geen andere vlaggen als nationale vlag voeren.

24 Uit § 7, lid 1, punt 1, FlaggRG volgt dat het Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (Duits federaal bureau voor zeescheepvaart en hydrografie; hierna: „BSH") in bepaalde gevallen de reder of de leverancier van een in het scheepsregister ingeschreven zeeschip op diens verzoek een intrekbare toestemming kan verlenen om, voor een periode van maximaal twee jaar en onder bepaalde voorwaarden, in plaats van de Duitse vlag, een andere vlag te voeren, die volgens het toepasselijke buitenlandse recht mag worden gevoerd, onverminderd de uit het Unierecht voortvloeiende rechten en verplichtingen.

25 Op grond van § 7a, lid 3, FlaggRG kan het recht om de Duitse vlag te voeren niet worden uitgeoefend zolang de toestemming voor uitvlagging van kracht is.

Hoofdgeding en prejudiciële vraag

26 P & I, een in het Verenigd Koninkrijk gevestigde verzekeringsmaatschappij die wereldwijd maritieme verzekeringen aanbiedt, is sinds 2 november 2011 de rechtsopvolger van Marine Shipping Mutual Insurance Company, de onderneming die de verzekeringsovereenkomsten heeft gesloten die in het hoofdgeding aan de orde zijn.

27 Deze overeenkomsten zijn gesloten met veertien ondernemingen en dekken uiteenlopende risico's in verband met de exploitatie van zeeschepen waarvan deze ondernemingen eigenaar zijn. Zij hebben met name betrekking op wettelijke aansprakelijkheid, rechtsbijstand, de zogenoemde „cascodekking" (verschillende soorten schade aan schepen) en oorlogsrisico's.

28 Deze ondernemingen zijn gevestigd in Duitsland en zijn als vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid naar Duits recht ingeschreven in het handelsregister dat door het Amtsgericht Hamburg (rechter in eerste aanleg Hamburg, Duitsland) wordt bijgehouden.

29 De betrokken zeeschepen zijn allemaal ingeschreven in het scheepsregister dat door dat Amtsgericht wordt bijgehouden.

30 Bij de in het hoofdgeding aan de orde zijnde verzekeringsovereenkomsten zijn als verzekeringnemer of medeverzekerde eveneens partij: de rederij die haar werkzaamheden verricht als beheerder van die veertien ondernemingen en wier vloot alle zeeschepen omvat die in het hoofdgeding aan de orde zijn, alsmede in Liberia en in Malta gevestigde rompbevrachters.

31 Het BSH heeft de schepen van de ondernemingen die in het hoofdgeding aan de orde zijn, overeenkomstig § 7, lid 1, FlaggRG toestemming verleend om een andere nationale vlag dan de Duitse vlag te voeren, te weten de Maltese of de Liberiaanse vlag. Voor de duur van de uitvlagging bleven deze schepen echter ingeschreven in het Duitse scheepsregister.

32 Krachtens de verzekeringsovereenkomsten die in het hoofdgeding aan de orde zijn, heeft P & I een vergoeding in de vorm van verzekeringspremies ontvangen, waarvoor in Duitsland geen aangifte voor de assurantiebelasting is gedaan.

33 Na een belastingcontrole in 2012 heeft het BZS op 11 november 2014 een naheffingsaanslag vastgesteld, waarbij P & I werd verzocht om 13 374,57 EUR aan assurantiebelasting over december 2009 te betalen.

34 Bij besluit van 15 januari 2016 heeft het BZS het door P & I gemaakte bezwaar tegen deze naheffingsaanslag afgewezen.

35 Deze onderneming heeft daarop bij de verwijzende rechter beroep ingesteld tegen dit besluit, waarbij zij met name heeft betoogd dat de verzekeringspremies die in het hoofdgeding aan de orde zijn, in Duitsland niet belastbaar zijn, omdat de aan de verzekerde schepen verbonden risico's niet in deze lidstaat zijn gelegen.

36 P & I is dienaangaande van mening dat de in artikel 2, onder d), tweede streepje, van de Tweede richtlijn (88/357) bedoelde staat van registratie, die heffingsbevoegd is voor die verzekeringspremies, de staat is die het betrokken schip heeft toegelaten tot het verkeer. Het gaat meer in het bijzonder om de staat waarvan het schip de vlag voert, aangezien deze staat het kwaliteitsniveau bepaalt dat wordt vereist van de schepen die zijn vlag voeren, en derhalve verantwoordelijk is voor het risico dat deze schepen vormen.

37 Het BZS betoogt daarentegen dat de ontvangen verzekeringspremies die in het hoofdgeding aan de orde zijn, in Duitsland belastbaar zijn, aangezien uit § 1, lid 2, tweede volzin, punt 2, VersStG blijkt dat de Duitse wetgever artikel 2, onder d), tweede streepje, van de Tweede richtlijn (88/357) juist heeft omgezet door de onderwerping aan de assurantiebelasting niet te koppelen aan de „registratie" van het betrokken schip, in de zin van officiële toelating tot het verkeer, maar aan de inschrijving ervan in een officieel register en aan de toekenning van een kenteken aan dat schip. Alleen het scheepsregister, waarvan het voornaamste doel erin bestaat te bewijzen wie eigenaar is van het betrokken schip, vormt een dergelijk officieel register.

38 De verwijzende rechter is van oordeel dat, indien uitsluitend het nationale recht en in het bijzonder § 1, lid 2, VersStG wordt toegepast, de door P & I geïnde verzekeringspremies in Duitsland moeten worden belast, met name omdat de zeeschepen die in het hoofdgeding aan de orde zijn, in Duitsland zijn geregistreerd in een „officieel of officieel erkend register" in de zin van deze bepaling, namelijk het scheepsregister.

39 Met betrekking tot de in artikel 2, onder d), tweede streepje, van de Tweede richtlijn (88/357) bedoelde verzekering betreffende „voer- en vaartuigen van om het even welke aard" vraagt de verwijzende rechter zich evenwel af of de *Zulassungsmitgliedstaat* – te weten ofwel de „lidstaat van toelating", ofwel de „lidstaat van registratie" –, nu dit laatste begrip niet is gedefinieerd, mogelijk verwijst naar de staat waarvan het schip de vlag voert, namelijk de staat die de wettelijke normen voor de exploitatie van het zeeschip in het algemene verkeer en dus de aan het gebruik ervan verbonden voorwaarden vaststelt.

40 Ten slotte vraagt de verwijzende rechter zich, onder verwijzing naar de rechtspraak van het Hof (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), af in hoeverre bij de uitlegging van artikel 2, onder d), tweede streepje, van de Tweede richtlijn (88/357) alleen de inschrijving van het voer- of vaartuig in een register in aanmerking kan worden genomen, zonder rekening te houden met de toelating van dat voer- of vaartuig tot het verkeer.

41 Tegen deze achtergrond heeft het Finanzgericht Köln de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vraag:

„Moet artikel 2, onder d), tweede streepje, van [Tweede] richtlijn (88/357), gelezen in samenhang met artikel 25, lid 1, eerste zinsnede, [van deze richtlijn] of met artikel 46, lid 2, van richtlijn 92/49, met het oog op de bepaling van de lidstaat waar het risico is gelegen, aldus worden uitgelegd dat voor het dekken van risico's in verband met de exploitatie van een zeeschip, deze staat de staat is op het grondgebied waarvan dat zeeschip ten behoeve van het bewijs van eigendom in een officieel register is ingeschreven, dan wel de staat waarvan het zeeschip de vlag voert?"

Beantwoording van de prejudiciële vraag

42 Met zijn vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 46, lid 2, eerste alinea, van richtlijn 92/49, gelezen in samenhang met artikel 2, onder d), tweede streepje, van de Tweede richtlijn (88/357), aldus moet worden uitgelegd dat wanneer verzekeringsovereenkomsten betrekking hebben op de dekking van uiteenlopende risico's in verband met de exploitatie van zeeschepen die zijn ingeschreven in het scheepsregister dat door een lidstaat wordt bijgehouden, maar op grond van een toestemming voor tijdelijke uitvlagging de vlag van een andere lidstaat of een derde staat voeren, de lidstaat die het scheepsregister bijhoudt waarin het betrokken schip is geregistreerd, voornamelijk om te bewijzen wie de eigenaar van dat schip is, dan wel de lidstaat of derde staat waarvan dat schip de vlag voert, moet worden beschouwd als de „lidstaat van registratie" van dat schip en dus als de „lidstaat waar het risico is gelegen", in de zin van deze bepalingen, die als enige heffingsbevoegd is voor de in het kader van die verzekeringsovereenkomsten gestorte premies.

43 Uit artikel 46, lid 2, eerste alinea, van richtlijn 92/49, gelezen in samenhang met artikel 2, onder d), tweede streepje, van de Tweede richtlijn (88/357), volgt dat een verzekeringsovereenkomst die betrekking heeft op „voer- en vaartuigen van om het even welke aard", „uitsluitend onderworpen [is] aan de indirecte belastingen en parafiscale heffingen op verzekeringspremies" in de „lidstaat van registratie" van het betrokken voer- of vaartuig, aangezien laatstbedoelde staat wordt beschouwd als de „lidstaat waar het risico is gelegen".

44 De bijzonderheid van het hoofdgeding is dat de betrokken schepen zijn ingeschreven in het scheepsregister dat door het Amtsgericht Hamburg wordt bijgehouden en in dat register ingeschreven zijn gebleven, ook al voeren deze schepen ingevolge de door het BSH – de ter zake bevoegde Duitse autoriteit – verleende toestemming voor uitvlagging tijdelijk de vlag van een andere lidstaat of een derde land.

45 In een dergelijke uitzonderlijke situatie rijst de vraag of de „lidstaat van registratie" in de zin van artikel 2, onder d), tweede streepje, van de Tweede richtlijn (88/357) en derhalve „de lidstaat waar het risico is gelegen" in de zin van artikel 46, lid 2, eerste alinea, van richtlijn 92/49 de staat is die het scheepsregister bijhoudt waarin het betrokken schip is ingeschreven, voornamelijk om aan te tonen wie eigenaar van dit schip is, of eerder de staat waarvan dat schip de vlag voert, waar het ook in een register kan worden ingeschreven.

46 Vooraf moet in de eerste plaats in herinnering worden gebracht dat het Hof reeds heeft geoordeeld dat het bij de huidige stand van het Unierecht aan de lidstaten staat om overeenkomstig de algemene regels van het volkenrecht vast te stellen aan welke voorwaarden moet zijn voldaan voordat schepen in hun registers kunnen worden ingeschreven en aan deze

schepen het recht kan worden verleend om hun vlag te voeren, en dat de lidstaten bij de uitoefening van deze bevoegdheid de voorschriften van het Unierecht moeten eerbiedigen (zie in die zin arrest van 25 juli 1991, Factortame e.a., C-221/89, EU:C:1991:320, punten 13 en 14), met dien verstande dat overeenkomstig artikel 91, lid 1, van het VN-Zeerechtverdrag – voor de uitlegging waarvan het Hof bevoegd is (arrest van 7 mei 2020, Rina, C-641/18, EU:C:2020:349, punt 46 en aldaar aangehaalde rechtspraak) – een „wezenlijke band" tussen de staat en de betrokken schepen moet bestaan, ongeacht of het nu voor de registratie ervan op het grondgebied van deze staat is of voor de toekenning aan deze schepen van het recht of de mogelijkheid om de vlag van die staat te voeren.

47 In de tweede plaats zij opgemerkt dat de lidstaat die krachtens artikel 46, lid 2, eerste alinea, van richtlijn 92/49 juncto artikel 2, onder d), tweede streepje, van de Tweede richtlijn (88/357) bevoegd is belasting te heffen over de verzekeringspremies, de lidstaat is op het grondgebied waarvan het voer- of vaartuig op het tijdstip van betaling van deze premies is geregistreerd, en niet de lidstaat op het grondgebied waarvan het voer- of vaartuig was geregistreerd toen de verzekeringsovereenkomst werd gesloten, aangezien aan deze bepalingen een zogenoemde „dynamische" uitlegging moet worden gegeven (zie in die zin arrest van 21 februari 2013, RVS Levensverzekeringen, C-243/11, EU:C:2013:85, punt 53).

48 Wat de uitlegging van het begrip „lidstaat van registratie" in de zin van artikel 2, onder d), tweede streepje, van de Tweede richtlijn (88/357) betreft, is het vaste rechtspraak dat zowel de eenvormige toepassing van het Unierecht als het gelijkheidsbeginsel vereist dat de bewoordingen van een bepaling van Unierecht die voor de betekenis en de draagwijdte ervan niet uitdrukkelijk naar het recht van de lidstaten verwijst, normaliter in de gehele Unie autonoom en uniform worden uitgelegd, rekening houdend met niet alleen de bewoordingen van de bepaling, maar ook met de context en de doelstellingen die worden nagestreefd met de regeling waarvan deze bepaling deel uitmaakt (zie in die zin met name arresten van 21 februari 2013, RVS Levensverzekeringen, C-243/11, EU:C:2013:85, punt 23, en 19 december 2013, Fish Legal en Shirley, C-279/12, EU:C:2013:853, punt 42 en aldaar aangehaalde rechtspraak). Zoals met name de Europese Commissie heeft opgemerkt, kan ook de ontstaansgeschiedenis van een bepaling van Unierecht relevant zijn voor de uitlegging ervan (arrest van 25 juni 2020, A e.a. (Windturbines in Aalter en Nevele), C-24/19, EU:C:2020:503, punt 37 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

49 Vastgesteld moet worden dat het begrip „lidstaat van registratie" in de zin van artikel 2, onder d), tweede streepje, van de Tweede richtlijn (88/357) niet is gedefinieerd door de Uniewetgever en dat deze bepaling voor de betekenis en de draagwijdte ervan niet uitdrukkelijk naar het recht van de lidstaten verwijst. Bijgevolg moet aan dit begrip een autonome en uniforme uitlegging worden gegeven.

50 In casu is een dergelijke uniforme uitlegging des te meer van belang, daar die bepaling enkel tot doel heeft te bepalen welke lidstaat krachtens artikel 46, lid 2, eerste alinea, van richtlijn 92/49 als enige bevoegd is om belasting te heffen over de verzekeringspremies.

51 Wat om te beginnen de bewoordingen van artikel 2, onder d), tweede streepje, van de Tweede richtlijn (88/357) betreft, houden de twijfels van de verwijzende rechter over de uitlegging van deze bepaling met name verband met de dubbelzinnigheid van de Duitse taalversie van die bepaling, aangezien daarin het begrip „*Zulassungsmitgliedstaat*" wordt gehanteerd, dat

afhankelijk van de context waarin het wordt gebruikt, verwijst naar ofwel de lidstaat van registratie of inschrijving van het voer- of vaartuig, ofwel naar de lidstaat die toelating of toestemming heeft gegeven om het voer- of vaartuig in het verkeer te brengen.

52 P & I baseert zich op het begrip „*Zulassungsmitgliedstaat*" in de betekenis van lidstaat van toelating of toestemming voor het in het verkeer brengen, om te stellen dat het begrip „lidstaat van registratie" in de zin van artikel 2, onder d), tweede streepje, van de Tweede richtlijn (88/357) doelt op de lidstaat die toestemming of toelating heeft gegeven om het voer- of vaartuig, in casu het schip, in het verkeer te brengen, hetgeen blijkt uit de registratie ervan. Aangezien er, in tegenstelling tot hetgeen geldt voor andere voer- of vaartuigen, zoals motorvoertuigen, motorrijwielen of luchtvaartuigen, op Unieniveau geen regeling bestaat voor de toelating of toestemming om schepen in het verkeer te brengen, moet worden uitgegaan van de staat waarvan het schip de vlag voert, voor zover deze staat het regelgevend kader voor de exploitatie van dit schip verschaft, hetgeen verband houdt met het risico dat aan het schip is verbonden tijdens de exploitatie ervan.

53 Zoals ook de advocaat-generaal in punt 49 van zijn conclusie heeft opgemerkt, hanteren alle andere taalversies van artikel 2, onder d), tweede streepje, van de Tweede richtlijn (88/357) dan de Duitse echter het begrip lidstaat van „registratie" of het begrip lidstaat van „inschrijving".

54 Volgens vaste rechtspraak kan de in een van de taalversies van een Unierechtelijke bepaling gebruikte formulering niet als enige grondslag voor de uitlegging van deze bepaling dienen of voorrang hebben boven de andere taalversies (arrest van 12 september 2019, A e.a., C-347/17, EU:C:2019:720, punt 38 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

55 In dit verband moet worden opgemerkt dat het begrip „*Zulassungsmitgliedstaat*", indien het wordt opgevat in een van de twee betekenissen ervan, te weten die van lidstaat van registratie of lidstaat van inschrijving, strookt met de terminologie die in alle andere taalversies van artikel 2, onder d), tweede streepje, van de Tweede richtlijn (88/357) wordt gebruikt.

56 Tegen een uitlegging van deze bepaling volgens welke zij verwijst naar de lidstaat van toelating of toestemming om in het verkeer te brengen, pleit tevens het feit dat er voor schepen, in tegenstelling tot voor andere in deze bepaling bedoelde voer- of vaartuigen, op Unieniveau geen regeling betreffende een dergelijke toelating of toestemming bestaat.

57 Op basis van een onderzoek van enkel de bewoordingen van artikel 2, onder d), tweede streepje, van de Tweede richtlijn (88/357) moet dan ook worden geoordeeld dat deze bepaling, bezien in het licht van alle taalversies, eerder verwijst naar de lidstaat die het schip heeft geregistreerd of ingeschreven dan naar de lidstaat die toestemming of toelating heeft gegeven om het in het verkeer te brengen, waarnaar alleen de Duitse taalversie van deze bepaling zou kunnen verwijzen, op basis van een van de twee betekenissen van het begrip „*Zulassungsmitgliedstaat*".

58 Hieraan moet worden toegevoegd dat de begrippen „registratie" en „inschrijving" van een schip in hun gebruikelijke betekenis onderling verwisselbaar zijn voor de toepassing van artikel 2, onder d), tweede streepje, van de Tweede richtlijn (88/357), zoals overigens blijkt uit de andere taalversies van deze bepaling dan de Duitse, die, zoals in punt 53 van het onderhavige arrest reeds is aangegeven, een van deze twee begrippen hanteren.

59 Daarbij moet echter worden aangetekend dat – eveneens louter op grond van de bewoordingen van artikel 2, onder d), tweede streepje, van de Tweede richtlijn (88/357) – niet bij voorbaat lijkt te kunnen worden uitgesloten dat de begrippen „lidstaat van registratie" of „lidstaat van inschrijving" niet alleen de staat zouden kunnen omvatten die het register bijhoudt waarin de schepen zijn ingeschreven ten behoeve van het bewijs van eigendom ervan en in voorkomend geval van andere ingeschreven zakelijke rechten op die schepen, daaronder begrepen de daarop gevestigde hypotheken, maar ook de staat waarvan de schepen de vlag voeren, mede omdat, zoals artikel 94, lid 2, onder a), van het VN-Zeerechtverdrag bepaalt, iedere staat de onder zijn vlag varende schepen dient in te schrijven in het nationale scheepsregister.

60 Vervolgens moet er met betrekking tot de ontstaansgeschiedenis van artikel 2, onder d), tweede streepje, van de Tweede richtlijn (88/357) op worden gewezen dat in het op 30 december 1975 ingediende oorspronkelijke voorstel van de Commissie [COM(1975) 516 def.] (PB 1976, C 32, blz. 2), dat ten grondslag ligt aan deze Tweede richtlijn, was bepaald dat „de lidstaat waar het risico is gelegen" moest worden verstaan als hetzij „de lidstaat van registratie, wanneer de verzekering betrekking heeft op voertuigen", hetzij „de lidstaat waar de verzekeringnemer regelmatig woonachtig is, voor zover hij eigenaar is van het voertuig of een financieel belang heeft in het voertuig dan wel beheerder daarvan is, en bij gebreke daarvan de lidstaat van registratie van het voertuig, wanneer de verzekering betrekking heeft op rollend spoorwegmaterieel, luchtvaartuigen en zee- en binnenschepen".

61 In het gewijzigde voorstel van richtlijn van 16 februari 1978 [COM(1978) 63 def.] waren deze twee aanknopingscriteria gehandhaafd, maar in omgekeerde volgorde, zodat de aanknoping met de lidstaat van de gewone verblijfplaats van de verzekeringnemer alleen van toepassing was in de door het standaardcriterium beoogde situatie waarin het voer- of vaartuig niet was geregistreerd.

62 In de definitieve versie van artikel 2, onder d), tweede streepje, van de Tweede richtlijn (88/357) is alleen sprake van de „lidstaat van registratie", en dat voor alle voer- en vaartuigen, schepen daaronder begrepen.

63 Hoewel het criterium voor aanknoping met de lidstaat van de gewone verblijfplaats of vestiging van de verzekeringnemer is opgenomen in de vangnetregeling in artikel 2, onder d), laatste streepje, van de Tweede richtlijn (88/357), is deze regeling niet van toepassing op verzekeringen met betrekking tot voer- en vaartuigen van om het even welke aard, aangezien deze specifiek worden vermeld in het tweede streepje van deze bepaling. Deze vangnetregeling heeft dus geen rechtstreekse gevolgen voor de uitlegging van de termen in het tweede streepje van die bepaling.

64 Dit neemt niet weg, zoals de Commissie betoogt, dat de ontstaansgeschiedenis van artikel 2, onder d), tweede streepje, van de Tweede richtlijn (88/357) erop zou kunnen wijzen dat het criterium voor aanknoping met de „lidstaat van registratie" impliciet verwijst naar de band die bestaat tussen enerzijds een persoon of vennootschap die eigenaar van het betrokken schip is of een financieel belang in dat schip heeft en anderzijds de staat die het scheepsregister bijhoudt waarin dat schip is ingeschreven, waaruit blijkt wie eigenaar ervan is.

65 Erkend moet echter worden dat de ontstaansgeschiedenis van deze bepaling ook aldus kan worden begrepen dat het feit dat de Uniewetgever uiteindelijk alleen het criterium voor aanknoping met de „lidstaat van registratie" heeft gekozen, erop wijst dat het andere criterium – dat verwijst naar de gewone verblijfplaats van de verzekeringnemer die de eigenaar van het

betrokken voertuig is, die een financieel belang in dit voertuig heeft of de beheerder ervan is – geen rol zou mogen spelen in het kader van artikel 2, onder d), tweede streepje, van de Tweede richtlijn (88/357), maar hooguit in het kader van het laatste streepje van deze bepaling.

66 Uit deze ontstaansgeschiedenis kan dus niet worden opgemaakt welke uitlegging moet worden gegeven aan het begrip „lidstaat van registratie" in de zin van artikel 2, onder d), tweede streepje, van de Tweede richtlijn (88/357).

67 Wat ten slotte de context en de doelstelling van artikel 46, lid 2, eerste alinea, van richtlijn 92/49 en artikel 2, onder d), tweede streepje, van de Tweede richtlijn (88/357) betreft, moet in herinnering worden geroepen dat uit dit artikel 2, onder d), blijkt dat de Uniewetgever voor alle soorten verzekerde risico's een oplossing heeft willen bieden waarmee de lidstaat 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 was dat met elk risico een concreet gegeven correspondeert, op grond waarvan dit risico in een bepaalde lidstaat kan worden gelokaliseerd (arrest van 14 juni 2001, Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, punt 44).

68 Zo is bijvoorbeeld krachtens artikel 2, onder d), tweede streepje, van de Tweede richtlijn (88/357), ingeval de overeenkomst een voer- of vaartuig betreft, de lidstaat waar het risico is gelegen, de lidstaat van registratie van dat voer- of vaartuig, ook al is dat niet de lidstaat waar het voer- of vaartuig wordt gebruikt (zie in die zin arrest van 14 juni 2001, Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, punt 45).

69 Gezien overweging 30 van richtlijn 92/49, lijkt het voorts de bedoeling van artikel 46, lid 2, eerste alinea, van deze richtlijn te zijn, het risico te verminderen dat verschillen in de structuur en in de tarieven van de indirecte belastingen op verzekeringstransacties mededingingsverstoringen tussen de lidstaten met zich meebrengen op het gebied van verzekeringsdiensten (zie in die zin arrest van 14 juni 2001, Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, punt 49).

70 Door de plaats van het risico te kiezen als criterium voor de bepaling van de heffingsbevoegde lidstaat worden mededingingsverstoringen tussen in verschillende lidstaten gevestigde ondernemingen die verzekeringsdiensten aanbieden, vermeden (arrest van 14 juni 2001, Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, punt 50).

71 Ook kan door deze keuze het gevaar van dubbele belastingheffing worden vermeden, evenals de mogelijkheid van belastingontwijking, aangezien bij elk risico een vestiging en dus een lidstaat hoort (zie in die zin arrest van 14 juni 2001, Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, punt 51).

72 Hieruit volgt dat bij de uitlegging van artikel 46, lid 2, eerste alinea, van richtlijn 92/49 en artikel 2, onder d), tweede streepje, van de Tweede richtlijn (88/357) naar behoren rekening moet worden gehouden met de doelstelling om mededingingsverstoringen te vermijden tussen in verschillende lidstaten gevestigde ondernemingen die verzekeringsdiensten aanbieden, hetgeen inhoudt dat zowel het gevaar van dubbele belastingheffing als dat van belastingontwijking moet worden vermeden, door de voorkeur te geven aan een uitlegging die ervoor zorgt dat het betrokken risico in één enkele lidstaat wordt gelokaliseerd en die gebaseerd is op een opvatting van het criterium voor lokalisatie van het risico, die op concrete en fysieke gegevens berust en niet zozeer op juridische criteria.

73 Gelet op de doelstellingen van die bepalingen rijst dan ook de vraag of daaruit volgt dat het begrip „lidstaat van registratie" in de zin van artikel 2, onder d), tweede streepje, van de Tweede richtlijn (88/357) aldus moet worden uitgelegd dat het verwijst naar de lidstaat die een register – zoals het scheepsregister – bijhoudt, waarin de schepen worden ingeschreven om deze te koppelen aan de eigenaar ervan, die voor deze schepen verantwoordelijk is, of eerder naar de staat waarvan die schepen de vlag voeren, die overeenkomstig artikel 94 van het VN-Zeerechtverdrag „een register [bijhoudt] van schepen, dat de namen en bijzonderheden bevat van schepen die zijn vlag voeren", „doeltreffend zijn rechtsmacht en toezicht in administratieve, technische en sociale aangelegenheden [uitoefent] over [de] schepen" en „alle maatregelen [neemt] die nodig zijn om de veiligheid op zee te verzekeren".

74 Wat de doelstelling van het voorkomen van dubbele belastingheffing betreft, zij eraan herinnerd, zoals in punt 46 van het onderhavige arrest reeds is opgemerkt, dat elke lidstaat bij de huidige stand van het Unierecht en overeenkomstig het internationale recht de voorwaarden vaststelt waaraan moet zijn voldaan voordat schepen in zijn registers kunnen worden ingeschreven en aan deze schepen het recht kan worden verleend om zijn vlag te voeren en dus zijn nationaliteit te hebben, met dien verstande dat er volgens artikel 91, lid 1, van het VN-Zeerechtverdrag een „wezenlijke band" tussen de staat en de betrokken schepen moet bestaan.

75 Het kan dus niet worden uitgesloten dat, bij gebreke van harmonisatie op Unieniveau van de voorschriften voor registratie van schepen, een schip in meerdere lidstaten wordt geregistreerd wanneer er wezenlijke banden tussen dat schip en verschillende lidstaten bestaan, hetgeen tot meervoudige belastingheffing zou kunnen leiden.

76 Zoals de advocaat-generaal in punt 75 van zijn conclusie heeft opgemerkt, voorzien de wettelijke regelingen van de meeste lidstaten echter in de uitsluiting van meervoudige inschrijvingen die tot meervoudige belastingheffing zouden kunnen leiden.

77 In casu bepaalt § 14, lid 1, SchRegO dat een schip niet in een Duits scheepsregister kan worden ingeschreven zolang het in een buitenlands scheepsregister is ingeschreven.

78 Voorts moet worden vastgesteld dat artikel 92, lid 1, van het VN-Zeerechtverdrag bepaalt dat „een schip slechts onder de vlag van één staat [mag] varen", waardoor dubbele registratie en dus dubbele belastingheffing zou worden voorkomen indien het criterium voor aanknoping met de vlaggenstaat was gekozen voor de toepassing van artikel 2, onder d), tweede streepje, van de Tweede richtlijn (88/357).

79 In het onderhavige geval bepaalt § 6, lid 1, FlaggRG dat zeeschepen die op grond van § 1 van deze wet de Duitse vlag moeten voeren, geen andere vlaggen als nationale vlag mogen voeren.

80 Door de keuze voor de vlaggenstaat ter lokalisatie van het risico voor de toepassing van artikel 2, onder d), tweede streepje, van de Tweede richtlijn (88/357) kan echter niet het gevaar van belastingontwijking worden vermeden, hetgeen een ander doel van artikel 46, lid 2, eerste alinea, van richtlijn 92/49 en artikel 2, onder d), tweede streepje, van de Tweede richtlijn (88/357) is, zoals juist blijkt uit het hoofdgeding, dat gekenmerkt wordt door uitvlagging van de betrokken schepen, waarvoor in het begin toestemming was verleend door de staat waar deze schepen ingeschreven waren en zijn gebleven, en de keuze voor een andere vlaggenstaat waarvan de banden met deze schepen kennelijk minder direct en concreet zijn dan die van de lidstaat waar zij zijn geregistreerd, voornamelijk om te bewijzen wie eigenaar ervan is.

81 Hieruit volgt, zoals ook de advocaat-generaal in punt 73 van zijn conclusie heeft opgemerkt, dat met de keuze voor de staat die het scheepsregister bijhoudt waarin de schepen zijn ingeschreven, om het risico te lokaliseren voor de toepassing van artikel 2, onder d), tweede streepje, van de Tweede richtlijn (88/357), alle doelstellingen van deze richtlijn, die bestaan in het voorkomen van het risico van dubbele belasting en dat van belastingontwijking, beter kunnen worden verwezenlijkt.

82 Voorts moet het begrip „lidstaat van registratie" in de zin van artikel 2, onder d), tweede streepje, van de Tweede richtlijn (88/357) tevens worden uitgelegd in het licht van het reeds in punt 67 van het onderhavige arrest genoemde doel van deze bepaling, dat de lidstaat waar het risico is gelegen moet worden vastgesteld aan de hand van concrete en fysieke criteria, opdat met elk risico een concreet gegeven correspondeert op grond waarvan dit risico in een bepaalde lidstaat kan worden gelokaliseerd (zie in die zin arrest van 14 juni 2001, Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, punt 44).

83 Aangezien het hoofddoel van het scheepsregister erin bestaat vast te leggen wie de eigenaar van het daarin ingeschreven schip is, die in de eerste plaats verantwoordelijk is voor de risico's in verband met dit schip en de exploitatie ervan, en om die reden een verzekeringsovereenkomst ter dekking van die risico's sluit om zijn vermogensbelangen in dat schip te beschermen, kunnen met dit register de daaraan verbonden risico's op basis van een concreet en fysiek element worden gelokaliseerd in een bepaalde lidstaat, te weten de band tussen de eigenaar van dat schip en de lidstaat waar het is geregistreerd, welke lidstaat in voorkomend geval nader kan worden aangeduid als de lidstaat waarvan die eigenaar de nationaliteit heeft en/of waar hij zijn woonplaats heeft of gevestigd is.

84 Een dergelijk aanknopingscriterium kan ook worden toegepast op complexe situaties, die zich bij maritieme verzekeringen veelvuldig voordoen, hetgeen tot uiting komt in het hoofdgeding daar het wordt gekenmerkt door het feit dat zeer uiteenlopende risico's worden gedekt die de exploitatie van schepen en de betrokkenheid van rederijen en rompbevrachtingsondernemingen met zich meebrengen.

85 Bovendien kan dit criterium op uniforme wijze worden toegepast op „voer- en vaartuigen van om het even welke aard", zoals bedoeld in artikel 2, onder d), tweede streepje, van de Tweede richtlijn (88/357).

86 Zoals ook de Commissie heeft opgemerkt, bestaat er daarentegen a priori geen concrete en directe band tussen de staat waarvan het schip de vlag voert en de verantwoordelijkheid voor het aan het schip verbonden risico, aan de hand waarvan dat risico op het grondgebied van die staat kan worden gelokaliseerd.

87 De staat waarvan het schip de vlag voert, oefent weliswaar toezicht uit op dit schip en neemt maatregelen om de veiligheid ervan op zee te verzekeren, maar deze overwegingen houden op zich geen verband met het risico dat de exploitatie van dat schip met zich meebrengt voor de eigenaar ervan, die er alle belang bij heeft om zijn financiële belangen in het schip te beschermen.

88 Ten slotte moet in herinnering worden gebracht dat, om te bepalen in welke lidstaat het risico is gelegen, in de zin van artikel 2, onder d), van de Tweede richtlijn (88/357), met name precies moet worden vastgesteld van welke activiteit de risico's worden gedekt door de verschillende verzekeringsovereenkomsten die in het hoofdgeding aan de orde zijn (zie in die zin arrest van 17 januari 2019, A, C-74/18, EU:C:2019:33, punt 31).

89 Zoals ook de advocaat-generaal in punt 85 van zijn conclusie in essentie heeft opgemerkt, moet, onder voorbehoud van verificatie door de verwijzende rechter, worden vastgesteld dat de lokalisatie in Duitsland van de uiteenlopende risico's in verband met de exploitatie van de betrokken schepen in casu wordt bevestigd door het feit dat de verzekeringsovereenkomsten die in het hoofdgeding aan de orde zijn en die deze risico's afdekken, zoals zij zijn gesloten door met name de ondernemingen die eigenaar van de schepen zijn en die in de eerste plaats verantwoordelijk zijn voor deze schepen en de exploitatie ervan, ongewijzigd lijken te zijn gebleven, ondanks de tijdelijke uitvlagging van die schepen.

90 Gelet op een en ander dient op de gestelde vraag te worden geantwoord dat artikel 46, lid 2, eerste alinea, van richtlijn 92/49, gelezen in samenhang met artikel 2, onder d), tweede streepje, van de Tweede richtlijn (88/357), aldus moet worden uitgelegd dat wanneer verzekeringsovereenkomsten betrekking hebben op de dekking van uiteenlopende risico's in verband met de exploitatie van zeeschepen die zijn ingeschreven in een scheepsregister dat door een lidstaat wordt bijgehouden, maar op grond van een toestemming voor tijdelijke uitvlagging de vlag van een andere lidstaat of een derde land voeren, de lidstaat die het scheepsregister bijhoudt waarin het betrokken schip is ingeschreven, voornamelijk ten behoeve van het bewijs van eigendom ervan, moet worden beschouwd als de „lidstaat van registratie" van dit schip en dus als de „lidstaat waar het risico is gelegen" in de zin van deze bepalingen, die als enige bevoegd is om belasting te heffen over de in het kader van die overeenkomsten gestorte premies.

Kosten

91 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de verwijzende rechterlijke instantie over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof (Derde kamer) verklaart voor recht:

Artikel 46, lid 2, eerste alinea, van 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"), gelezen in samenhang met artikel 2, onder d), tweede streepje, van de 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, moet aldus worden uitgelegd dat wanneer verzekeringsovereenkomsten betrekking hebben op de dekking van uiteenlopende risico's in verband met de exploitatie van zeeschepen die zijn ingeschreven in een scheepsregister dat door een lidstaat wordt bijgehouden, maar op grond van een toestemming voor tijdelijke uitvlagging de vlag van een andere lidstaat of een derde land voeren, de lidstaat die het scheepsregister bijhoudt waarin het betrokken schip is ingeschreven, voornamelijk ten behoeve van het bewijs van eigendom ervan, moet worden beschouwd als de „lidstaat van registratie" van dit schip en dus als de „lidstaat waar het risico is gelegen" in de zin van deze bepalingen, die als enige bevoegd is om belasting te heffen over de in het kader van die overeenkomsten gestorte premies.

ondertekeningen