Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (kolmas koda)

15. aprill 2021 *

Eelotsusetaotlus – Otsekindlustustegevus, välja arvatud elukindlustustegevus – Teine direktiiv 88/357/EMÜ – Artikli 2 punkti d teine taane – Direktiiv 92/49/EMÜ – Artikli 46 lõike 2 esimene lõik – Kindlustusmaksetelt tasutav maks – Mõiste „riski asukohaliikmesriik“ – Mis tahes liiki sõidukid – Mõiste „registreerimise liikmesriik“ – Merelaevade kindlustus – Laevad, mis on kantud ühe liikmesriigi laevaregistrisse, kuid sõidavad tähtajalise loa alusel teise liikmesriigi või kolmanda riigi riigilipu all

Kohtuasjas C-786/19,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Finanzgericht Kölni (Kölni maksukohus, Saksamaa) 22. veebruari 2019. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 23. oktoobril 2019, menetluses

The North of England P & I Association Ltd., Marine Shipping Mutual Insurance Company õigusjärglane,

versus

Bundeszentralamt für Steuern,

EUROOPA KOHUS (kolmas koda),

koosseisus: koja president A. Prechal (ettekandja), kohtunikud N. Wahl, F. Biltgen, L. S. Rossi ja J. Passer,

kohtujurist: A. Rantos,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

– The North of England P & I Association Ltd, Marine Shipping Mutual Insurance Company õigusjärglane, esindajad: *Rechtsanwälte* C. Möser ja U. Grünwald,

– Saksamaa valitsus, esindajad: J. Möller ja D. Klebs,

– Euroopa Komisjon, esindajad: W. Mölls, D. Triantafyllou ja H. Tserepa-Lacombe,

olles 27. jaanuari 2021. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

* Kohtumenetluse keel: saksa.

on teinud järgmise

otsuse

1 Eelotsusetaotlus käsitleb seda, kuidas tõlgendada nõukogu 22. juuni 1988. aasta teise direktiivi 88/357/EMÜ otsekindlustustegevusega, välja arvatud elukindlustustegevusega seotud õigusnormide kooskõlastamise kohta, millega nähakse ette sätted teenuste osutamise vabaduse tegeliku kasutamise hõlbustamiseks ja muudetakse direktiivi 73/239/EMÜ (EÜT 1988, L 172, lk 1; ELT eriväljaanne 06/01, lk 198), artikli 2 punkti d teist taanet ning nõukogu 18. juuni 1992. aasta direktiivi 92/49/EMÜ otsekindlustustegevusega, välja arvatud elukindlustustegevusega seotud õigusnormide kooskõlastamise kohta, millega muudetakse direktiive 73/239/EMÜ ja 88/357/EMÜ (kolmas kahjukindlustuse direktiiv) (EÜT 1992, L 228, lk 1; ELT eriväljaanne 06/01, lk 346) artikli 46 lõike 2 esimest lõiku.

2 Taotlus on esitatud Ühendkuningriigis asutatud kindlustusettevõtja The North of England P & I Association Ltd (edaspidi „P & I“) ja Bundeszentralamt für Steuerni (föderaalne maksuamet, Saksamaa) (edaspidi „BZS“) vahelises kohtuvaidluses, mille ese on kindlustusmaksuotsus, mis on seotud P & I-le makstud maksetega erinevate riskide kindlustamise eest, mis on seotud Saksamaa Liitvabariigi laevaregistrisse kantud merelaevade, mis sõidavad tähtajalise loa alusel teise liikmesriigi või kolmanda riigi lipu all, kasutamisega.

Õiguslik raamistik

Rahvusvaheline õigus

3 Montego Bays 10. detsembril 1982 alla kirjutatud Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni mereõiguse konventsioon (edaspidi „Montego Bay konventsioon“) jõustus 16. novembril 1994. Konventsioon kiideti Euroopa Ühenduse nimel heaks nõukogu 23. märtsi 1998. aasta otsusega 98/392/EÜ (EÜT 1998, L 179, lk 1; ELT eriväljaanne 04/03, lk 260).

4 Selle konventsiooni artiklis 90 „Meresõiduvabadus“ on kirjas, et „[igal]riigil on õigus saata avamerele oma lipu all sõitvaid laevu“.

5 Selle konventsiooni artikli 91 „Laeva riikkondsus“ lõikes 1 on sätestatud:

„Riik kehtestab laeva oma riikkondsusse võtmise, oma territooriumil registreerimise ja oma lipu all sõitmise tingimused. Laeval on selle riigi riikkondsus, kelle lipu all tal on õigus sõita. Nimetatud riigi ja laeva vahel peab olema tegelik seos.“

6 Montego Bay konventsiooni artikli 92 „Laevade seisund“ lõikes 1 on sätestatud:

„Ühe riigi lipu all sõitvad laevad on avamerel viibides selle riigi ainujurisdiktsiooni all, kui rahvusvaheliste lepingutega või käesoleva konventsiooniga ei nähta ette teisiti. […]“.

7 Konventsiooni artiklis 94 „Lipuriigi kohustused“ on sätestatud:

„1. Riik teostab oma lipu all sõitvate laevade haldus-, tehnilistes ja sotsiaalküsimustes oma jurisdiktsiooni ja kontrolli.

2. Riik:

a) peab registrit, mis sisaldab tema lipu all sõitvate laevade nimesid ja muid andmeid, välja arvatud laevad, millele nende väiksuse tõttu ei kohaldata üldtunnustatud rahvusvahelisi eeskirju, ning

b) siseriikliku õiguse alusel kohaldab oma lipu all sõitva laeva ning selle kapteni, juhtkonna ja meeskonna suhtes oma jurisdiktsiooni haldus-, tehnilistes ja sotsiaalküsimustes.

3. Riik võtab oma lipu all sõitvate laevade suhtes mereohutuse tagamise meetmeid […]

[…]“.

Liidu õigus

Teine direktiiv 88/357

8 Teise direktiivi 88/357 artikli 2 punktis d oli sätestatud:

„Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

[…]

d) riski asukohaliikmesriik:

– liikmesriik, kus asub vara, juhul kui kindlustus käsitleb kas hooneid või hooneid ja nende sisu, niivõrd kui sisu on hõlmatud sama kindlustuspoliisiga,

– registreerimise liikmesriik, kui kindlustus käsitleb mis tahes liiki sõidukeid,

– liikmesriik, kus kindlustusvõtja võttis poliisi, kui tegemist on poliisidega, mis kestavad neli kuud või vähem ja hõlmavad reisi- või puhkuseriske olenemata asjaomase kindlustuse liigist,

– liikmesriik, kus asub kindlustusvõtja alaline elukoht, või kui kindlustusvõtja on juriidiline isik, siis viimase lepinguga seotud üksuse asukohaliikmesriik kõigil juhtudel, mida pole selgesõnaliselt hõlmatud eelmiste taanetega.“

Direktiiv 92/49

9 Direktiivi 92/49 põhjendustes 1, 2 ja 30 oli märgitud:

„(1) vaja on välja kujundada otsekindlustuse, välja arvatud elukindlustuse siseturg, pidades silmas nii asutamisõigust kui ka teenuste osutamise vabadust, et muuta [liidus] asuvate riskide kindlustamine hõlpsamaks [Euroopa Liidus] asuva peakontoriga kindlustusseltsidele;

(2) [teine direktiiv 88/357] on juba andnud olulise panuse otsekindlustuse, välja arvatud elukindlustuse siseturu loomiseks, võimaldades kindlustusvõtjatele, kes oma seisundi, suuruse või kindlustatavate riskide laadi tõttu ei vaja erilist kaitset riski asukohaliikmesriigis, täieliku vabaduse kasutada võimalikult avarat kindlustusturgu;

[…]

(30) mõned liikmesriigid ei kohalda kindlustustehingute suhtes ühtki kaudse maksustamise liiki, enamik aga kohaldab erimakse ja muid sissemaksevorme, kaasa arvatud hüvitusorganitele mõeldud lisamaksed; kõnealuste maksude ja sissemaksete struktuur ja määrad lahknevad märgatavalt liikmesriigiti, kus neid kohaldatakse; soovitav on vältida senistest lahknevustest põhjustatud liikmesriikidevahelisi konkurentsimoonutusi kindlustusteenuste vallas; edasise

ühtlustamiseni heastab sellise probleemi usutavasti riski asukohaliikmesriigi sätestatud maksusüsteemide ja muude sissemaksevormide kohaldamine ning liikmesriigid peavad kehtestama korra, millega tagatakse selliste maksude ja sissemaksete kogumine“.

10 Direktiivi 92/49 artikli 46 lõike 2 esimeses lõigus oli sätestatud:

„Piiramata kogu edasist ühtlustamist, sõltub iga kindlustusleping ainult kindlustusmaksetelt võetavatest kaudsetest maksudest ja muudest lõivudest riski asukohaliikmesriigis [teise direktiivi 88/357] artikli 2 punkti d tähenduses […]“.

Direktiiv 2009/138

11 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. novembri 2009. aasta direktiiviga 2009/138/EÜ kindlustus- ja edasikindlustustegevuse alustamise ja jätkamise kohta (Solventsus II) (ELT 2009, L 335, lk 1), mida on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. septembri 2012. aasta direktiiviga 2012/23/EL (ELT 2012, L 249, lk 1) (edaspidi „direktiiv 2009/138“), tühistati teine direktiiv 88/357 ja direktiiv 92/49 alates 1. jaanuarist 2014.

12 Direktiivi 2009/138 artikli 13 punkti 13 alapunktis b on „riski asukohaliikmesriik“ määratletud kui „registreerimise liikmesriik, kui kindlustus käsitleb mis tahes liiki sõidukeid“.

13 Selle direktiivi artikli 13 punkt 14 on sõnastatud järgmiselt:

„Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

[…]

14) „kohustuse liikmesriik“ – liikmesriik, kus on:
a) kindlustusvõtja alaline elukoht või
b) juriidilisest isikust kindlustusvõtja asukoht vastavalt sõlmitud kindlustuslepingule“.

14 Direktiivi 2009/138 artikli 157 „Kindlustusmaksete maksustamine“ lõikes 1 on ette nähtud, et „[i]lma et see piiraks edasist kooskõlastamist, kohaldatakse iga kindlustuslepingu suhtes ainult riski asukohaliikmesriigis või kohustuse liikmesriigis kindlustusmaksete suhtes kohaldatavaid kaudseid makse ja maksutaolisi lõivusid“.

15 Põhikohtuasja asjaolude toimumise ajal olid teine direktiiv 88/357 ja direktiiv 92/49 siiski veel kohaldatavad, mistõttu tuleb eelotsusetaotlusele vastata ainult neid direktiive arvestades.

Saksamaa õigus

Kindlustusmaksuseadus

16 10. jaanuari 1996. aasta kindlustusmaksuseaduse (Versicherungsteuergesetz; *BGBl* I S., lk 22; edaspidi „VersStG“) §-s 1 on sätestatud:

„(1) Maksustatakse iga makset kindlustusele, mis on sooritatud lepingust või mis tahes muust allikast tuleneva kindlustussuhte alusel.

2. Kui [liidu] liikmesriikide või muude [2. mai 1992. aasta] Euroopa Majanduspiirkonna lepingule [EÜT 1994, L 1, lk 3; ELT eriväljaanne 11/52, lk 3] alla kirjutanud riikide territooriumil asuv kindlustusandja on kindlustussuhte pool, tekib maksukohustus juhul, kui kindlustusvõtja on füüsiline

isik, üksnes siis, kui kindlustusele tehtava makse ajal on tema elukoht või harilik viibimiskoht territooriumil, kus on kohaldatav käesolev seadus, või kui ta ei ole füüsiline isik, siis juhul, kui ettevõtja, püsiv tegevuskoht või samaväärne koht, mida kindlustussuhe puudutab, asub makse sooritamise ajal territooriumil, kus on kohaldatav käesolev seadus. Peale selle kehtib maksukohustuse suhtes juhul, kui kindlustus hõlmab

[…]

2. mis tahes sõidukitega seotud riske, tingimus, et sõiduk tuleb käesoleva seaduse kohaldamisalas kanda ametlikku või ametlikult tunnustatud registrisse ja sellele antakse identifitseerimisnumber;

[…]“.

Laevaregistrimäärus

17 Laevaregistrimääruse (Schiffsregisterordnung, edaspidi „SchRegO“) põhikohtuasjas kohaldatava redaktsiooni § 1 lõikes 1 on ette nähtud, et laevaregistreid peavad *Amtsgericht*'id (esimese astme kohtud, Saksamaa).

18 SchRegO § 3 lõikes 2 on sätestatud, et laevaregistrisse kantakse kaubalaevad ja muud mereliikluseks ette nähtud laevad (merelaevad), kui neil on kohustus või õigus kanda Saksamaa riigilippu, vastavalt merelaevade lipukandmise õigust ja siseveelaevade lipukandmist käsitleva seaduse (laeva lipuõiguse seadus) (Gesetz über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe (Flaggenrechtsgesetz)) põhikohtuasjas kohaldatava redaktsiooni (edaspidi „FlaggRG“) §-dele 1 või 2.

19 SchRegO § 10 lõike 1 esimese lause kohaselt on omanik kohustatud merelaeva registreerima, kui see peab vastavalt FlaggRG §-le 1 kandma Saksamaa riigilippu.

20 SchRegO § 14 lõikes 1 on sätestatud, et laeva ei saa kanda Saksa laevaregistrisse senikaua, kuni see on kantud välisriigi laevaregistrisse.

21 Kui laevale antakse luba kanda teise riigi riigilippu, on SchRegO § 17 lõikes 2 kehtestatud kohustus teha laevaregistrisse märge Saksamaa lipu all sõitmise keelu kohta ja selle keelu kestuse kohta ning nähtud ette, et kui luba võetakse ära, tuleb Saksamaa riigilipu kandmise õiguse uuesti saamiseks esitada taotlus, et laev kantaks laevaregistrisse.

Laeva lipuõiguse seadus

22 FlaggRG § 1 lõikes 1 on kehtestatud kohustus, et kõik kaubalaevad ja muud mereliikluseks ette nähtud laevad (merelaevad), mille omanikud on Saksamaa kodanikud, kelle elukoht on Saksamaa Liitvabariigi põhiseaduse (Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland) kohaldamisalasse kuuluval territooriumil, peavad kandma Saksamaa riigilippu.

23 Vastavalt FlaggRG § 6 lõikele 1 ei ole merelaevadel, mis peavad selle seaduse § 1 kohaselt kandma Saksamaa riigilippu, lubatud kanda muid riigilippe.

24 FlaggRG § 7 lõike 1 punktist 1 ilmneb, et Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (Saksamaa Liitvabariigi Meresõidu- ja Hüdrograafiaamet, edaspidi „BSH“) võib teatavatel juhtudel anda laevaregistrisse kantud merelaeva omanikule või kasutajale taotluse alusel ja teatud tingimustel maksimaalselt kaheks aastaks tagasivõetava loa kanda Saksamaa riigilipu asemel teise riigi riigilippu, kui see on vastava riigi kohaldamisele kuuluvate seaduste kohaselt lubatud ja kui sellega ei piirata liidu õigusest tulenevaid õigusi ja kohustusi.

25 FlaggRG § 7a lõike 3 kohaselt ei saa kasutada Saksamaa riigilipu kandmise õigust seni, kuni kehtib luba kanda teise riigi riigilippu.

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimus

26 P & I on Ühendkuningriigis asuv kindlustusandja, kes pakub kogu maailmas merekindlustust ja kes on 2. novembrist 2011 ettevõtja Marine Shipping Mutual Insurance Company õigusjärglane, kes sõlmis põhikohtuasja aluseks olevad kindlustuslepingud.

27 Need lepingud sõlmiti 14 äriühinguga ja nendega on kaetud mitmesugused nende omandis olevate laevade kasutamisega seotud riskid. Lepingud käsitlevad eelkõige tsiviilvastutust, õigusabikulude ja kaskokaitset (mis hõlmab laevadele tekitatud erinevat liiki kahju) ning sõja tõttu tekkivaid riske.

28 Need äriühingud asuvad Saksamaal ning on kantud Amtsgericht Hamburgi (Hamburgi esimese astme kohus, Saksamaa) peetavasse äriregistrisse kui Saksa õiguse alusel asutatud osaühingud.

29 Kõik kõnealused merelaevad on kantud sama kohtu peetavasse laevaregistrisse.

30 Samuti on põhikohtuasjas kõnealuste kindlustuslepingute pooled kindlustusvõtjate või kaaskindlustusvõtjatena nii laevandusettevõtja, kes tegutseb nende 14 äriühingu haldajana ja kelle laevastikku kuuluvad kõik põhikohtuasjas käsitletavad merelaevad, kui ka Libeerias ja Maltal asuvad laevapereta prahtijad.

31 FlaggRG § 7 lõike 1 alusel andis BSH põhikohtuasjades nimetatud äriühingute laevadele loa kanda Saksamaa riigilipu asemel teise riigi, nimelt Libeeria või Malta riigilippu. Teise riigilipu kandmise ajal jäid need laevad siiski kantuks Saksa laevaregistrisse.

32 Põhikohtuasjas kõne all olevate kindlustuslepingute alusel sai P & I tasu kindlustusmaksete kujul, mida Saksamaal kindlustusmaksuga maksustamiseks ei deklareeritud.

33 Pärast 2012. aastal läbi viidud maksukontrolli väljastas BZS 11. novembril 2014 maksuotsuse, milles nõudis P & I-lt 2009. aasta detsembri eest 13 374,57 euro suuruse kindlustusmaksu tasumist.

34 BZS jättis 15. jaanuari 2016. aasta otsusega rahuldamata vaide, mille P & I selle maksuotsuse peale oli esitanud.

35 Nimetatud äriühing esitas seetõttu otsuse peale kaebuse eelotsusetaotluse esitanud kohtule, väites eeskätt, et põhikohtuasjas kõne all olevad kindlustusmaksed ei ole Saksamaal maksustatavad, sest kindlustatud laevadega seotud riskide asukoht ei ole selles liikmesriigis.

36 P & I leiab, et teise direktiivi 88/357 artikli 2 punkti d teises taandes nimetatud registreerimise liikmesriik, kellel on nende kindlustusmaksete maksustamispädevus, on riik, kes andis laevale liiklemisloa. Täpsemalt on see riik, mille lipu all laev sõidab, sest lipuriik kehtestab tema lipu all sõitvatele laevadele kvaliteedistandardid ja vastutab seega neist laevadest tuleneva riski eest.

37 BZS väidab seevastu, et põhikohtuasjas vaidlusaluste kindlustusmaksete maksmine on Saksamaal maksustatav, sest VersStG § 1 lõike 2 teise lause punktist 2 nähtub, et Saksa seadusandja on õigesti üle võtnud teise direktiivi 88/357 artikli 2 punkti d teise taande, sidudes kindlustusmaksu tasumise kohustuse laeva kandmisega ametlikku registrisse ja identifitseerimistunnuse andmisega laevale, mitte laeva „registreerimisega“. Niisugune ametlik register on aga vaid laevaregister, mille peamine eesmärk on tõendada omandiõigust laeva suhtes.

38 Eelotsusetaotluse esitanud kohus on seisukohal, et kohaldades üksnes riigisisest õigust ja eelkõige VersStG § 1 lõiget 2, tuleb P & I saadud kindlustusmakseid maksustada Saksamaal, sest põhikohtuasjas kõne all olevad merelaevad on Saksamaal registreeritud „ametlikus või ametlikult tunnustatud registris“ selle sätte tähenduses, st laevaregistris.

39 Siiski soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus teada, kas teise direktiivi 88/357 artikli 2 punkti d teises taandes nimetatud „mis tahes liiki sõidukite“ kindlustuse puhul võib „Zulassungsmitgliedstaat“, st kas „loa andnud liikmesriik“ või „registreerimise liikmesriik“ – kusjuures viimati nimetatud mõiste ei ole määratletud – osundada riigile, mille lipu all laev sõidab, täpsemalt liikmesriigile, kes kehtestab õigusnormid merelaeva liikluses käitamise kohta ja seega merelaeva kasutamise raamtingimused.

40 Lõpuks küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus Euroopa Kohtu praktikale (14. juuni 2001. aasta kohtuotsus Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, ja 17. jaanuari 2019. aasta kohtuotsus A, C-74/18, EU:C:2019:33) viidates, mil määral on võimalik teise direktiivi 88/357 artikli 2 punkti d teise taande tõlgendamisel tugineda üksnes sõiduki kandmisele registrisse, võtmata arvesse sõiduki liiklemisluba.

41 Neil asjaoludel otsustas Finanzgericht Köln (Kölni maksukohus, Saksamaa) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:

„Kas [teise direktiivi 88/357] artikli 2 punkti d teist taanet koostoimes sama direktiivi artikli 25 lõike 1 esimese lõigu esimese lausepoolega ja/või direktiivi [92/49] artikli 46 lõikega 2 tuleb riski asukohaliikmesriigi kindlaksmääramisel tõlgendada nii, et selleks on merelaeva käitamisega seotud riski kindlustamise korral riik, mille territooriumil on merelaev kantud ametlikku registrisse omandiõiguse tõendamise eesmärgil, või riik, mille riigilippu merelaev kannab?“

Eelotsuse küsimuse analüüs

42 Oma küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas direktiivi 92/49 artikli 46 lõike 2 esimest lõiku koostoimes teise direktiivi 88/357 artikli 2 punkti d teise taandega tuleb tõlgendada nii, et kui kindlustuslepingutes on käsitletud erinevate riskide katmist, mis on seotud niisuguste merelaevade käitamisega, mis on kantud ühe liikmesriigi laevaregistrisse, kuid mis sõidavad tähtajalise loa alusel teise liikmesriigi või kolmanda riigi lipu all, peab kõnealuse laeva „registreerimise liikmesriigina“ – ja seega „riski asukohaliikmesriigina“ nende sätete tähenduses, kellel on ainuõigus maksustada kindlustuslepingute alusel tasutud makseid – käsitama liikmesriiki, kes peab laevaregistrit, millesse laev on kantud peamiselt selle laeva omandiõiguse tõendamise eesmärgil, või liikmesriiki või kolmandat riiki, mille riigilippu see laev kannab.

43 Direktiivi 92/49 artikli 46 lõike 2 esimesest lõigust koostoimes teise direktiivi 88/357 artikli 2 punkti d teise taandega nähtub, et kui kindlustuslepingus on käsitletud „mis tahes sõidukeid“, kohaldatakse lepingu suhtes „[…] ainult kindlustusmaksetelt võetava[id] kaudse[id] maks[e] ja mu[id] lõiv[e]“ asjaomase sõiduki „registreerimise liikmesriigis“, sest viimati nimetatud riiki käsitatakse „riski asukohaliikmesriigina“.

44 Põhikohtuasja eripära seisneb selles, et kõnealused laevad kanti Amtsgericht Hamburgi (Hamburgi esimese astme kohus) peetavasse laevaregistrisse ja need jäidki kantuks sellesse registrisse, kuigi pärast seda, kui Saksamaa vastavas valdkonnas pädev asutus BSH andis laevale loa kanda teise riigi riigilippu, sõidavad need laevad ajutiselt teise liikmesriigi või kolmanda riigi riigilipu all.

45 Sellises erandlikus olukorras tekib küsimus, kas „registreerimise liikmesriik“ teise direktiivi 88/357 artikli 2 punkti d teise taande tähenduses ja seega „riski asukohaliikmesriik“ direktiivi 92/49 artikli 46 lõike 2 esimese lõigu tähenduses on riik, mis peab laevaregistrit, millesse laev on kantud peamiselt selle laeva omandiõiguse tõendamise eesmärgil, või hoopis riik, mille riigilippu see laev kannab ja milles see laev võib samuti olla kantud registrisse.

46 Esmalt tuleb tõdeda, et Euroopa Kohus on juba asunud seisukohale, et liidu õiguse praeguses arenguetapis on liikmesriikidel pädevus määrata kooskõlas rahvusvahelise õiguse üldnormidega kindlaks tingimused, mis peavad olema täidetud laeva kandmiseks nende registritesse ja selleks, et anda neile laevadele luba sõita nende lipu all, ning et seda pädevust teostades peavad liikmesriigid järgima liidu õigusnorme (vt selle kohta 25. juuli 1991. aasta kohtuotsus Factortame jt, C-221/89, EU:C:1991:320, punktid 13 ja 14), kusjuures Montego Bay konventsiooni artikli 91 lõike 1 kohaselt – see on konventsioon, mida Euroopa Kohus on pädev tõlgendama (7. mai 2020. aasta kohtuotsus Rina, C-641/18, EU:C:2020:349, punkt 46 ja seal viidatud kohtupraktika) – peab riigi ja kõnealuste laevade vahel olema „tegelik seos“ – olgu see siis nende registreerimiseks selle riigi territooriumil või andmaks neile laevadele õigust või võimalust kanda selle riigi riigilippu.

47 Teiseks tuleb märkida, et liikmesriik, kellel on kindlustusmaksete maksustamise pädevus direktiivi 92/49 artikli 46 lõike 2 esimese lõigu ja teise direktiivi 88/357 artikli 2 punkti d teise taande alusel nende koostoimes, on liikmesriik, kelle territooriumil sõiduk on kindlustusmaksete tasumise kuupäeval registreeritud, mitte aga liikmesriik, kelle territooriumil oli sõiduk registreeritud kindlustuslepingu sõlmimisel – seega tuleb kasutada nende sätete „dünaamilist“ tõlgendust (vt selle kohta 21. veebruari 2013. aasta kohtuotsus RVS Levensverzekeringen C-243/11, EU:C:2013:85, punkt 53).

48 Mõiste „registreerimise liikmesriik“ tõlgendamise kohta teise direktiivi 88/357 artikli 2 punkti d teise taande tähenduses nähtub väljakujunenud kohtupraktikast, et nii liidu õiguse ühetaolise kohaldamise kui ka võrdsuse põhimõtte nõudest tuleneb, et sellise liidu õigusnormi sõnastust, mis ei viita sõnaselgelt liikmesriikide õigusele õigusnormi tähenduse ja ulatuse kindlaksmääramiseks, tuleb kogu liidus tõlgendada autonoomselt ja ühetaoliselt ning sellise tõlgenduse andmisel ei tule arvestada mitte üksnes selle sõnastust, vaid ka konteksti ning selle õigusakti eesmärke, mille osaks säte on (vt selle kohta 21. veebruari 2013. aasta kohtuotsus RVS Levensverzekeringen, C-243/11, EU:C:2013:85, punkt 23 ja 19. detsembri 2013. aasta kohtuotsus Fish Legal ja Shirley, C-279/12, EU:C:2013:853, punkt 42 ning seal viidatud kohtupraktika). Nagu märkis mh Euroopa Komisjon, võib liidu õigusnormi kujunemislugu samuti anda asjakohast teavet selle normi tõlgendamiseks (25. juuni 2020. aasta kohtuotsus A jt (Aalteri ja Nevele tuulepargid), C-24/19, EU:C:2020:503, punkt 37 ja seal viidatud kohtupraktika).

49 Tuleb tõdeda, et liidu seadusandja ei ole määratlenud mõistet „registreerimise liikmesriik“ teise direktiivi 88/357 artikli 2 punkti d teise taande tähenduses ja et see säte ei sisalda ühtegi sõnaselget viidet liikmesriikide õigusele õigusnormi tähenduse ja ulatuse kindlaksmääramiseks. Seega tuleb mõistet tõlgendada autonoomselt ja ühetaoliselt.

50 Praegusel juhul on ühetaoline tõlgendamine seda olulisem, et nimetatud sätte ainus eesmärk on teha kindlaks liikmesriik, kellel on direktiivi 92/49 artikli 46 lõike 2 esimese lõigu alusel ainuõigus maksustada kindlustusmakseid.

51 Kõigepealt tuleb teise direktiivi 88/357 artikli 2 punkti d teise taande sõnastuse kohta märkida, et eelotsusetaotluse esitanud kohtu kahtlused selle sätte tõlgendamisel on seotud eelkõige sätte saksakeelse versiooni mitmetähenduslikkusega, sest selles on kasutatud mõistet „Zulassungsmitgliedstaat“, mis – olenevalt mõiste kasutamise kontekstist – võib viidata kas sõiduki registrisse kandmise või registreerimise liikmesriigile või sõiduki liiklusse lubamise või liiklemisloa andmise liikmesriigile.

52 P & I tugineb mõistele „Zulassungsmitgliedstaat“, pidades silmas, et liikmesriik on lubanud sõiduki liiklusse või andnud sellele liiklemisloa, selleks et väita, et mõiste „registreerimise liikmesriik“ all teise direktiivi 88/357 artikli 2 punkti d teise taande tähenduses peetakse silmas riiki, kes andis sõidukile, käesoleval juhul laevale, liiklemisloa või lubas selle liiklusesse, mida tõendavatki sõiduki registreerimine. Kuna erinevalt muudest sõidukitest, nagu mootorsõidukid, mootorrattad või

õhusõidukid, puuduvad liidu tasandil eeskirjad laevade liiklusse lubamise või liiklemisloa andmise kohta, tuleb lähtuda riigist, kelle lipu all laev sõidab, osas, milles kõnealuses riigis on ette nähtud selle laeva kasutamise suhtes kohaldatav õigusraamistik, mis oleks seotud laeva käitamisega kaasneva riskiga.

53 Nagu märkis ka kohtujurist oma ettepaneku punktis 49, on teise direktiivi 88/357 artikli 2 punkti d teise taande kõigis keeleversioonides peale saksa keele kasutatud kas „registrisse kandmise“ liikmesriigi või „registreerimise“ liikmesriigi mõistet.

54 Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ei saa aga liidu õigusnormi sõnastus ühes keeleversioonis olla selle sätte tõlgendamise ainus alus ja sellele keeleversioonile ei saa tõlgendamisel anda eelist muude keeleversioonide ees (12. septembri 2019. aasta kohtuotsus A jt, C-347/17, EU:C:2019:720, punkt 38 ja seal viidatud kohtupraktika).

55 Olgu märgitud, et mõiste „Zulassungsmitgliedstaat“, mis ühes selle kahest tähendusest tähendab registrisse kandmise või registreerimise liikmesriiki, on kooskõlas terminoloogiaga, mida on kasutatud teise direktiivi 88/357 artikli 2 punkti d teises taandes kõigis teistes keeleversioonides.

56 Selle sätte niisuguse tõlgenduse vastu, mille kohaselt oleks sättes silmas peetud liikmesriiki, mis lubas sõiduki liiklusesse või andis liiklemisloa, räägib ka asjaolu, et erinevalt muudest selle sättega hõlmatud sõidukitest puuduvad liidu tasandil laevade kohta õigusnormid, mis käsitleksid sellist liiklusse lubamist või liiklemisloa andmist.

57 Järelikult tuleb üksnes teise direktiivi 88/357 artikli 2 punkti d teise taande sõnastuse analüüsi alusel asuda seisukohale, et see säte – võttes arvesse sätte kõiki keeleversioone – viitab pigem laeva registrisse kandmise või registreerimise liikmesriigile kui liikmesriigile, kus anti laeva liiklemisluba või kus see lubati liiklusse; viimasele võimalusele võib viidata üksnes sätte saksakeelses versioonis esineva väljendi „Zulassungsmitgliedstaat“ üks kahest tähendusest.

58 Tuleb lisada, et tavatähenduse kohaselt on mõisted laeva „registrisse kandmine“ ja „registreerimine“ teise direktiivi 88/357 artikli 2 punkti d teise taande tähenduses vastastikku asendatavad, nagu nähtub ka kõnealuse sätte muudest keeleversioonidest – v.a saksakeelne versioon –, milles on – nagu juba märgitud käesoleva kohtuotsuse punktis 53 – kasutatud üht või teist neist kahest mõistest.

59 Samas – arvestades jätkuvalt ainult teise direktiivi 88/357 artikli 2 punkti d teise taande sõnastust – näib, et ei saa *a priori* välistada, et mõisted „registrisse kandmise liikmesriik“ või „registreerimise liikmesriik“ võivad hõlmata lisaks riigile, kes peab laevaregistrit, millesse laevad on kantud nende omandiõiguse tõendamise eesmärgil – ning vajaduse korral muude laevade kohta registrisse kantud asjaõiguste, sealhulgas nende suhtes seatud hüpoteekide tõendamise eesmärgil –, ka riiki, mille lipu all laevad sõidavad, kusjuures – nagu on ette nähtud Montego Bay konventsiooni artikli 94 lõike 2 punktis a – on iga riik ühtlasi kohustatud kandma tema riigilipu all sõitvad laevad riiklikku laevaregistrisse.

60 Seejärel olgu teise direktiivi 88/357 artikli 2 punkti d teise taande tekkeloo kohta märgitud, et komisjoni esialgne, 30. detsembri 1975. aasta ettepanek (KOM(1975) 516 lõplik) (EÜT 1976, C 32, lk 2) – mis on teise direktiivi aluseks – nägi ette, et „riski asukohaliikmesriigi“ all tuli mõista kas „registreerimise liikmesriiki, kui kindlustus hõlmab maismaasõidukeid,“ või siis „liikmesriiki, kus on kindlustusvõtja harilik viibimiskoht, juhul kui ta on sõiduki omanik, tal on selle sõiduki suhtes finantshuvi või ta on sõiduki käitaja, ning nende puudumisel sõiduki registreerimise liikmesriik, kui kindlustus hõlmab raudteesõidukeid, õhusõidukeid ning mere- järve ja jõesõidukeid“.

61 16. veebruari 1978. aasta muudetud direktiivi ettepanekus (KOM(1978) 63 lõplik) jäeti need kaks seotuse kriteeriumi alles, kuid vastupidises järjekorras, mistõttu kindlustusvõtja hariliku viibimiskoha liikmesriigiga seotuse kriteerium oli kohaldatav üksnes juhul, kui sõiduk ei olnud registreeritud (vaikimisi kriteerium).

62 Teise direktiivi 88/357 artikli 2 punkti d teise taande lõplikus redaktsioonis on mainitud ainult „registreerimise liikmesriiki“, ning seda seoses kõikide sõidukite, sealhulgas laevadega.

63 Kuigi kindlustusvõtja hariliku viibimiskoha või asukoha liikmesriigiga seotuse kriteerium esineb teise direktiivi 88/357 artikli 2 punkti d viimases taandes sisalduvas nn varusättes, ei ole varusäte kohaldatav mis tahes liiki sõidukite kindlustuse suhtes, sest sõidukeid on sätte teises taandes konkreetselt nimetatud. Järelikult ei mõjuta see varusäte otseselt kõnealuse sätte teise taande sõnastuse tõlgendust.

64 Sellegipoolest – nagu väidab ka komisjon – näib teise direktiivi 88/357 artikli 2 punkti d teise taande tekkelugu osutavat sellele, et „registreerimise liikmesriigiga“ seotuse kriteerium viitab kaudselt seosele, mis on niisuguse isiku või äriühingu, kellele kuulub laeva omandiõigus või kellel on laeva suhtes finantshuvi, ja riigi vahel, kes peab laevaregistrit, millesse laev on kantud ja mis tõendab laeva omandiõigust.

65 Siiski tuleb möönda, et selle sätte tekkelugu võib samuti mõista nii, et asjaolu, et liidu seadusandja on kokkuvõttes valinud ühe kriteeriumi „registreerimise liikmesriigiga“ seostamiseks, viitab sellele, et alternatiivsel kriteeriumil, mis viitab niisuguse kindlustusvõtja harilikule viibimiskohale, kes on asjaomase sõiduki omanik, kellel on selle sõiduki suhtes finantshuvi või kes on sõiduki käitaja, ei tohiks olla tähtsust teise direktiivi 88/357 artikli 2 punkti d teise taande puhul, vaid äärmisel juhul kõnealuse sätte viimase taande puhul.

66 Seega ei võimalda kirjeldatud tekkelugu teha järeldust selle kohta, kuidas tuleb mõistet „registreerimise liikmesriik“ teise direktiivi 88/357 artikli 2 punkti d teise taande tähenduses tõlgendada.

67 Viimasena tuleb direktiivi 92/49 artikli 46 lõike 2 esimese lõigu ja teise direktiivi 88/357 artikli 2 punkti d teise taande konteksti ja eesmärgi kohta märkida, et artikli 2 punktist d nähtub, et liidu seadusandja soovis kõigi kindlustatud riski liikide puhul pakkuda välja lahenduse, mis võimaldab määrata kindlaks riski asukohaliikmesriigi, tuginedes pigem konkreetsetele ja füüsilistele kui õiguslikele kriteeriumidele. Eesmärk oli see, et igale riskile vastaks konkreetne asjaolu, mis võimaldab selle riski paigutada konkreetsesse liikmesriiki (14. juuni 2001. aasta kohtuotsus Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, punkt 44).

68 Nõnda nähtub näiteks teise direktiivi 88/357 artikli 2 punkti d teisest taandest, et kui leping on sõlmitud sõiduki kohta, on riski asukohaliikmesriik sõiduki registreerimise liikmesriik, isegi kui see ei ole liikmesriik, kus sõidukit kasutatakse (14. juuni 2001. aasta kohtuotsus Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, punkt 45).

69 Lisaks ilmneb direktiivi 92/49 põhjendust 30 arvesse võttes, et direktiivi artikli 46 lõik 2 esimese lõigu eesmärk on vähendada riski, et kindlustustehingute kaudse maksustamise struktuuri ja määrade erinevused toovad kaasa konkurentsi moonutamise kindlustusteenuste valdkonnas (14. juuni 2001. aasta kohtuotsus Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, punkt 49).

70 Otsus seada maksustamisõigusega riigi kindlaksmääramise kriteeriumiks riski olemasolu võimaldab kõrvaldada konkurentsimoonutusi erinevate liikmesriikide ettevõtjate vahel, kes pakuvad kindlustusteenuseid (14. juuni 2001. aasta kohtuotsus Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, punkt 50).

71 See otsus võimaldab samuti kõrvaldada topeltmaksustamise ohu ning maksu vältimise võimaluse, kuna iga riskiga on seotud üks asukoht ning seega üks liikmesriik (14. juuni 2001. aasta kohtuotsus Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, punkt 51).

72 Selle alusel tuleb teha järeldus, et direktiivi 92/49 artikli 46 lõike 2 esimese lõigu ja teise direktiivi 88/357 artikli 2 punkti d teise taande sätete tõlgendamisel tuleb piisavalt arvesse võtta eesmärki kõrvaldada konkurentsimoonutused erinevate liikmesriikide ettevõtjate vahel, kes pakuvad

kindlustusteenuseid, mille juurde kuulub ka see, et välistatakse nii topeltmaksustamise oht kui ka maksustamise vältimise oht, eelistades tõlgendust, mis tagab, et asjaomase riski asukohaks peetakse ühtainsat liikmesriiki ja et tuginetakse arusaamale sellisest riski asukoha kriteeriumist, mis põhineb pigem konkreetsetel ja füüsilistel kui õiguslikel kriteeriumidel.

73 Seega tekib nimetatud sätete eesmärke silmas pidades küsimus, kas nendest sätetest tuleneb, et mõistet „registreerimise liikmesriik“ teise direktiivi 88/357 artikli 2 punkti d teise taande tähenduses tuleb tõlgendada nii, et selles on osutatud liikmesriigile, kes peab niisugust registrit nagu laevaregister, kuhu laevad on kantud, et teha kindlaks laevade seotus nende eest vastutava omanikuga, või pigem nii, et selles on osutatud riigile, kelle riigilipu all sõidavad laevad ja kes Montego Bay konventsiooni artikli 94 kohaselt „peab registrit, mis sisaldab tema lipu all sõitvate laevade nimesid ja muid andmeid“, „kohaldab […] laeva […] suhtes oma jurisdiktsiooni haldus-, tehnilistes ja sotsiaalküsimustes“ ning võtab „mereohutuse tagamise meetmeid“.

74 Topeltmaksustamise vältimise eesmärgi kohta olgu sedastatud – nagu on juba märgitud käesoleva kohtuotsuse punktis 46 –, et liidu õiguse praeguses arenguetapis määrab iga liikmesriik kooskõlas rahvusvahelise õiguse üldnormidega kindlaks tingimused, mis peavad olema täidetud laevade kandmiseks tema registritesse ja sõitmiseks tema lipu all, ning seega tema riikkondsuse saamiseks, võttes vastavalt Montego Bay konventsiooni artikli 91 lõikele 1 arvesse, et riigi ja laevade vahel peab olema „tegelik seos“.

75 Kuna liidu tasandil ei ole laevade registrisse kandmise eeskirju ühtlustatud, ei saa seega välistada, et laev on registreeritud mitmes liikmesriigis, sest kõnealuse laeva ja mitme liikmesriigi vahel on olemas tegelik seos – see võib kaasa tuua mitmekordse maksustamise.

76 Samas – nagu märkis kohtujurist oma ettepaneku punktis 75 – on suurema osa liikmesriikide seadusandluse kohaselt välistatud niisugused kanded mitmesse registrisse, mis võivad kaasa tuua mitmekordse maksustamise.

77 Käesoleval juhul on SchRegO § 14 lõikes 1 sätestatud, et laeva ei saa kanda Saksa laevaregistrisse senikaua, kuni see on kantud välisriigi laevaregistrisse.

78 Samuti tuleb tõdeda, et Montego Bay konventsiooni artikli 92 lõikes 1 on sätestatud, et „[laevad sõidavad] ühe riigi lipu all“, mis – kui kasutada laeva lipuriigiga seotuse kriteeriumi teise direktiivi 88/357 artikli 2 punkti d teise taande tõlgendamisel – võiks välistada kahte registrisse kandmise ja seega topeltmaksustamise.

79 Praegusel juhul on FlaggRG § 6 lõikes 1 ette nähtud, et merelaevadel, mis peavad selle seaduse § 1 kohaselt kandma Saksamaa riigilippu, ei ole lubatud kanda muid riigilippe.

80 Samas ei võimalda lipuriigi kasutamine riski asukoha kindlaksmääramiseks teise direktiivi 88/357 artikli 2 punkti d teise taande tähenduses kõrvaldada maksudest kõrvalehiilimise ohtu, mis on direktiivi 92/49 artikli 46 lõike 2 esimese lõigu ja teise direktiivi 88/357 artikli 2 punkti d teise taande täiendav eesmärk; seda näitab justnimelt põhikohtuasi, mida iseloomustab nii see, et riik, mille registrisse laevad olid kantud ja millesse nad jäid kantuks, on kõnealustele laevadele andnud loa kanda teise riigi riigilippu, kui ka see, et otsustati kanda niisuguse teise riigi lippu, millel on ilmselgelt vähem otsene ja konkreetne seos laevadega kui sel liikmesriigil, mille registrisse nad olid kantud peamiselt omandiõiguse tõendamise eesmärgil.

81 Sellest järeldub, nagu märkis ka kohtujurist oma ettepaneku punktis 73, et riski asukoha kindlaksmääramisel teise direktiivi 88/357 artikli 2 punkti d teise taande kohaselt lähtumine registreerimise liikmesriigist võimaldaks täita paremini kõiki mainitud direktiivi eesmärke, mis puudutavad topeltmaksustamise ja maksude vältimise riski.

82 Lisaks tuleb mõiste „registreerimise liikmesriik“ teise direktiivi 88/357 artikli 2 punkti d teise taande tähenduses tõlgendamisel lähtuda ka selle sätte eesmärgist – millele on juba osutatud käesoleva kohtuotsuse punktis 67 –, mis seisneb selles, et määrata riski asukohaliikmesriik kindlaks nimelt tuginedes konkreetsetele ja füüsilistele kriteeriumidele, selleks et igale riskile vastaks konkreetne asjaolu, mis võimaldab selle riski seostada konkreetse liikmesriigiga (14. juuni 2001. aasta kohtuotsus Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, punkt 44).

83 Kuna aga laevaregistri peamine eesmärk on laevaregistrisse kantud laeva omaniku kindlakstegemine, kellel lasub esmajoones vastutus riskide eest, mida tekitavad laev ja selle käitamine ning mille tõttu omanik sõlmib nende riskide kindlustamise lepingu, et kaitsta oma varalisi huve laevas, siis võimaldab see ka teha konkreetse ja füüsilise asjaolu alusel kindlaks laevaga seotud riskide asukoha teatud liikmesriigis, täpsemalt seose laeva omaniku ja liikmesriigi vahel, mille registrisse laev on kantud, mis võib vastavalt olukorrale olla liikmesriik, mille kodakondsus sellel omanikul on, ja/või liikmesriik, kus on tema elu- või asukoht.

84 Selline seotuse kriteerium võimaldab ka hõlmata merekindlustuse valdkonnas sagedased keerulised olukorrad; sellest annab tunnistust põhikohtuasi, sest seda iseloomustab väga erinevate riskide katmine, mis tekivad laevade käitamisest, laevandusettevõtjate ja laevapereta prahtimise ettevõtjate kaasamisest.

85 Peale selle saab seda kriteeriumi kohaldada ühetaoliselt „mis tahes liiki sõidukite“ suhtes, millele on viidatud teise direktiivi 88/357 artikli 2 punkti d teises taandes.

86 Seevastu, nagu märkis ka komisjon, ei ole laeva lipuriigi ja laevast tuleneva riski eest tekkiva vastutuse vahel *a priori* olemas konkreetset ja vahetut seost, mis võimaldaks määrata selle riski asukohaks selle riigi territooriumi.

87 Kuigi lipuriik teeb küll laeva üle oma kontrolli ja võtab meetmeid meresõiduohutuse tagamiseks, ei ole neil kaalutlustel iseenesest seost niisuguse riskiga, mis on omane laeva käitamisele ja mis on seotud omanikuga, kellel on esmajoones huvi laeva kindlustamise vastu, et kaitsta laevaga seotud rahalisi huve.

88 Tuleb juhtida tähelepanu sellele, et teise direktiivi 88/357 artikli 2 punkti d tähenduses riski asukohaliikmesriigi kindlaksmääramiseks on eelkõige vaja kindlaks määrata konkreetne tegevus, millega seotud risk on põhikohtuasjas kõne all olevate eri kindlustuslepingutega kaetud (vt selle kohta 17. jaanuari 2019. aasta kohtuotsus A, C-74/18, EU:C:2019:33, punkt 31).

89 Nagu kohtujurist oma ettepaneku punktis 85 sisuliselt märkis, tuleb käesoleval juhul aga tõdeda – mida peab kontrollima eelotsusetaotluse esitanud kohus –, et käesoleval juhul kinnitab kõnealuste laevade kasutamisega seotud erinevate riskide asukohta Saksamaal asjaolu, et neid riske hõlmavad põhikohtuasjas käsitletavad kindlustuslepingud – nagu need, millele on alla kirjutanud eeskätt laevaomanikest äriühingud, kellel lasub esmajoones vastutus laevade ja nende käitamise eest – on ilmselt jäänud muutmata hoolimata sellest, et laevad sõidavad ajutiselt teise riigi lipu all.

90 Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvesse võttes tuleb esitatud küsimusele vastata, et direktiivi 92/49 artikli 46 lõike 2 esimest lõiku koostoimes teise direktiivi 88/357 artikli 2 punkti d teise taandega tuleb tõlgendada nii, et kui kindlustuslepingutes on käsitletud erinevate riskide katmist, mis on seotud niisuguste merelaevade käitamisega, mis on kantud ühe liikmesriigi laevaregistrisse, kuid mis sõidavad tähtajalise loa alusel teise liikmesriigi või kolmanda riigi riigilipu all, peab kõnealuse laeva „registreerimise liikmesriigina“ – ja seega „riski asukohaliikmesriigina“ nende sätete tähenduses, kellel on ainuõigus maksustada kindlustuslepingute alusel tasutud makseid – käsitama liikmesriiki, kes peab laevaregistrit, millesse laev on kantud peamiselt selle laeva omandiõiguse tõendamise eesmärgil.

Kohtukulud

91 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse liikmesriigi kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (kolmas koda) otsustab:

Nõukogu 18. juuni 1992. aasta direktiivi 92/49/EMÜ otsekindlustustegevusega, välja arvatud elukindlustustegevusega seotud õigusnormide kooskõlastamise kohta, millega muudetakse direktiive 73/239/EMÜ ja 88/357/EMÜ (kolmas kahjukindlustuse direktiiv) artikli 46 lõike 2 esimest lõiku koostoimes nõukogu 22. juuni 1988. aasta teise direktiivi 88/357/EMÜ otsekindlustustegevusega, välja arvatud elukindlustustegevusega seotud õigusnormide kooskõlastamise kohta, millega nähakse ette sätted teenuste osutamise vabaduse tegeliku kasutamise hõlbustamiseks ja muudetakse direktiivi 73/239/EMÜ, artikli 2 punkti d teise taandega tuleb tõlgendada nii, et kui kindlustuslepingutes on käsitletud erinevate riskide katmist, mis on seotud niisuguste merelaevade käitamisega, mis on kantud ühe liikmesriigi laevaregistrisse, kuid mis sõidavad tähtajalise loa alusel teise liikmesriigi või kolmanda riigi riigilipu all, peab kõnealuse laeva „registreerimise liikmesriigina“ – ja seega „riski asukohaliikmesriigina“ nende sätete tähenduses, kellel on ainuõigus maksustada kindlustuslepingute alusel tasutud makseid – käsitama liikmesriiki, kes peab laevaregistrit, millesse laev on kantud peamiselt selle laeva omandiõiguse tõendamise eesmärgil.

Allkirjad