Zbornik sudske prakse

PRESUDA SUDA (treće vijeće)

15. travnja 2021.*

„Zahtjev za prethodnu odluku – Izravno osiguranje osim životnog osiguranja – Druga direktiva 88/357/EEZ – Članak 2. točka (d) druga alineja – Direktiva 92/49/EEZ – Članak 46. stavak 2. prvi podstavak – Porez na premije osiguranja – Pojam ‚država članica u kojoj se nalazi rizik' – Vozilo bilo koje vrste – Pojam ‚država članica u kojoj je vozilo registrirano' – Osiguranje pomorskih plovila – Brod koji je upisan u upisnik brodova države članice, ali koji plovi pod zastavom druge države članice ili treće zemlje na temelju odobrenja za privremenu promjenu zastave"

U predmetu C-786/19,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a, koji je uputio Finanzgericht Köln (Financijski sud u Kölnu, Njemačka), odlukom od 22. veljače 2019., koju je Sud zaprimio 23. listopada 2019., u postupku

The North of England P & I Association Ltd, pravni sljednik društva Marine Shipping Mutual Insurance Company,

protiv

Bundeszentralamt für Steuern,

SUD (treće vijeće),

u sastavu: A. Prechal (izvjestiteljica), predsjednica vijeća, N. Wahl, F. Biltgen, L. S. Rossi i J. Passer, suci,

nezavisni odvjetnik: A. Rantos

tajnik: A. Calot Escobar,

uzimajući u obzir pisani postupak,

uzimajući u obzir očitovanja koja su podnijeli:

– za The North of England P & I Association Ltd, pravnog sljednika Marine Shipping Mutual Insurance Company, C. Möser i U. Grünwald, *Rechtsanwälte*,

– za njemačku vladu, J. Möller i D. Klebs, u svojstvu agenata,

– za Europsku komisiju, W. Mölls, D. Triantafyllou i H. Tserepa-Lacombe, u svojstvu agenata,

saslušavši mišljenje nezavisnog odvjetnika na raspravi održanoj 27. siječnja 2021.,

* Jezik postupka: njemački

donosi sljedeću

Presudu

1 Zahtjev za prethodnu odluku odnosi se na tumačenje članka 2. točke (d) druge alineje Druge direktive Vijeća od 22. lipnja 1988. o usklađivanju zakona i drugih propisa u odnosu na izravno osiguranje osim životnog osiguranja, koja propisuje odredbe kako bi se olakšalo učinkovito ostvarivanje slobode pružanja usluga i izmjeni Direktive 73/239/EEZ (SL 1988., L 172, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 6., svezak 9., str. 16.) i članka 46. stavka 2. prvog podstavka Direktive Vijeća 92/49/EEZ od 18. lipnja 1992. o usklađivanju zakona i drugih propisa koji se odnose na izravno osiguranje osim životnog osiguranja te kojom se izmjenjuje Direktiva 73/239/EEZ i Direktiva 88/357/EEZ (Treća direktiva o neživotnom osiguranju) (SL 1992., L 228, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 6., svezak 9., str. 30.).

2 Zahtjev je upućen u okviru spora između društva The North of England P & I Association Ltd (u daljnjem tekstu: društvo P & I), osiguravajućeg društva sa sjedištem u Ujedinjenoj Kraljevini, i Bundeszentralamt für Steuern (Savezni središnji ured za poreze, Njemačka) (u daljnjem tekstu: BZS) u vezi s poreznim rješenjem na osiguranja za naplaćene premije na temelju pokrića koje društvo P & I pruža za različite rizike povezane s iskorištavanjem pomorskih plovila upisanih u upisnik brodova u Saveznoj Republici Njemačkoj, ali koji plove pod zastavom druge države članice ili treće države na temelju odobrenja za privremenu promjenu zastave.

Pravni okvir

Međunarodno pravo

3 Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora, potpisana u Montego Bayu 10. prosinca 1982. (u daljnjem tekstu: Konvencija iz Montego Baya), stupila je na snagu 16. studenoga 1994. Odobrena je u ime Europske zajednice Odlukom Vijeća 98/392/EZ od 23. ožujka 1998. (SL 1998., L179, str. 1.).

4 Na temelju članka 90. te konvencije, naslovljenog „Pravo plovidbe”, „sv[aka] država […] ima pravo da na otvorenom moru plove brodovi koji vijore njezinu zastavu”.

5 Člankom 91. stavkom 1. navedene konvencije, naslovljenom „Državna pripadnost brodova”, propisuje se:

„Svaka država određuje uvjete pod kojima dodjeljuje brodovima svoju državnu pripadnost, kao i uvjete upisa u upisnik na svom području i pravo na vijorenje svoje zastave. Brodovi imaju pripadnost one države čiju su zastavu ovlašteni vijoriti. Mora postojati stvarna veza između države i broda.”

6 Člankom 92. Konvencije iz Montego Baya, naslovljenim „Položaj brodova”, u stavku 1. propisuje se:

„Brodovi plove pod zastavom samo jedne države i podvrgnuti su na otvorenom moru, osim u iznimnim slučajevima izrijekom predviđenim u međunarodnim ugovorima ili u ovoj Konvenciji, isključivo njezinoj jurisdikciji. […]”

7 Člankom 94. te konvencije naslovljenim „Dužnosti države zastave”, propisuje se:

„1. Svaka država djelotvorno vrši svoju jurisdikciju i nadzor nad brodovima koji vijore njezinu zastavu glede upravnih, tehničkih i socijalnih pitanja.

2. Posebno, svaka država:

(a) vodi upisnik brodova s imenima i podacima o brodovima koji vijore njezinu zastavu, osim onih brodova na koje se, zbog njihove male veličine, ne primjenjuju općeprihvaćeni međunarodni propisi, i

(b) vrši nad svakim brodom koji vijori njezinu zastavu, njegovim zapovjednikom, časnicima i posadom jurisdikciju u skladu sa svojim unutrašnjim pravom glede upravnih, tehničkih i socijalnih pitanja koja se tiču broda.

3. Svaka država, za brodove koji vijore njezinu zastavu, poduzima potrebne mjere za ostvarivanje sigurnosti na moru […]

[…]"

Pravo Unije

Druga direktiva 88/357

8 Člankom 2. točkom (d) Druge direktive 88/357 propisivalo se:

„Za potrebe ove Direktive:

[…]

(d) ‚država članica u kojoj se nalazi rizik' znači:

– kod osiguranja zgrada ili zgrada i stvari koje se u njima nalaze, ako su pokriveni istom policom osiguranja, država članica u kojoj se nalazi imovina,

– kod osiguranja registriranih vozila svih vrsta, država članica u kojoj je vozilo registrirano,

– kod polica o putnom osiguranju i osiguranju od rizika na odmoru koje traju najdulje 4 mjeseca, bez obzira na vrstu osiguranja, država članica u kojoj je ugovaratelj osiguranja sklopio policu,

– u svim slučajevima koji nisu izričito obuhvaćeni u gornjim alinejama, država članica u kojoj ugovaratelj osiguranja ima uobičajeno boravište, odnosno ako je ugovaratelj osiguranja pravna osoba, država članica u kojoj se nalazi njezin poslovni nastan na kojeg se ugovor odnosi."

Direktiva 92/49

9 Uvodne izjave 1., 2. i 30. Direktive 92/49 glasile su:

(1) Budući da je potrebno zaokružiti unutarnje tržište izravnog osiguranja osim životnog osiguranja i sa stajališta prava poslovnog nastana i sa stajališta slobode pružanja usluga kako bi se društvima za osiguranj[a] koja imaju sjedište u [Europskoj uniji] omogućilo da lakše pokrivaju rizike koji se nalaze na području [Unije].

(2) Budući da je [Druga direktiva 88/357] već uvelike pridonijela ostvarivanju unutarnjeg tržišta izravnog osiguranja osim životnog osiguranja, na taj način da se ugovarateljima osiguranja koji po svojem statusu, veličini ili vrsti osiguranog rizika nemaju potrebe za posebnom zaštitom u državi članici u kojoj se nalazi rizik, daje potpuna sloboda da se koriste najširim mogućim tržištem osiguranja;

[…]

(30) Budući da u nekim državama članicama transakcije osiguranja ne podliježu nikakvim oblicima neizravnog oporezivanja, dok većina država članica primjenjuje posebne poreze i druge oblike davanja, uključujući dodatna davanja u korist tijela za naknadu šteta; budući da između država članica postoje velike razlike u strukturi i visini stopa koje se primjenjuju na poreze i davanja; budući da je poželjno spriječiti situaciju u kojoj bi postojeće razlike uzrokovale poremećaje tržišnog natjecanja na području pružanja usluga osiguranja između država članica; budući da će se do naknadnog usklađivanja ovaj problem rješavati primjenom poreznog sustava i drugih oblika davanja predviđenih u državi članici u kojoj se nalazi rizik, a na državama članicama je da poduzmu odgovarajuće mjere kako bi se osiguralo ubiranje poreza i davanja.”

10 Člankom 46. stavkom 2. prvim podstavkom Direktive 92/49 propisivalo se:

„Ne dovodeći u pitanje naknadno usklađivanje, svi ugovori o osiguranju podliježu isključivo neizravnim porezima i parafiskalnim davanjima na premije osiguranja u državi članici u kojoj se nalazi rizik u smislu članka 2. točke (d) [Druge] direktive 88/357 […]”

Direktiva 2009/138

11 Direktiva 2009/138/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 25. studenoga 2009. o osnivanju i obavljanju djelatnosti osiguranja i reosiguranja (Solventnost II) (SL 2009., L 335, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 6., svezak 10., str. 153. i ispravak SL 2014., L 278, str. 24.), kako je izmijenjena Direktivom 2012/23/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 12. rujna 2012. (SL 2012., L 249, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 6., svezak 11., str. 268.) (u daljnjem tekstu: Direktiva 2009/138), stavila je izvan snage Drugu direktivu 88/357 i Direktivu 92/49 s učinkom od 1. siječnja 2014.

12 U skladu s člankom 13. točkom 13. podtočkom (b) Direktive 2009/138, „država članica u kojoj se nalazi rizik” znači „država članica registracije, kad se osiguranje odnosi na bilo koju vrstu vozila”.

13 Članak 13. točka 14. navedene direktive glasi kako slijedi:

„Za potrebe ove Direktive, navedeni pojmovi imaju sljedeće značenje:

[…]

14. ‚država članica obveze’ znači država članica u kojoj se nalazi:
   (a) uobičajeno boravište ugovaratelja osiguranja; ili
   (b) ako je ugovaratelj osiguranja pravna osoba, onaj poslovni nastan ugovaratelja osiguranja na koji se ugovor odnosi.”

14 Člankom 157. stavkom 1. Direktive 2009/138, naslovljenim „Porezi na premije” propisuje se da „[n]e dovodeći u pitanje bilo koje naknadno usklađivanje, svaki ugovor o osiguranju isključivo podliježe neizravnim porezima i parafiskalnim troškovima vezanim uz premije osiguranja u državi članici u kojoj se nalazi rizik ili državi članici obveze”.

15 Međutim, na dan nastanka činjenica o kojima je riječ u glavnom postupku primjenjivale su se Druga direktiva 88/357 i Direktiva 92/49, tako da na zahtjev za prethodnu odluku valja odgovoriti samo s obzirom na te direktive.

Njemačko pravo

VersStG

16 Člankom 1. Versicherungssteuergesetza (Zakon o porezu na osiguranje) od 10. siječnja 1996. (BGBl. I S., str. 22.; u daljnjem tekstu: VersStG) propisuje se:

„1. Plaćanje naknade za osiguranje izvršeno na temelju odnosa osiguranja koji proizlazi iz ugovora ili bilo kojeg drugog izvora, podliježe obvezi plaćanja poreza.

2. Ako je osiguravatelj sa sjedištem na državnom području država članica [Unije] ili drugih država potpisnica Sporazuma o Europskom gospodarskom prostoru [od 2. svibnja 1992. (SL 1994., L 1, str. 3.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 11., svezak 106., str. 4.)] stranka u odnosu osiguranja, porezna obveza nastaje, kad je osiguranik fizička osoba, samo ako, u trenutku plaćanja premije osiguranja, taj osiguranik ima stalnu adresu ili uobičajeno boravište na državnom području primjene ovog zakona ili, kad nije riječ o fizičkoj osobi, ako se poduzetnik, sjedište ili jednakovrijedno mjesto na koje se odnosi odnos osiguranja prilikom plaćanja premije nalazi na državnom području primjene ovog zakona. Usto, porezna obveza postoji kad su osigurani:

[…]

2. rizici povezani s vozilima svih vrsta, pod uvjetom da je vozilo upisano na državnom području primjene ovog zakona u službeni ili službeno priznati upisnik i ima identifikacijski broj;

[…]”

SchRegO

17 Člankom 1. stavkom 1. Schiffsregisterordnunga (Uredba o upisnicima brodova; u daljnjem tekstu: SchRegO) u verziji koja se primjenjuje na glavni postupak predviđa se da upisnike brodova vode Amtsgerichti (općinski sudovi, Njemačka).

18 U skladu s člankom 3. stavkom 2. SchRegO-a u upisnike brodova upisuju se trgovački brodovi i ostali brodovi za pomorsku plovidbu (pomorska plovila), kad su obvezni ili ovlašteni ploviti pod njemačkom zastavom, u skladu s člankom 1. ili člankom 2. Gesetza über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe (Flaggenrechtsgesetz) (Zakon o pravu zastave pomorskih plovila i vijorenju zastave na brodovima unutarnje plovidbe (Zakon o pravu zastave)) (u daljnjem tekstu: FlaggRG), u verziji koja se primjenjuje na glavni postupak.

19 Na temelju članka 10. stavka 1. prve rečenice SchRegO-a, vlasnik je dužan upisati pomorsko plovilo, ako je dužan ploviti pod njemačkom zastavom u skladu s člankom 1. FlaggRG-a.

20 Članak 14. stavak 1. SchRegO-a određuje da pomorsko plovilo ne može biti upisano u njemački upisnik brodova sve dok je upisano u strani upisnik brodova.

21 U slučaju odobrenja na vijorenje zastave, članak 17. stavak 2. SchRegO-a propisuje obvezu da se u upisniku pomorskih plovila navede zabrana prava na vijorenje njemačke zastave i trajanje te zabrane te predviđa da se, ako se navedeno odobrenje povuče, treba zatražiti upis ponovnog odobrenja na vijorenje njemačke zastave u upisnik pomorskih plovila.

FlaggRG

22 U skladu s člankom 1. stavkom 1. FlaggRG-a, svi trgovački brodovi i ostali brodovi za pomorsku plovidbu (pomorska plovila), čiji su vlasnici njemački državljani koji imaju domicil na državnom području koje je obuhvaćeno područjem primjene Grundgesetza für die Bundesrepublik Deutschland (Temeljni zakon za Saveznu republiku Njemačku), dužni su ploviti pod njemačkom zastavom.

23 U skladu s člankom 6. stavkom 1. FlaggRG-a, pomorska plovila koja na temelju članka 1. tog zakona trebaju ploviti pod njemačkom zastavom, ne smiju ploviti pod drugim zastavama kao nacionalnim zastavama.

24 U skladu s člankom 7. stavkom 1. točkom 1. FlaggRG-a, Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (Savezni ured za pomorstvo i hidrografiju, Njemačka; u daljnjem tekstu: BSH) može, na zahtjev brodara ili vlasnika pomorskog plovila registriranog u upisniku brodova, na razdoblje koje nije dulje od dvije godine i pod određenim uvjetima, izdati opozivo odobrenje za plovidbu pod drugom nacionalnom zastavom koja nije njemačka zastava ako je plovidba pod tom zastavom odobrena primjenjivim stranim pravom, ne dovodeći u pitanje prava i obveze koje proizlaze iz prava Unije.

25 Na temelju članka 7.a stavka 3. FlaggRG-a, pravo na plovidbu pod njemačkom zastavom ne može se izvršavati sve dok je na snazi odobrenje za promjenu zastave.

Glavni postupak i prethodno pitanje

26 Društvo P & I osiguravatelj je sa sjedištem u Ujedinjenoj Kraljevini koji nudi pomorska osiguranja u cijelom svijetu i koji je od 2. studenoga 2011. pravni sljednik društva Marine Shipping Mutual Insurance Company, poduzetnika koji je sklopio ugovore o osiguranju o kojima je riječ u glavnom postupku.

27 Navedeni ugovori sklopljeni su s četrnaest društava i pokrivaju različite rizike povezane s iskorištavanjem pomorskih plovila čija su ta društva vlasnici. Ti se ugovori osobito odnose na građanskopravnu odgovornost, pravnu zaštitu, tzv. „kasko” (različite vrste štete na brodovima) i ratnu opasnost.

28 Ta društva imaju sjedište u Njemačkoj i upisana su u trgovački registar Amtsgerichta Hamburg (Općinski sud u Hamburgu, Njemačka) kao društva s ograničenom odgovornošću njemačkog prava.

29 Sva predmetna pomorska plovila upisana su u upisnik brodova koji vodi taj isti sud.

30 Stranke ugovora o osiguranju o kojem je riječ u glavnom postupku, kao ugovaratelji osiguranja ili suugovaratelji, također su i brodarski poduzetnik koji obavlja svoje djelatnosti kao upravitelj navedenih četrnaest društava i čija flota obuhvaća sva pomorska plovila u glavnom postupku, i zakupnici golih brodova sa sjedištem u Liberiji i Malti.

31 U skladu s člankom 7. stavkom 1. FlaggRG-a, BSH je odobrio brodovima društava o kojima je riječ u glavnom postupku da plove pod drugom nacionalnom zastavom, umjesto njemačke zastave, odnosno pod zastavama Liberije ili Malte. Tijekom razdoblja promjene zastave ti brodovi ipak su ostali upisani u njemački upisnik brodova.

32 Na temelju ugovora o osiguranju o kojima je riječ u glavnom postupku, društvo P & I naplatilo je naknade u obliku premija osiguranja koje nisu bile navedene u poreznoj prijavi u Njemačkoj u svrhu poreza na osiguranje.

33 Nakon poreznog nadzora provedenog 2012. BSH je 11. studenoga 2014. izdao porezno rješenje zahtijevajući od društva P & I plaćanje poreza na osiguranje u iznosu od 13 374,57 eura za prosinac 2009.

34 Odlukom od 15. siječnja 2016. BSH je odbio prigovor koji je podnijelo društvo P & I protiv tog poreznog rješenja.

35 To je društvo stoga sudu koji je uputio zahtjev podnijelo tužbu protiv te odluke ističući, među ostalim, da premije osiguranja o kojima je riječ u glavnom postupku nisu oporezive u Njemačkoj zato što se rizici povezani s osiguranim brodovima ne nalaze u Njemačkoj.

36 U tom pogledu, društvo P & I smatra da je država u kojoj je vozilo registrirano iz članka 2. točke (d) druge alineje Druge direktive 88/357 i kojoj pripada porezna nadležnost u pogledu navedenih premija osiguranja, ona koja je odobrila predmetni brod za uporabu. Konkretnije, riječ je o državi pod čijom je zastavom brod ovlašten ploviti s obzirom na to da ta država određuje razinu kvalitete koja se zahtijeva za brodove koji plove pod njezinom zastavom i stoga je odgovorna za rizik povezan s tim brodovima.

37 Suprotno tomu, BSH tvrdi da su premije osiguranja o kojima je riječ u glavnom postupku oporezive u Njemačkoj s obzirom na to da iz članka 1. stavka 2. druge rečenice točke 2. VersStG-a proizlazi da je njemački zakonodavac ispravno prenio članak 2. točku (d) drugu alineju Druge direktive 88/357 time što obvezu plaćanja poreza na osiguranje navedenog broda nije povezao s „registracijom” predmetnog broda, u smislu službenog odobrenja za uporabu, nego s upisom u službeni upisnik i dodjelom identifikacijskog broja tom brodu. Takav službeni upisnik brodova je samo onaj čiji je osnovni cilj dokazati vlasništvo nad predmetnim brodom.

38 Sud koji je uputio zahtjev smatra da se, primjenjujući isključivo nacionalno pravo, a osobito članak 1. stavak 2. VersStG-a, premije osiguranja koje naplaćuje društvo P & I trebaju oporezivati u Njemačkoj, među ostalim, zato što su pomorska plovila o kojima je riječ u glavnom postupku registrirana u Njemačkoj u „službenom ili službeno priznatom registru” u smislu te odredbe, odnosno u upisniku brodova.

39 Međutim, taj se sud pita može li se, kad je riječ o osiguranju koje se odnosi na „vozila svih vrsta” iz članka 2. točke (d) druge alineje Druge direktive 88/357, „*Zulassungsmitgliedstaat*”, odnosno „država članica prijema” ili „država članica u kojoj je vozilo registrirano”, a potonji pojam nije definiran, odnositi na državu pod čijom zastavom taj brod plovi, odnosno državu koja utvrđuje pravna pravila za upotrebu pomorskog plovila u općem prometu i, stoga, uvjete kojima podliježe njegova upotreba.

40 Naposljetku, sud koji je uputio zahtjev pita se, upućujući na sudsku praksu Suda (presude od 14. lipnja 2001., Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, i od 17. siječnja 2019., A, C-74/18, EU:C:2019:33), u kojoj je mjeri moguće, kada je riječ o tumačenju članka 2. točke (d) druge alineje Druge direktive 88/357, osloniti se samo na upis vozila u upisnik bez uzimanja u obzir odobrenja za uporabu tog vozila.

41 U tim okolnostima, Finanzgericht Köln (Financijski sud u Kölnu) odlučio je prekinuti postupak i Sudu uputiti sljedeće prethodno pitanje:

„Treba li članak 2. točku (d) drugu alineju [Druge direktive 88/357] u vezi [s] člankom 25. prvim stavkom prvim dijelom rečenice [te direktive] ili [s] člankom 46. stavkom 2. Direktive [92/49] u pogledu određivanja države članice u kojoj se nalazi rizik tumačiti na način da je pritom u slučajevima

zaštite od rizika koji su povezani s upravljanjem pomorskim plovilom riječ o državi u kojoj je pomorsko plovilo upisano u službeni registar u svrhu dokazivanja vlasništva ili o državi pod čijom zastavom plovi pomorsko plovilo?"

Prethodno pitanje

42 Svojim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 46. stavak 2. prvi podstavak Direktive 92/49, u vezi s člankom 2. točkom (d) drugom alinejom Druge direktive 88/357 tumačiti na način da kada se ugovori o osiguranju odnose na pokrivanje različitih rizika u vezi s iskorištavanjem pomorskih plovila upisanih u upisnik brodova koji vodi država članica, ali koji plove pod zastavom druge države članice ili treće države u skladu s odobrenjem za privremenu promjenu zastave, treba smatrati da je „država članica u kojoj je vozilo registrirano" i stoga „država članica u kojoj se nalazi rizik", u smislu tih odredaba, te koja ima isključivu ovlast oporezivanja naplaćenih premija na temelju navedenih ugovora o osiguranju, ona država članica koja vodi upisnik brodova u koji je taj brod upisan primarno u svrhu dokazivanja vlasništva navedenog broda ili država članica ili treća država pod čijom zastavom plovi taj brod.

43 Iz zajedničkog tumačenja članka 46. stavka 2. prvog podstavka Direktive 92/49 u vezi s člankom 2. točkom (d) drugom alinejom Druge direktive 88/357 proizlazi da kada se ugovor o osiguranju odnosi na „bilo koju vrstu vozila", ugovor „podliježe isključivo neizravnim porezima i parafiskalnim davanjima na premije osiguranja" u „državi članici u kojoj je vozilo registrirano" s obzirom na to da se potonja država smatra „državom članicom u kojoj se nalazi rizik".

44 Posebnost glavnog postupka je u činjenici da su plovila o kojima je riječ bila upisana u upisnik brodova koji je vodio Amtsgericht Hamburg (Općinski sud u Hamburgu) i ostala su upisana u taj upisnik, iako su nakon odobrenja za promjenu zastave koju je izdao BSH, nadležno njemačko tijelo u tom području, ta plovila privremeno plovila pod zastavom druge države članice ili treće zemlje.

45 U takvoj se iznimnoj situaciji postavlja pitanje je li „država članica u kojoj je vozilo registrirano" u smislu članka 2. točke (d) druge alineje Druge direktive 88/357 i stoga „država članica u kojoj se nalazi rizik", u smislu članka 46. stavka 2. prvog podstavka Direktive 92/49, država koja vodi upisnik brodova u koji je predmetni brod upisan primarno u svrhu dokazivanja vlasništva nad tim brodom ili država pod čijom zastavom plovi navedeni brod, a u kojoj taj brod može također biti upisan u upisnik.

46 Najprije valja podsjetiti da je, kao prvo, Sud već utvrdio da je u trenutačnom stanju prava Unije na državama članicama da odrede, u skladu s općim pravilima međunarodnog prava, potrebne uvjete za upis broda u njihove upisnike i za dodjelu prava tom brodu da plovi pod njihovim zastavama, ali prilikom izvršavanja te nadležnosti, države članice moraju poštovati pravila prava Unije (vidjeti u tom smislu presudu od 25. srpnja 1991., Factortame i dr., C-221/89, EU:C:1991:320, t. 13. i 14.), iako u skladu s člankom 91. stavkom 1. Konvencije iz Montego Baya, za tumačenje koje je Sud nadležan (presuda od 7. svibnja 2020., Rina, C-641/18, EU:C:2020:349, t. 46. i navedena sudska praksa), mora postojati „stvarna veza" između države i brodova o kojima je riječ, bilo u svrhu njihove registracije na području te države ili dodjele prava ili mogućnosti tim brodovima da plove pod zastavom navedene države.

47 Kao drugo, valja istaknuti da je država članica nadležna za oporezivanje premija osiguranja na temelju članka 46. stavka 2. prvog podstavka Direktive 92/49 u vezi s člankom 2. točkom (d) drugom alinejom Druge direktive 88/357 država članica na čijem je području vozilo registrirano na dan plaćanja tih premija, a ne država članica na čijem je području vozilo bilo registrirano prilikom sklapanja ugovora o osiguranju, s obzirom na to da te odredbe treba tumačiti „dinamično" (vidjeti u tom smislu presudu od 21. veljače 2013., RVS Levensverzekeringen, C-243/11, EU:C:2013:85, t. 53.).

48 Kad je riječ o tumačenju pojma „država članica u kojoj je vozilo registrirano”, u smislu članka 2. točke (d) druge alineje Druge direktive 88/357, prema ustaljenoj sudskoj praksi Suda, iz zahtjeva za ujednačenu primjenu prava Unije kao i načela jednakosti proizlazi da se pojmovi iz odredbe prava Unije koja ne sadržava nikakvo izričito upućivanje na pravo država članica za utvrđivanje njezina smisla i dosega u cijeloj Europskoj uniji trebaju tumačiti na autonoman i ujednačen način, uzimajući u obzir ne samo tekst te odredbe nego i njezin kontekst i cilj koji se želi postići propisom o kojem je riječ (vidjeti u tom smislu osobito presude od 21. veljače 2013., RVS Levensverzekeringen, C-243/11, EU:C:2013:85, t. 23. i od 19. prosinca 2013., Fish Legal i Shirley, C-279/12, EU:C:2013:853, t. 42. i navedenu sudsku praksu). Kao što je to među ostalim istaknula Europska komisija, nastanak neke odredbe prava Unije može se također pokazati relevantnim za njezino tumačenje (presuda od 25. lipnja 2020., A i dr. (Vjetroelektrane u Aalteru i Neveleu), C-24/19, EU:C:2020:503, t. 37. i navedena sudska praksa).

49 Valja utvrditi da pojam „država članica u kojoj je vozilo registrirano” u smislu članka 2. točke (d) druge alineje Druge direktive 88/357 zakonodavac Unije nije definirao i ta odredba ne sadržava nikakvo izričito upućivanje na pravo država članica radi utvrđivanja svojeg smisla i dosega. Stoga taj pojam treba tumačiti autonomno i ujednačeno.

50 U ovom slučaju takvo ujednačeno tumačenje osobito je važno s obzirom na to da je jedini cilj te odredbe odrediti državu članicu koja ima isključivu ovlast oporezivanja premija osiguranja na temelju članka 46. stavka 2. prvog podstavka Direktive 92/49.

51 Najprije, kad je riječ o tekstu članka 2. točke (d) druge alineje Druge direktive 88/357, dvojbe suda koji je uputio zahtjev u pogledu tumačenja te odredbe osobito se odnose na dvosmislenost njemačke verzije te odredbe u dijelu u kojem se u njoj koristi pojam „*Zulassungsmitgliedstaat*” koji, ovisno o kontekstu u kojem se koristi, upućuje ili na državu članicu u kojoj je vozilo upisano ili registrirano ili na državu članicu prijema ili izdavanja odobrenja za upotrebu tog vozila.

52 Društvo P & I oslanja se na pojam „*Zulassungsmitgliedstaat*”, u smislu države članice prijema ili izdavanja odobrenja za upotrebu kako bi tvrdilo da se pojmom „država članica u kojoj je vozilo registrirano”, iz članka 2. točke (d) druge alineje Druge direktive 88/357, podrazumijeva država koja je odobrila vozilo za upotrebu ili ga primila, u ovom slučaju brod, što će biti potvrđeno njegovom registracijom. Budući da za razliku od drugih vozila poput automobila, motocikala ili zrakoplova, na razini Unije ne postoje propisi o prijemu ili odobrenju za upotrebu brodova, valja uputiti na državu pod čijom zastavom brod plovi s obzirom na to da ta država članica predviđa pravni okvir koji se primjenjuje na iskorištavanje tog broda, što je povezano s rizikom koji postoji u vezi s tim brodom prilikom njegova iskorištavanja.

53 Međutim, kao što je to također istaknuo nezavisni odvjetnik u točki 49. svojeg mišljenja, sve jezične verzije članka 2. točke (d) druge alineje Druge direktive 88/357, osim verzije na njemačkom jeziku, koriste pojam država članica „u kojoj je vozilo registrirano” ili „upisano”.

54 Međutim, prema ustaljenoj sudskoj praksi, formulacija neke odredbe prava Unije korištena u jednoj od jezičnih inačica ne može služiti kao jedina osnova tumačenja te odredbe niti joj se može dati prednost u odnosu na druge jezične inačice (presuda od 12. rujna 2019., A i dr., C-347/17, EU:C:2019:720, t. 38. i navedena sudska praksa).

55 U tom pogledu valja istaknuti da je pojam „*Zulassungsmitgliedstaat*”, shvaćen u jednom od tih dvaju značenja, odnosno onom države članice u kojoj je vozilo registrirano ili upisano, u skladu s terminologijom upotrijebljenom u svim drugim jezičnim verzijama članka 2. točke (d) druge alineje Druge direktive 88/357.

56 Činjenica da za brodove ne postoje, za razliku od drugih vozila obuhvaćenih tom odredbom, propisi na razini Unije koji se odnose na takav prijem ili odobrenje također je protivna tumačenju te odredbe prema kojem se ona odnosi na državu članicu prijema ili odobrenja za upotrebu.

57 Stoga, s obzirom na sam tekst članka 2. točke (d) druge alineje Druge Direktive 88/357, valja smatrati da se ta odredba, tumačena s obzirom na sve jezične verzije, odnosi na državu članicu registracije ili upisa broda, a ne na državu članicu odobrenja ili prijema za upotrebu tog broda na koju se samo njemačka jezična verzija te odredbe može odnositi na temelju jednog od dvaju značenja pojma „*Zulassungsmitgliedstaat*”.

58 Valja dodati da su, prema njihovu uobičajenom značenju, pojmovi „registracija” i „upis” brodova zamjenjivi u smislu članka 2. točke (d) druge alineje Druge direktive 88/357, kao što to uostalom proizlazi iz različitih jezičnih verzija te odredbe, osim njemačke jezične verzije, koje koriste jedan od tih dvaju pojmova kao što je to već navedeno u točki 53. ove presude.

59 S obzirom na to, i ponovno s obzirom na sam tekst članka 2. točke (d) druge alineje Druge direktive 88/357, čini se da se ne može *a priori* isključiti da pojmovi „država članica u kojoj je vozilo registrirano” ili „država članica upisa” mogu obuhvaćati, osim države koja vodi upisnik u koji su brodovi upisani u svrhu dokazivanja njihova vlasništva i, prema potrebi, drugih stvarnih prava upisanih na navedenim brodovima uključujući i hipoteke na njima, državu pod čijom zastavom plove ti brodovi, također s obzirom na to, kao što je to predviđeno u članku 94. stavku 2. točki (a) Konvencije iz Montego Baya, da su sve države dužne upisati brodove koje plove pod njezinom zastavom u nacionalni upisnik.

60 Nadalje, kad je riječ o nastanku članka 2. točke (d) druge alineje Druge direktive 88/357, valja istaknuti da je prvotni Komisijin prijedlog od 30. prosinca 1975. (COM(1975) 516 *final*) (SL 1976., C 32, str. 2.), koji je bio temelj te Druge direktive, predviđao da se „država članica u kojoj se nalazi rizik” treba smatrati ona „država članica u kojoj je vozilo registrirano, ako se osiguranje odnosi na kopnena vozila” ili „država članica u kojoj ugovaratelj osiguranja ima uobičajeno boravište, ako je on vlasnik vozila ili ima financijski interes u tom vozilu ili je upravitelj vozila, ili ako to nije moguće, država članica u kojoj je vozilo registrirano, ako se osiguranje odnosi na tračna vozila, zračne letjelice te morska, riječna i jezerska plovila i plovila za plovidbu kanalima”.

61 U izmijenjenom prijedlogu direktive od 16. veljače 1978. (COM(1978) 63 *final*) ta dva kriterija za poveznice zadržana su, ali njihov je redoslijed obrnut, tako da je veza s državom članicom u kojoj ugovaratelj osiguranja ima uobičajeno boravište bila primjenjiva samo u slučaju zadanog kriterija, odnosno u slučaju kada vozilo nije bilo registrirano.

62 Kad je riječ o konačnoj verziji članka 2. točke (d) druge alineje Druge Direktive 88/357, u njoj se spominje samo „država članica u kojoj je vozilo registrirano”, i to za sva vozila, uključujući brodove.

63 Iako se poveznica s državom članicom uobičajenog boravišta ili poslovnog nastana ugovaratelja osiguranja nalazi u kolizijskom pravilu iz posljednje alineje članka 2. točke (d) Druge direktive 88/357, to se pravilo ne primjenjuje na osiguranja koja se odnose na vozila bilo koje vrste s obzirom na to da su ta vozila posebno obuhvaćena drugom alinejom te odredbe. Stoga to kolizijsko pravilo nema izravan utjecaj na tumačenje pojmova iz druge alineje navedene odredbe.

64 Ipak, kao što to tvrdi Komisija, čini se da nastanak članka 2. točke (d) druge alineje Druge direktive 88/357 može upućivati na to da se poveznica s „država članica u kojoj je vozilo registrirano” implicitno odnosi na vezu koja postoji između osobe ili društva koje je vlasnik predmetnog broda ili ima financijski interes u tom brodu i države koja vodi upisnik brodova u koji je upisan navedeni brod, a koji potvrđuje njegovo vlasništvo.

65 Međutim, valja priznati da se nastanak te odredbe također može tumačiti i tako da činjenica da je zakonodavac Unije naposljetku prihvatio samo poveznicu s „država članica u kojoj je vozilo registrirano" upućuje na to da alternativni kriterij koji upućuje na uobičajeno boravište ugovaratelja osiguranja vlasnika predmetnog vozila i koji ima financijski interes u tom vozilu ili je upravitelj tog vozila, ne bi trebao imati ulogu u okviru druge alineje članka 2. točke (d) Druge direktive 88/357, nego najviše u okviru posljednje alineje te odredbe.

66 Stoga se na temelju tog nastanka ne može zaključiti kako se treba tumačiti pojam „država članica u kojoj je vozilo registrirano" u smislu članka 2. točke (d) druge alineje Druge direktive 88/357.

67 Naposljetku, kad je riječ o kontekstu i cilju odredaba članka 46. stavka 2. prvog podstavka Direktive 92/49 i članka 2. točke (d) druge alineje Druge direktive 88/357, valja podsjetiti da iz tog članka 2. točke (d) proizlazi da je zakonodavac Unije namjeravao za sve vrste osiguranih rizika predložiti rješenje koje omogućuje da se utvrdi država u kojoj se rizik nalazi na temelju konkretnih i fizičkih kriterija, a ne na temelju pravnih kriterija. Cilj koji se želio postići bio je da svakomu riziku odgovara konkretan element koji omogućuje da ga se smjesti u određenu državu članicu (presuda od 14. lipnja 2001., Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, t. 44.).

68 Tako, primjerice, na temelju članka 2. točke (d) druge alineje Druge direktive 88/357 proizlazi da, ako se ugovor odnosi na vozilo, država članica u kojoj se nalazi rizik je ona država u kojoj je vozilo registrirano, čak i ako se ne radi o državi članici u kojoj se vozilo upotrebljava (vidjeti u tom smislu presudu od 14. lipnja 2001., Kvaerner (C-191/99, EU:C:2001:332, t. 45.).

69 Usto, s obzirom na uvodnu izjavu 30. Direktive 92/49, očito je da je njezin članak 46. stavak 2. prvi podstavak namijenjen ublažavanju opasnosti od toga da razlike u strukturi i stopama neizravnih poreza koji se primjenjuju na transakcije osiguranja ne dovedu do narušavanja tržišnog natjecanja između država članica u području usluga osiguranja (vidjeti u tom smislu presudu od 14. lipnja 2001., Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, t. 49.).

70 Odabir mjesta rizika kao kriterija kojim se određuje država koja ima ovlast oporezivanja omogućuje uklanjanje narušavanja tržišnog natjecanja između poduzetnika različitih država članica koji nude usluge osiguranja (presuda od 14. lipnja 2001., Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, t. 50.).

71 Taj izbor također omogućuje da se otkloni opasnost od dvostrukog oporezivanja kao i mogućeg izbjegavanja plaćanja poreza, s obzirom na to da svakom riziku odgovara jedan poslovni nastan te stoga i jedna država članica (vidjeti u tom smislu presudu od 14. lipnja 2001., Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, t. 51.).

72 Iz toga slijedi da se prilikom tumačenja odredbi članka 46. stavka 2. prvog podstavka Direktive 92/49 i članka 2. točke (d) druge alineje Druge direktive 88/357 treba uzeti u obzir cilj kojim se želi ukloniti narušavanje tržišnog natjecanja među poduzetnicima iz različitih država članica koji nude usluge osiguranja, a koji podrazumijeva da se ukloni opasnost i od dvostrukog oporezivanja i od izbjegavanja plaćanja poreza, pri čemu se daje prednost samo jednom tumačenju koje osigurava da će se predmetna opasnost ograničiti na jednu državu članicu i da će se temeljiti na jednom značenju kriterija mjesta rizika čija je osnova na konkretnim i fizičkim kriterijima, a ne na pravnim kriterijima.

73 Stoga se postavlja pitanje, uzimajući u obzir ciljeve navedenih odredaba, proizlazi li iz tih odredaba da pojam „država članica u kojoj je vozilo registrirano", u smislu članka 2. točke (d) druge alineje Druge direktive 88/357, treba tumačiti na način da se odnosi na državu članicu koja vodi upisnik, poput upisnika brodova, u koji su upisani brodovi kako bi ih se moglo povezati s njihovim vlasnicima koji su odgovorni za te brodove, ili na državu članicu pod čijom zastavom plove navedeni brodovi koja u skladu s člankom 94. Konvencije iz Montego Baya „vodi upisnik brodova s imenima i podacima o

brodovima koji vijore njezinu zastavu", „djelotvorno vrši svoju jurisdikciju i nadzor nad brodovima koji vijore njezinu zastavu glede upravnih, tehničkih i socijalnih pitanja" i „poduzima potrebne mjere za ostvarivanje sigurnosti na moru".

74 Kad je riječ o cilju izbjegavanja dvostrukog oporezivanja valja podsjetiti, kao što je to već istaknuto u točki 46. ove presude, da u trenutačnom stanju prava Unije i u skladu s međunarodnim pravom, svaka država članica utvrđuje uvjete registracije brodova na svojem državnom području kao i uvjete koji se zahtijevaju kako bi ti brodovi imali pravo ploviti pod njezinom zastavom i, prema tome, kako bi imali njezinu državnu pripadnost, iako, u skladu s člankom 91. stavkom 1. Konvencije iz Montego Baya mora postojati „stvarna veza" između države i brodova o kojima je riječ.

75 Stoga se bez usklađivanja pravila u području registracije brodova na razini Unije ne može isključiti da brod može biti registriran u više država članica ako postoje stvarne veze između tog broda i više država članica, što bi moglo dovesti do višestrukog oporezivanja.

76 Međutim, s jedne strane, kao što je to istaknuo nezavisni odvjetnik u točki 75. svojeg mišljenja, zakonodavstvo većine država članica isključuje višestruke upise koji mogu dovesti do višestrukog oporezivanja.

77 U ovom slučaju članak 14. stavak 1. SchRegO-a određuje da pomorsko plovilo ne može biti upisano u njemački upisnik brodova sve dok je upisano u strani upisnik brodova.

78 S druge strane, valja utvrditi da članak 92. stavak 1. Konvencije iz Montego Baya određuje da „brodovi plove pod zastavom samo jedne države", što bi, ako bi se kriterij poveznice s državom zastave zadržao u svrhu članka 2. točke (d) druge alineje Druge direktive 88/357, moglo isključiti dvostruku registraciju i stoga dvostruko oporezivanje.

79 U ovom slučaju, članak 6. stavak 1. FlaggRG-a propisuje da pomorska plovila koja na temelju članka 1. tog zakona trebaju ploviti pod njemačkom zastavom ne smiju ploviti pod drugim zastavama kao nacionalnim zastavama.

80 S obzirom na navedeno, korištenje državom zastave radi određivanja mjesta rizika za potrebe članka 2. točke (d) druge alineje Druge direktive 88/357 ne omogućuje da se isključi opasnost od izbjegavanja plaćanja poreza što je drugi cilj članka 46. stavka 2. prvog podstavka Direktive 92/49 i članka 2. točke (d) druge alineje Druge direktive 88/357, kao što to dokazuje upravo predmet u glavnom postupku u kojem je riječ o promjeni zastave predmetnih brodova, koju je na početku doista odobrila država u kojoj su ti brodovi bili i ostali upisani, i u kojem je izvršen izbor druge države zastave koja ima očito manje izravne i konkretne veze s tim brodovima od države članice u kojoj su oni upisani primarno u svrhu dokazivanja njihova vlasništva.

81 Iz toga slijedi, kao što je to istaknuo i nezavisni odvjetnik u točki 73. svojeg mišljenja, da bi korištenje države koja vodi upisnik u koji su upisani brodovi radi određivanja mjesta rizika za potrebe članka 2. točke (d) druge alineje Druge direktive 88/357 omogućilo da se bolje odgovori na sve ciljeve te direktive u pogledu opasnosti od dvostrukog oporezivanja i izbjegavanja plaćanja poreza.

82 Usto, način tumačenja pojma „država članica u kojoj je vozilo registrirano" u smislu članka 2. točke (d) druge alineje Druge direktive 88/357 mora se utvrditi također s obzirom na svrhu te odredbe, koja je već navedena u točki 67. ove presude, a koja se sastoji od određivanja države u kojoj se nalazi rizik oslanjajući se na konkretne i fizičke kriterije, kako bi svakomu riziku odgovarao konkretan element koji omogućuje da ga se smjesti u određenu državu članicu (vidjeti u tom smislu presudu od 14. lipnja 2001., Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, t. 44.).

83 Doista, registar brodova, s obzirom na to da kao glavni cilj ima identifikaciju vlasnika broda koji je u njemu upisan i koji je primarno odgovoran za rizike povezane s tim brodom i njegovim iskorištavanjem, zbog čega je taj vlasnik sklopio ugovor o osiguranju koji pokriva te rizike kako bi zaštitio svoje imovinske interese na navedenom brodu, omogućava određivanje mjesta rizika povezanih s tim brodom u državi članici koja je određena na temelju konkretnog i fizičkog elementa, odnosno veze između vlasnika tog broda i države članice u kojoj je taj brod upisan, i koja se može šire opisati, prema potrebi, kao država članica čiji je državljanin vlasnik broda i/ili u kojoj on ima svoje uobičajeno boravište ili poslovni nastan.

84 Takva poveznica također omogućuje pokrivanje složenih slučajeva koji su česti u području pomorskih osiguranja i o kojima svjedoči glavni predmet u dijelu u kojem je obilježen pokrivanjem vrlo različitih rizika povezanih s iskorištavanjem brodova i koji uključuju brodarskog poduzetnika i zakupnike golih brodova.

85 Usto, taj se kriterij može ujednačeno primijeniti na „sve vrste vozila”, poput onih iz članka 2. točke (d) druge alineje Druge direktive 88/357.

86 Nasuprot tomu, kao što to također ističe Komisija, ne postoji *a priori* konkretna i izravna veza između države pod čijom zastavom plovi brod i odgovornosti za rizik povezan s brodom koji omogućuje određivanje mjesta tog rizika na državnom području te države.

87 Naime, iako je točno da država pod čijom zastavom plovi brod obavlja kontrole i poduzima mjere kako bi osigurala njegovu sigurnost na moru, ta razmatranja nisu, sama po sebi, povezana s rizikom koji je svojstven iskorištavanju tog broda u odnosu na njegova vlasnika čiji je primarni interes osigurati navedeni brod radi zaštite svojih financijskih interesa u tom brodu.

88 Naposljetku, valja podsjetiti da je za utvrđivanje države članice u kojoj se nalazi rizik, u smislu članka 2. točke (d) Druge direktive 88/357, osobito potrebno utvrditi konkretnu djelatnost čiji su rizici pokriveni različitim ugovorima o osiguranju o kojima je riječ u glavnom postupku (vidjeti u tom smislu presudu od 17. siječnja 2019., A (C-74/18, EU:C:2019:33, t. 31.)

89 Doista, kao što je to u biti također istaknuo nezavisni odvjetnik u točki 85. svojeg mišljenja, valja utvrditi, podložno provjeri suda koji je uputio zahtjev, da je u ovom slučaju određivanje Njemačke kao mjesta raznih rizika povezanih s iskorištavanjem predmetnih brodova potvrđeno činjenicom da ugovori o osiguranju o kojima je riječ u glavnom postupku obuhvaćaju te rizike i da su te ugovore sklopila osobito društva koja su vlasnici brodova na kojima je primarno odgovornost za te brodove te da se čini da je njihova upotreba nepromijenjena neovisno o privremenoj promjeni zastave navedenih brodova.

90 S obzirom na sva prethodna razmatranja, na postavljeno pitanje valja odgovoriti da članak 46. stavak 2. prvi podstavak Direktive 92/49, u vezi s člankom 2. točkom (d) drugom alinejom Druge direktive 88/357 treba tumačiti na način da, u slučaju kada se ugovori o osiguranju odnose na pokrivanje različitih opasnosti povezanih s upotrebom pomorskih plovila upisanih u upisnik brodova koji vodi država članica, ali koji plove pod zastavom druge države članice ili treće države u skladu s odobrenjem za privremenu promjenu zastave, treba smatrati da je „država članica u kojoj je vozilo registrirano” i stoga, „država članica u kojoj se nalazi rizik”, u smislu tih odredaba, i koja ima isključivu ovlast oporezivanja naplaćenih premija na temelju navedenih ugovora o osiguranju, ona država članica koja vodi upisnik brodova u koji je taj brod upisan primarno u svrhu dokazivanja vlasništva navedenog broda.

Troškovi

91 Budući da ovaj postupak ima značaj prethodnog pitanja za stranke glavnog postupka pred sudom koji je uputio zahtjev, na tom je sudu da odluči o troškovima postupka. Troškovi podnošenja očitovanja Sudu, koji nisu troškovi spomenutih stranaka, ne nadoknađuju se.

Slijedom navedenog, Sud (treće vijeće) odlučuje:

Članak 46. stavak 2. prvi podstavak Direktive Vijeća 92/49/EEZ od 18. lipnja 1992. o usklađivanju zakona i drugih propisa koji se odnose na izravno osiguranje osim životnog osiguranja te kojom se izmjenjuje Direktiva 73/239/EEZ i Direktiva 88/357/EEZ (Treća direktiva o neživotnom osiguranju) u vezi s člankom 2. točkom (d) drugom alinejom Druge Direktive Vijeća 88/357/EEZ od 22. lipnja 1988. o usklađivanju zakona i drugih propisa u odnosu na izravno osiguranje osim životnog osiguranja, koja propisuje odredbe kako bi se olakšalo učinkovito ostvarivanje slobode pružanja usluga i izmjeni Direktive 73/239/EEZ, treba tumačiti na način da u slučaju kada se ugovori o osiguranju odnose na pokrivanje različitih opasnosti povezanih s iskorištavanjem pomorskih plovila upisanih u upisnik brodova koji vodi država članica, ali koji plove pod zastavom druge države članice ili treće države u skladu s odobrenjem za privremenu promjenu zastave, treba smatrati da je „država članica u kojoj je vozilo registrirano” i stoga „država članica u kojoj se nalazi rizik”, u smislu tih odredaba, i koja ima isključivu ovlast oporezivanja naplaćenih premija na temelju navedenih ugovora o osiguranju, ona država članica koja vodi upisnik brodova u koji je taj brod upisan primarno u svrhu dokazivanja vlasništva navedenog broda.

Potpisi