Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (tretia komora)

z 15. apríla 2021 *

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Priame poistenie s výnimkou životného poistenia – Druhá smernica 88/357/EHS – Článok 2 písm. d) druhá zarážka – Smernica 92/49/EHS – Článok 46 ods. 2 prvý pododsek – Daň z poistného – Pojem ‚členský štát, v ktorom je umiestnené riziko' – Vozidlá všetkých typov – Pojem ‚členský štát registrácie' – Poistenie námorných lodí – Lode zapísané v registri lodí členského štátu, ktoré ale plávajú pod vlajkou iného členského štátu alebo tretieho štátu na základe dočasného povolenia na zmenu vlajky"

Vo veci C-786/19,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Finanzgericht Köln (Finančný súd Kolín, Nemecko) z 22. februára 2019 a doručený Súdnemu dvoru 23. októbra 2019, ktorý súvisí s konaním:

The North of England P & I Association Ltd., konajúca zároveň ako právna nástupkyňa spoločnosti Marine Shipping Mutual Insurance Company,

proti

Bundeszentralamt für Steuern,

SÚDNY DVOR (tretia komora),

v zložení: predsedníčka tretej komory A. Prechal (spravodajkyňa), sudcovia N. Wahl, F. Biltgen, L. S. Rossi a J. Passer,

generálny advokát: A. Rantos

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

– The North of England P & I Association Ltd, právna nástupkyňa spoločnosti Marine Shipping Mutual Insurance Company, v zastúpení: C. Möser a U. Grünwald, Rechtsanwälte,

– nemecká vláda, v zastúpení: J. Möller a D. Klebs, splnomocnení zástupcovia,

– Európska komisia, v zastúpení: W. Mölls, D. Triantafyllou a H. Tserepa-Lacombe, splnomocnení zástupcovia,

* Jazyk konania: nemčina.

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 27. januára 2021,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 2 písm. d) druhej zarážky druhej smernice Rady 88/357/EHS z 22. júna 1988 o koordinácii zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení, týkajúcich sa priameho poistenia s výnimkou životného poistenia, na uľahčenie účinného vykonávania slobody poskytovať služby a o zmene a doplnení smernice 73/239/EHS (Ú. v. ES L 172, 1988, s. 1; Mim. vyd. 06/001, s. 198), ako aj článku 46 ods. 2 prvého pododseku smernice Rady 92/49/EHS z 18. júna 1992 o koordinácii zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení týkajúcich sa priameho poistenia s výnimkou životného poistenia a o zmene a doplnení smerníc 73/239/EHS a 88/357/EHS (tretia smernica o neživotnom poistení) (Ú. v. ES L 228, 1992, s. 1; Mim. vyd. 06/001, s. 346).

2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi The North of England P & I Association Ltd (ďalej len „P & I“), poisťovňou usadenou v Spojenom kráľovstve, a Bundeszentralamt für Steuern (Ústredný spolkový daňový úrad, Nemecko) (ďalej len „BZS“) vo veci daňového výmeru na daň z poistenia týkajúceho sa poistného zaplateného na pokrytie rôznych rizík spojených s prevádzkou námorných lodí zapísaných do lodného registra vedeného Spolkovou republikou Nemecko, ale plávajúcich pod vlajkou iného členského štátu alebo tretieho štátu na základe dočasného povolenia na zmenu vlajky, zo strany poisťovne P& I.

Právny rámec

Medzinárodné právo

3 Dohovor Organizácie Spojených národov o morskom práve uzatvorený 10. decembra 1982 v Montego Bay (ďalej len „dohovor z Montego Bay“) nadobudol platnosť 16. novembra 1994. Tento dohovor bol v mene Európskeho spoločenstva schválený rozhodnutím Rady 98/392/ES z 23. marca 1998 (Ú. v. ES L 179, 1998, s. 1; Mim. vyd. 04/003, s. 260).

4 Podľa článku 90 tohto dohovoru, nazvaného „Právo plavby“, má „každý štát… právo, aby na širom mori plávali lode pod jeho vlajkou“.

5 Článok 91 uvedeného dohovoru s názvom „Štátna príslušnosť lodí“ v odseku 1 stanovuje:

„Každý štát určí podmienky pre udelenie svojej štátnej príslušnosti lodiam, pre registráciu lodí na svojom území a pre právo plavby pod jeho vlajkou. Lode majú štátnu príslušnosť toho štátu, pod ktorého vlajkou sú oprávnené plávať. Medzi štátom a loďou musí existovať skutočné prepojenie.“

6 Článok 92 dohovoru z Montego Bay, nazvaný „Status lodí“, v odseku 1 stanovuje:

„Loď je povinná plávať pod vlajkou len jedného štátu a až na výnimočné prípady výslovne uvedené v medzinárodných zmluvách alebo v tomto dohovore, podlieha na širom mori jeho výlučnej jurisdikcii. …“

7 Článok 94 tohto dohovoru s názvom „Povinnosti štátu vlajky“ uvádza:

„1. Každý štát je povinný účinne vykonávať svoju jurisdikciu a kontrolu v správnych, technických a sociálnych záležitostiach nad loďami, ktoré plávajú pod jeho vlajkou.

2. Každý štát je povinný najmä:

a) viesť lodný register obsahujúci mená a ďalšie údaje o lodiach plávajúcich pod jeho vlajkou s výnimkou tých, ktoré sú vyňaté všeobecne prijatými medzinárodnými predpismi s ohľadom na svoju malú veľkosť, a

b) uplatňovať jurisdikciu podľa svojho vnútroštátneho práva nad každou loďou, ktorá pláva pod jeho vlajkou a nad jej kapitánom, dôstojníkmi a mužstvom v správnych, technických a sociálnych záležitostiach, ktoré sa dotýkajú lode.

3. Každý štát je povinný urobiť vo vzťahu k lodiam, ktoré plávajú pod jeho vlajkou také opatrenia, ktoré sú nevyhnutné pre zabezpečenie bezpečnosti na mori…

…“

Právo Únie

Druhá smernica 88/357

8 Článok 2 písm. d) druhej smernice 88/357 stanovoval:

„Na účely tejto smernice:

…

d) ‚členský štát, v ktorom je umiestnené riziko‘ znamená:

– členský štát, v ktorom sa nachádza majetok, ak sa poistenie vzťahuje buď na budovy alebo na budovy a ich obsah, pokiaľ obsah je krytý rovnakou poistkou,

– pri poistení vozidiel všetkých typov členský štát registrácie,

– v prípade najviac štvormesačných zmlúv o poistení rizík cestovania a dovolenky členský štát, v ktorom poistník uzavrel poistku, bez ohľadu na odvetvie,

– v ostatných prípadoch neuvedených v predchádzajúcich zarážkach členský štát, v ktorom sa nachádza miesto bežného pobytu poistníka, alebo ak je poistníkom právnická osoba, členský štát, v ktorom sa nachádza prevádzkareň, ktorej sa zmluva týka.“

Smernica 92/49

9 Odôvodnenia 1, 2 a 30 smernice 92/49 stanovovali:

„(1) keďže je potrebné zavŕšiť vnútorný trh priameho poistenia okrem životného poistenia z pohľadu práva usadiť sa, ako aj na slobodné poskytovanie služieb, ktoré uľahčí činnosť poisťovniam s ústredím v [Európskej únii], aby pokryli riziká umiestnené v [Únii];

(2) keďže [druhá smernica 88/357] už podstatne prispela k dosiahnutiu vnútorného trhu s priamym poistením s výnimkou životného poistenia prostredníctvom ochrany poistencov, ktorí na základe svojho postavenia, veľkosti alebo povahy rizík určených na poistenie nevyžadujú špeciálnu ochranu členských štátov, v ktorých je riziko umiestnené, sa úplne voľne presadili na čo najširšom poistnom trhu;

…

(30) keďže niektoré členské štáty nepodriaďujú poisťovacie transakcie žiadnemu druhu nepriameho zdanenia, kým väčšina uplatňuje špeciálne dane a ostatné formy podielu na škode vrátane daňových prirážok stanovených pre kompenzačné orgány; keďže štruktúra a sadzby takých daní a príspevky sa výrazne odlišujú v členských štátoch, v ktorých sa uplatňujú; keďže je žiaduce, aby sa zabránilo existujúcim rozdielom vedúcim k porušovaniu súťaže v poisťovacích službách medzi členskými štátmi; keďže až do nasledujúceho zosúladenia sa uplatňovanie daňových systémov a iných foriem príspevkov zabezpečujúcich, aby členské štáty, v ktorých sú riziká umiestnené, boli schopné vyriešiť tento problém, a na členských štátoch záleží vykonanie úprav na zabezpečenie výberu takých daní a príspevkov.“

10 Článok 46 ods. 2 prvý pododsek smernice 92/49 stanovoval:

„Bez toho, aby tým bola dotknutá budúca harmonizácia, každá poistná zmluva uzavretá v rámci poskytovania služieb podlieha výlučne nepriamym daniam a podobným odvodom z poistného v členskom štáte, v ktorom je umiestnené riziko v zmysle článku 2 písm. d) [druhej smernice 88/357]…“

Smernica 2009/138

11 Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/138/ES z 25. novembra 2009 o začatí a vykonávaní poistenia a zaistenia (Solventnosť II) (Ú. v. EÚ L 335, 2009, s. 1), zmenená smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2012/23/EÚ z 12. septembra 2012 (Ú. v. EÚ L 249, 2012, s. 1) (ďalej len „smernica 2009/138“), zrušila druhú smernicu 88/357 a smernicu 92/49 s účinnosťou od 1. januára 2014.

12 Podľa článku 13 bodu 13 písm. b) smernice 2009/138 „členský štát, v ktorom je umiestnené riziko“, je „členský štát registrácie, ak sa poistenie vzťahuje na vozidlá akéhokoľvek typu“.

13 Článok 13 bod 14 tejto smernice znie takto:

„Na účely tejto smernice sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

…

14. ‚členský štát záväzku‘ je členský štát, v ktorom sa nachádza buď:
    a) miesto obvyklého pobytu poistníka, alebo
    b) ak je poistník právnická osoba, prevádzkareň tohto poistníka, ktorej sa týka zmluva.“

14 Článok 157 smernice 2009/138 s názvom „Zdanenie poistného“ v odseku 1 stanovuje, že „bez toho, aby tým bola dotknutá akákoľvek následná harmonizácia, každá poistná zmluva podlieha výlučne nepriamym daniam a obdobným odvodom z poistného v členskom štáte, v ktorom sa nachádza riziko alebo v členskom štáte, v ktorom je krytý záväzok“.

15 V čase skutkových okolností vo veci samej však boli ešte uplatniteľné druhá smernica 88/357 a smernica 92/49, takže na návrh na začatie prejudiciálneho konania treba odpovedať len s ohľadom na tieto smernice.

Nemecké právo

VersStG

16 § 1 Versicherungsteuergesetz (zákon o dani z poistenia) z 10. januára 1996 (BGBl. I S., s. 22, ďalej len „VersStG“) stanovuje:

„1. Dani podlieha poistné vyberané na základe poistného vzťahu vyplývajúceho zo zmluvy alebo z akéhokoľvek iného zdroja.

2. Ak poisťovateľ usadený na území členských štátov [Únie] alebo iných štátov, ktoré podpísali Dohodu o Európskom hospodárskom priestore [z 2. mája 1992 (Ú. v. ES L 1, 1994, s. 3; Mim. vyd. 11/052, s. 3)], je účastníkom poistného vzťahu, daňová povinnosť vzniká, ak je poistníkom fyzická osoba, iba ak mal v čase platby poistného bydlisko alebo obvyklý pobyt na území, na ktoré sa uplatňuje tento zákon, alebo ak poistníkom nie je fyzická osoba, pričom spoločnosť, prevádzkareň alebo ekvivalentné pracovisko, ktorej sa poistný vzťah týka, sa nachádza v čase zaplatenia poistného na území, na ktorom sa uplatňuje tento zákon. Daňová povinnosť je tiež podmienená, ak sú poistené:

…

(2) riziká spojené s vozidlami všetkých typov za predpokladu, že je vozidlo zapísané v úradnom alebo úradne uznanom registri na území, na ktorom sa uplatňuje tento zákon a ak má identifikačné číslo;

…“

SchRegO

17 Schiffsregisterordnung (nariadenie o lodných registroch) v znení uplatniteľnom na spor vo veci samej (ďalej len „SchRegO“) v § 1 ods. 1 stanovuje, že lodné registre vedú Amtsgerichte (okresné súdy, Nemecko).

18 § 3 ods. 2 SchRegO stanovuje, že obchodné lode a iné lode určené na námornú plavbu (námorné lode) sú zapísané v lodnom registri, ak sú povinné alebo oprávnené plávať pod nemeckou vlajkou v súlade s § 1 alebo § 2 Gesetz über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binschiffe (Flaggenrechtsgesetz) [zákon o práve štátu vlajky námorných lodí a vlajkovom prístave vnútrozemských plavidiel (zákon o práve štátu vlajky)] v jeho znení uplatniteľnom vo veci samej (ďalej len „FlaggRG“).

19 Podľa § 10 ods. 1 prvej vety SchRegO je vlastník námornej lode povinný registrovať takúto loď, ak je táto loď povinná plávať pod nemeckou vlajkou v súlade s § 1 FlaggRG.

20 § 14 ods. 1 SchRegO stanovuje, že loď nemôže byť zapísaná do nemeckého lodného registra, pokiaľ je zapísaná do zahraničného lodného registra.

21 V prípade povolenia zmeniť štátnu vlajku § 17 ods. 2 SchRegO ukladá povinnosť zapísať do lodného registra zákaz plávať pod nemeckou vlajkou a dĺžku trvania takéhoto zákazu a stanovuje, že ak je uvedené povolenie odňaté, je potrebné požiadať o zápis do lodného registra s povolením opätovne vykonávať právo plavby pod nemeckou vlajkou.

FlaggRG

22 § 1 ods. 1 FlaggRG stanovuje pre všetky obchodné lode a iné lode určené na námornú plavbu (námorné lode), ktorých vlastníkmi sú nemeckí štátni príslušníci s bydliskom na území, na ktorom sa uplatňuje Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (Základný zákon Nemeckej spolkovej republiky) povinnosť plávať pod nemeckou vlajkou.

23 Podľa § 6 ods. 1 FlaggRG námorné lode, ktoré sú povinné plávať pod nemeckou vlajkou podľa § 1 tohto zákona, nie sú oprávnené plávať pod inou ako národnou vlajkou.

24 Z § 7 ods. 1 bodu 1 FlaggRG vyplýva, že Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (Spolkový úrad pre námornú dopravu a hydrografiu, ďalej len „BSH“) môže v určitých prípadoch na základe žiadosti vlastníka lode alebo prevádzkovateľa námornej lode zapísanej v lodnom registri vydať na obdobie najviac dvoch rokov a za určitých podmienok povolenie, ktoré možno odvolať, plaviť sa namiesto nemeckej vlajky pod inou národnou vlajkou, ktorej používanie povoľuje uplatniteľné cudzie právo, bez vplyvu na práva a povinnosti vyplývajúce z práva Únie.

25 Podľa § 7a ods. 3 FlaggRG právo plavby pod nemeckou vlajkou nemožno vykonávať, pokiaľ trvá platnosť povolenia na zmenu štátnej vlajky.

Spor vo veci samej a prejudiciálna otázka

26 P & I je poisťovacou spoločnosťou so sídlom v Spojenom kráľovstve, ponúkajúcou námorné poistenie na celom svete, ktorá je od 2. novembra 2011 právnou nástupkyňou spoločnosti Marine Shipping Mutual Insurance Company, ktorá uzavrela poistné zmluvy vo veci samej.

27 Uvedené zmluvy boli uzavreté so štrnástimi spoločnosťami a pokrývajú rôzne riziká spojené s prevádzkou námorných lodí, ktorých vlastníkmi sú tieto spoločnosti. Tieto zmluvy sa týkajú najmä občianskoprávnej zodpovednosti, právnej ochrany, tzv. „casco“ krytia (rôznych druhov škôd na lodiach) a rizík vojny.

28 Tieto spoločnosti majú sídlo v Nemecku a sú zapísané do obchodného registra, ktorý vedie Amtsgericht Hamburg (Okresný súd Hamburg, Nemecko) ako spoločnosti s ručením obmedzeným založené podľa nemeckého práva.

29 Všetky dotknuté námorné lode sú zapísané v lodnom registri vedenom tým istým súdom.

30 Zmluvnými stranami poistných zmlúv, o ktoré ide vo veci samej, sú tiež tak poistníci alebo spolupoistníci, ako aj námorná prepravná spoločnosť, ktorej predmetom podnikania je správa uvedených štrnástich námorných spoločností a ktorej flotila zahŕňa všetky námorné lode, o ktoré ide vo veci samej, ako aj nájomcovia lodí bez posádky so sídlom v Libérii a na Malte.

31 V súlade s § 7 ods. 1 FlaggRG BSH povolil, aby sa lode spoločností, o ktoré ide vo veci samej, plavili pod inou národnou vlajkou ako nemeckou vlajkou, a to vlajkou Malty alebo vlajkou Libérie. Počas obdobia zmeny štátnej vlajky však tieto lode zostali zapísané v nemeckom lodnom registri.

32 Podľa poistných zmlúv, o ktoré ide vo veci samej, P & I poberala odmenu vo forme poistného, ktoré v Nemecku nebolo predmetom daňového priznania na účely dane z poistenia.

33 V nadväznosti na daňovú kontrolu vykonanú v roku 2012 BZS vydal 11. novembra 2014 platobný výmer, ktorým požadoval od poisťovne P & I za december 2009 zaplatenie dane z poistenia vo výške 13 374,57 eura.

34 Rozhodnutím z 15. januára 2016 BZS zamietol námietku, ktorú podala P & I proti tomuto platobnému výmeru.

35 Táto poisťovňa preto podala na vnútroštátny súd žalobu proti tomuto rozhodnutiu, pričom najmä tvrdila, že poistné, o ktoré ide vo veci samej, nie je zdaniteľné v Nemecku z dôvodu, že riziká spojené s poistenými loďami nie sú umiestnené v tomto členskom štáte.

36 P & I sa v tejto súvislosti domnieva, že štát registrácie uvedený v článku 2 písm. d) druhej zarážke druhej smernice 88/357, ktorému patrí daňová právomoc týkajúca sa uvedených sadzieb poistného, je štát, ktorý schválil predmetnú loď na prevádzku. Presnejšie ide o štát, pod ktorého vlajkou loď pláva, keďže práve tento štát určuje úroveň kvality požadovanú od lodí plávajúcich pod jeho vlajkou, a teda nesie zodpovednosť za riziko, ktoré tieto lode predstavujú.

37 BZS naopak tvrdí, že zaplatenie poistného, o ktoré ide vo veci samej, podlieha dani v Nemecku, keďže z § 1 ods. 2 druhej vety bodu 2 VersStG vyplýva, že nemecký zákonodarca správne prebral článok 2 písm. d) druhú zarážku druhej smernice 88/357 tým, že podliehanie dani z poistenia spojil nie s „registráciou“ dotknutej lode v zmysle úradného povolenia na prevádzkovanie, ale s jej zápisom do úradného registra a pridelením identifikačného čísla k uvedenej lodi. Takýto úradný register predstavuje len lodný register, ktorého hlavným cieľom je preukázať vlastníctvo dotknutej lode.

38 Vnútroštátny súd sa domnieva, že pri uplatňovaní výlučne vnútroštátneho práva a najmä § 1 ods. 2 VersStG by sa poistné, ktoré vyberá P & I malo zdaniť v Nemecku najmä preto, že námorné lode, o ktoré ide vo veci samej, sú v Nemecku zaregistrované v „úradnom alebo úradne uznanom registri“ v zmysle tohto ustanovenia, t. j. v lodnom registri.

39 Tento súd sa však pýta, či pokiaľ ide o poistenie týkajúce sa „vozidiel všetkých typov“, ktoré je uvedené v článku 2 písm. d) druhej zarážke druhej smernice 88/357, „Zulassungsmitgliedstaat“, t. j. buď „členský štát schválenia“, alebo „členský štát registrácie“, keďže tento posledný uvedený pojem nie je definovaný, môže odkazovať na štát, pod ktorého vlajkou loď pláva, teda štát, ktorý stanovuje právne normy uplatniteľné na prevádzkovanie námornej lode v bežnej premávke, a teda podmienky vymedzujúce jej používanie.

40 Nakoniec vnútroštátny súd sa s odkazom na judikatúru Súdneho dvora (rozsudky zo 14. júna 2001, Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, a zo 17. januára 2019, A, C-74/18, EU:C:2019:33) pýta, v akom rozsahu je možné, ak ide o výklad článku 2 písm. d) druhej zarážky druhej smernice 88/357, vychádzať výlučne zo zápisu vozidla do registra bez zohľadnenia schválenia tohto vozidla do prevádzky.

41 Za týchto okolností Finanzgericht Köln (Finančný súd Kolín, Nemecko) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru nasledujúcu prejudiciálnu otázku:

„Má sa článok 2 písm. d) druhá zarážka [druhej smernice 88/357] v spojení [s] článkom 25 prvým odsekom prvou polovicou vety [tejto smernice], alebo [s] článkom 46 ods. 2 smernice [92/49] na účely určenia členského štátu, v ktorom je umiestnené riziko, vykladať v tom zmysle, že v prípade poistenia rizík v súvislosti s prevádzkou námornej lode ide o štát, na ktorého území je námorná loď na účely preukázania vlastníctva zapísaná do úradného registra, alebo o štát, pod ktorého vlajkou námorná loď pláva?“

O prejudiciálnej otázke

42 Svojou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 46 ods. 2 prvý pododsek smernice 92/49 v spojení s článkom 2 písm. d) druhou zarážkou druhej smernice 88/357 vykladať v tom zmysle, že ak sa poistné zmluvy týkajú krytia rôznych rizík spojených s prevádzkovaním námorných lodí

zapísaných v lodnom registri vedenom členským štátom, ale plávajúcich pod vlajkou iného členského štátu alebo tretieho štátu na základe dočasného povolenia na zmenu vlajky, za „členský štát registrácie“ predmetnej lode, a teda za „členský štát, v ktorom je umiestnené riziko“ v zmysle týchto ustanovení, ktorý má výlučnú právomoc zdaniť poistné zaplatené na základe uvedených poistných zmlúv, treba považovať členský štát, ktorý vedie lodný register, v ktorom je táto loď zapísaná najmä na účely dôkazu vlastníctva k uvedenej lodi alebo členského štátu, či tretieho štátu, pod ktorého vlajkou tá istá loď pláva.

43 Zo znenia článku 46 ods. 2 prvého pododseku smernice 92/49 v spojení s článkom 2 písm. d) druhou zarážkou druhej smernice 88/357 vyplýva, že ak sa poistná zmluva vzťahuje na „vozidlá všetkých typov“, zmluva „podlieha výlučne nepriamym daniam a podobným odvodom z poistného“ v „členskom štáte registrácie“ dotknutého vozidla, keďže tento posledný uvedený štát sa považuje za „štát, v ktorom je umiestnené riziko“.

44 Osobitosť veci samej spočíva v skutočnosti, že predmetné lode boli zapísané do lodného registra, ktorý vedie Amtsgericht Hamburg (Okresný súd Hamburg), a naďalej sú zapísané v tomto registri, hoci po udelení povolenia na zmenu vlajky, ktoré udelil BSH, ktorý je nemeckým orgánom príslušným v tejto oblasti, tieto lode plávajú dočasne pod vlajkou iného členského štátu alebo tretej krajiny.

45 Práve v takejto výnimočnej situácii vzniká otázka, či „členský štát registrácie“ v zmysle článku 2 písm. d) druhej zarážky druhej smernice 88/357, a teda „členský štát, v ktorom je umiestnené riziko“ v zmysle článku 46 ods. 2 prvého pododseku smernice 92/49, je štátom, ktorý vedie lodný register, v ktorom je zapísaná dotknutá loď najmä na účely preukázania vlastníctva k tejto lodi, alebo skôr štátu pod vlajkou ktorého uvedená loď pláva, v ktorom táto loď môže byť tiež zapísaná do registra.

46 Na úvod treba v prvom rade pripomenúť, že Súdny dvor už rozhodol, že pri súčasnom stave práva Únie je na členských štátoch, aby v súlade so všeobecnými ustanoveniami medzinárodného práva určili podmienky, ktoré musia byť splnené na to, aby mohli byť lode zapísané do ich registrov a aby týmto lodiam mohlo byť priznané právo plaviť sa pod ich vlajkou, a že pri výkone tejto právomoci musia členské štáty dodržiavať ustanovenia práva Únie (pozri v tomto zmysle rozsudok z 25. júla 1991, Factortame a i., C-221/89, EU:C:1991:320, body 13 a 14), pričom v súlade s článkom 91 ods. 1 Dohovoru z Montego Bay, dohovoru, na ktorého výklad má Súdny dvor právomoc (rozsudok zo 7. mája 2020, Rina, C-641/18, EU:C:2020:349, bod 46 a citovaná judikatúra), musí existovať „skutočné prepojenie“ medzi štátom a predmetnými loďami, či už na účely ich registrácie na území tohto štátu alebo udelenia práva, alebo možnosti pre tieto lode plávať pod vlajkou uvedeného štátu.

47 V druhom rade treba uviesť, že členským štátom, ktorý má právomoc zdaniť poistné sadzby na základe ustanovení článku 46 ods. 2 prvého pododseku smernice 92/49 v spojení s článkom 2 písm. d) druhou zarážkou druhej smernice 88/357, je členský štát, na území ktorého je vozidlo registrované v čase zaplatenia tohto poistného, a nie členský štát, na území ktorého bolo vozidlo registrované pri uzavretí poistnej zmluvy, keďže treba zvoliť tzv. „dynamický“ výklad týchto ustanovení (pozri v tomto zmysle rozsudok z 21. februára 2013, RVS Levensverzekeringen, C-243/11, EU:C:2013:85, bod 53).

48 Pokiaľ ide o výklad pojmu „členský štát registrácie“ v zmysle článku 2 písm. d) druhej zarážky druhej smernice 88/357, podľa ustálenej judikatúry tak z potreby jednotného uplatňovania práva Únie, ako aj zo zásady rovnosti vyplýva, že znenie ustanovenia práva Únie, ktoré neobsahuje nijaký výslovný odkaz na právo členských štátov s cieľom určiť jeho zmysel a pôsobnosť, si v zásade vyžaduje autonómny a jednotný výklad v celej Európskej únii, ktorý musí zohľadňovať kontext tohto ustanovenia a cieľ sledovaný právnou úpravou, ktorej je súčasťou (pozri v tomto zmysle najmä rozsudky z 21. februára 2013, RVS Levensverzekeringen, C-243/11, EU:C:2013:85, bod 23, a z 19. decembra 2013, Fish Legal a Shirley, C-279/12, EU:C:2013:853, bod 42, ako aj citovanú judikatúru). Vývoj ustanovenia práva Únie môže byť tiež relevantný pre jeho výklad, ako to uviedla Európska komisia [rozsudok z 25. júna 2020, A a i. (Veterné elektrárne v Aalter a Nevele), C-24/19, EU:C:2020:503, bod 37, ako aj citovaná judikatúra].

49 Treba konštatovať, že normotvorca Únie nevymedzil pojem „členský štát registrácie“ v zmysle článku 2 písm. d) druhej zarážky druhej smernice 88/357 a že toto ustanovenie neobsahuje žiadny výslovný odkaz na právo členských štátov s cieľom určiť jeho zmysel a rozsah. Je preto potrebné vyvodiť autonómny a jednotný výkladu tohto pojmu.

50 V prejednávanej veci je takýto jednotný výklad o to dôležitejší, že samotným cieľom tohto ustanovenia je identifikovať členský štát, ktorý má výlučnú právomoc zdaňovať poistné podľa článku 46 ods. 2 prvého pododseku smernice 92/49.

51 Pokiaľ ide v prvom rade o znenie článku 2 písm. d) druhej zarážky druhej smernice 88/357, pochybnosti, ktoré má vnútroštátny súd, pokiaľ ide o výklad tohto ustanovenia, sa týkajú najmä nejednoznačnosti, ktorou sa vyznačuje nemecká jazyková verzia tohto ustanovenia, v tom zmysle, že toto ustanovenie používa pojem „Zulassungsmitgliedstaat“, ktorý v závislosti od kontextu, v ktorom sa používa, odkazuje buď na členský štát zápisu alebo registrácie vozidla, alebo na členský štát schválenia, alebo udelenia povolenia na jeho prevádzku.

52 P & I vychádza z pojmu „Zulassungsmitgliedstaat“ v jeho význame členského štátu schválenia alebo udelenia povolenia na premávku na účely tvrdenia, že pojem „členský štát registrácie“ v zmysle článku 2 písm. d) druhej zarážky druhej smernice 88/357 sa vzťahuje na štát, ktorý povolil alebo schválil vozidlo, v tomto prípade loď, na prevádzku, čo potvrdzuje aj jej registrácia. Keďže na rozdiel od iných vozidiel, ako sú automobily, motocykle alebo lietadlá, na úrovni Únie neexistuje právna úprava týkajúca sa schválenia alebo udelenia povolenia na prevádzku lodí, treba odkázať na štát, pod ktorého vlajkou loď pláva, keďže tento štát stanovuje normatívny rámec uplatniteľný na prevádzku tejto lode, čo súvisí s rizikom spojeným s loďou pri jej prevádzke.

53 Ako však uviedol aj generálny advokát v bode 49 svojich návrhov, všetky jazykové verzie článku 2 písm. d) druhej zarážky druhej smernice 88/357 okrem nemeckej verzie používajú buď pojem členský štát „zápisu“, alebo pojem členský štát „registrácie“.

54 Podľa ustálenej judikatúry sa formulácia použitá v jednej z jazykových verzií ustanovenia práva Únie nemôže chápať ako jediný základ na výklad tohto ustanovenia, prípadne sa nemôže považovať za ustanovenie, ktoré má prednosť pred inými jazykovými verziami (rozsudok z 12. septembra 2019, A a i., C-347/17, EU:C:2019:720, bod 38, ako aj citovaná judikatúra).

55 V tejto súvislosti treba uviesť, že pojem „Zulassungsmitgliedstaat“ chápaný v jednom z jeho dvoch významov, a to vo význame členského štátu zápisu alebo registrácie, sa zhoduje s terminológiou použitou vo všetkých ostatných jazykových verziách článku 2 písm. d) druhej zarážky druhej smernice 88/357.

56 Proti výkladu tohto ustanovenia, podľa ktorého toto ustanovenie odkazuje na členský štát schválenia alebo udelenia povolenia na prevádzku, takisto svedčí skutočnosť, že pre lode, na rozdiel od iných vozidiel uvedených týmto ustanovením, neexistuje právna úprava na úrovni Únie týkajúca sa takéhoto schválenia alebo povolenia.

57 Z hľadiska preskúmania samotného znenia článku 2 písm. d) druhej zarážky druhej smernice 88/357 je preto potrebné sa domnievať, že toto ustanovenie vnímané vo vzťahu ku všetkým jeho jazykovým verziám odkazuje skôr na členský štát zápisu alebo registrácie lode než na členský štát jej schválenia alebo udelenia povolenia na prevádzku, na ktoré môže odkazovať len nemecká jazyková verzia tohto ustanovenia na základe dvoch významov pojmu „Zulassungsmitgliedstaat“.

58 Treba dodať, že podľa ich obvyklého významu sú pojmy „zápis“ a „registrácia“ lode zameniteľné na účely článku 2 písm. d) druhej zarážky druhej smernice 88/357, ako to okrem iného vyplýva z iných jazykových verzií tohto ustanovenia, než je nemecká jazyková verzia, ktoré, ako už bolo uvedené v bode 53 tohto rozsudku, používajú jeden alebo druhý z týchto dvoch pojmov.

59 Vzhľadom na to stále s prihliadnutím na samotné znenie článku 2 písm. d) druhej zarážky druhej smernice 88/357 sa nezdá, že nemožno *a priori* vylúčiť, že pojmy „členský štát zápisu“ alebo „členský štát registrácie“ môžu zahŕňať okrem štátu, ktorý vedie register, v ktorom sú lode zapísané, na účely preukázania vlastníckeho práva k nim a prípadne iných vecných práv zapísaných k uvedeným lodiam, vrátane hypoték, ktoré ich zaťažujú, štátu, pod ktorého vlajkou lode plávajú, keďže ako to uvádza článok 94 ods. 2 písm. a) Dohovoru z Montego Bay, každý štát je povinný zapísať lode plávajúce pod jeho vlajkou do štátneho lodného registra.

60 Pokiaľ ide o vývoj článku 2 písm. d) druhej zarážky druhej smernice 88/357, treba uviesť, že pôvodný návrh Komisie predložený 30. decembra 1975 [KOM(1975) 516 v konečnom znení] (Ú. v. ES C 32, 1976, s. 2), ktorý na začiatku tejto druhej smernice stanovoval, že pod pojmom „členský štát, v ktorom je umiestnené riziko“ treba rozumieť buď „členský štát registrácie, kde poistenie pokrýva pozemné vozidlá“, alebo „členský štát, v ktorom má poistník bežný pobyt, pokiaľ je majiteľom dotknutého vozidla, má v ňom finančný záujem alebo uvedené vozidlo prevádzkuje alebo, pokiaľ to nie je možné, členský štát registrácie vozidla, ak sa poistenie týka železničných koľajových vozidiel, lietadiel alebo námorných, jazerných a riečnych vozidiel“.

61 V návrhu zmenenej smernice zo 16. februára 1978 [KOM(1978) 63 v konečnom znení] boli tieto dve kritériá väzby zachované, ale ich poradie bolo obrátené, takže väzba na členský štát obvyklého pobytu poistníka bola uplatniteľná len za prvotného predpokladu, keď vozidlo nebolo registrované.

62 Pokiaľ ide o konečné znenie článku 2 písm. d) druhej zarážky druhej smernice 88/357, uvádza sa v ňom len „členský štát registrácie“, a to pre všetky vozidlá, vrátane lodí.

63 Hoci sa kritérium väzby na členský štát obvyklého pobytu alebo sídla poistníka nachádza v zostatkovom pravidle uvedenom v poslednej zarážke článku 2 písm. d) druhej smernice 88/357, toto pravidlo sa neuplatňuje na poistenie týkajúce sa vozidiel všetkých typov, keďže týchto vozidiel sa špecificky týka druhá zarážka tohto ustanovenia. Toto zostatkové pravidlo teda nemá priamy vplyv na výklad pojmov uvedených v druhej zarážke uvedeného ustanovenia.

64 Nič to však nemení na tom, ako tvrdí Komisia, že vývoj článku 2 písm. d) druhej zarážky druhej smernice 88/357 zrejme môže naznačovať, že kritérium väzby s „členským štátom registrácie“ implicitne odkazuje na väzbu existujúcu medzi osobou alebo spoločnosťou, ktorá má vlastnícke právo k dotknutej lodi alebo finančný záujem na tejto lodi, a štátom, ktorý vedie lodný register, v ktorom je uvedená loď zapísaná, potvrdzujúcim jej vlastníctvo.

65 Treba však pripustiť, že vývoj tohto ustanovenia možno chápať aj v tom zmysle, že skutočnosť, že normotvorca Únie napokon zvolil jediné kritérium väzby s „členským štátom registrácie“, naznačuje, že alternatívne kritérium odkazujúce na obvyklý pobyt poistníka, ktorý je vlastníkom dotknutého vozidla a ktorý má finančný záujem na tomto vozidle alebo je prevádzkovateľom tohto vozidla, by nemalo hrať úlohu v rámci druhej zarážky článku 2 písm. d) druhej smernice 88/357, ale nanajvýš v rámci poslednej zarážky tohto ustanovenia.

66 Tento vývoj teda neumožňuje dospieť k záveru, ako treba vykladať pojem „členský štát registrácie“ v zmysle článku 2 písm. d) druhej zarážky druhej smernice 88/357.

67 Pokiaľ ide napokon o kontext a cieľ ustanovení článku 46 ods. 2 prvého pododseku smernice 92/49 a článku 2 písm. d) druhej zarážky druhej smernice 88/357, treba pripomenúť, že z tohto článku 2 písm. d) vyplýva, že normotvorca Únie zamýšľal navrhnúť pre všetky druhy poistených rizík riešenie umožňujúce určiť štát, v ktorom je umiestnené riziko, skôr na základe konkrétnych a fyzických kritérií, než na základe právnych kritérií. Cieľom bolo, aby každému riziku zodpovedal jeden konkrétny prvok, ktorý by umožňoval jeho umiestnenie v konkrétnom členskom štáte (rozsudok zo 14. júna 2001, Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, bod 44).

68 Podľa článku 2 písm. d) druhej zarážky druhej smernice 88/357 ak sa zmluva týka vozidla, je členským štátom, v ktorom je umiestnené riziko, členský štát, v ktorom je toto vozidlo registrované, aj keď to nie je členský štát, v ktorom sa uvedené vozidlo používa (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 14. júna 2001, Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, bod 45).

69 Okrem toho vzhľadom na odôvodnenie 30 smernice 92/49 sa zdá, že cieľom článku 46 ods. 2 prvého pododseku tejto smernice je zmierniť riziko, že rozdiely v štruktúre a sadzbách nepriamych daní z poisťovacích transakcií sa prejavia narušením hospodárskej súťaže medzi členskými štátmi v oblasti poisťovacích služieb (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 14. júna 2001, Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, bod 49).

70 Voľba miesta, kde je riziko umiestnené, ako kritérium určujúce štát, ktorý má daňovú právomoc, môže odstrániť narušenie hospodárskej súťaže medzi podnikmi z rôznych členských štátov poskytujúcimi poisťovacie služby (rozsudok zo 14. júna 2001, Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, bod 50).

71 Táto voľba tiež umožňuje zabrániť nebezpečenstvu dvojitého zdanenia, ako aj možnosti daňového úniku, pretože existuje podnik, a teda členský štát, zodpovedajúci každému riziku (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 14. júna 2001, Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, bod 51).

72 Z toho vyplýva, že výklad ustanovení článku 46 ods. 2 prvého pododseku smernice 92/49 a článku 2 písm. d) druhej zarážky druhej smernice 88/357 musí náležite zohľadniť cieľ spočívajúci v odstránení narušenia hospodárskej súťaže medzi podnikmi patriacimi do rôznych členských štátov poskytujúcimi poisťovacie služby, čo znamená, že je vylúčené tak nebezpečenstvo dvojitého zdanenia, ako aj obchádzania dane tým, že sa uprednostní výklad, ktorý zabezpečuje, aby sa dotknuté riziko nachádzalo v jedinom členskom štáte, a ktorý je založený na význame kritéria umiestnenia rizika, ktorého základom sú skôr konkrétne a fyzické údaje než právne kritériá.

73 Vzhľadom na účel uvedených ustanovení teda vzniká otázka, či z nich vyplýva, že pojem „členský štát registrácie“ v zmysle článku 2 písm. d) druhej zarážky druhej smernice 88/357 sa má vykladať tak, že sa vzťahuje na členský štát, ktorý vedie register, akým je napríklad lodný register, v ktorom sú lode zapísané, čo slúži na ich identifikáciu v spojení s ich vlastníkom, ktorý je zodpovedný za tieto lode, alebo tiež štát, pod ktorého vlajkou uvedené lode plávajú a ktorý v súlade s článkom 94 Dohovoru z Montego Bay „vedie lodný register obsahujúci mená a ďalšie údaje o lodiach plávajúcich pod jeho vlajkou“, „účinne vykonáva svoju jurisdikciu a kontrolu v správnych, technických a sociálnych záležitostiach nad loďami“ a prijíma „opatrenia, ktoré sú nevyhnutné pre zabezpečenie bezpečnosti na mori“.

74 Pokiaľ ide o cieľ spočívajúci v zamedzení dvojitého zdanenia, treba pripomenúť, ako už bolo uvedené v bode 46 tohto rozsudku, že pri súčasnom stave práva Únie a v súlade s medzinárodným právom každý členský štát stanoví podmienky registrácie lodí na svojom území, ako aj podmienky, ktoré sa vyžadujú na to, aby mali právo plavby pod jeho vlajkou, a teda na to, aby mali jeho štátnu príslušnosť, pričom v súlade s článkom 91 ods. 1 Dohovoru z Montego Bay medzi predmetným štátom a loďami musí existovať „skutočné prepojenie“.

75 Z dôvodu neexistencie harmonizácie pravidiel v oblasti registrácie lodí na úrovni Únie teda nemožno vylúčiť, aby loď bola registrovaná vo viacerých členských štátoch, ak existujú skutočné väzby medzi touto loďou a viacerými členskými štátmi, čo by mohlo viesť k viacerým zdaneniam.

76 Na jednej strane, ako uviedol generálny advokát v bode 75 svojich návrhov, právne predpisy väčšiny členských štátov vylučujú viacnásobné zápisy, ktoré môžu viesť k viacerým zdaneniam.

77 V prejednávanej veci § 14 ods. 1 SchRegO stanovuje, že loď nemôže byť zapísaná do nemeckého lodného registra, pokiaľ je zapísaná do zahraničného lodného registra.

78 Na druhej strane treba konštatovať, že článok 92 ods. 1 Dohovoru z Montego Bay stanovuje, že „loď je povinná plávať pod vlajkou len jedného štátu“, čo by v prípade, ak by sa kritérium väzby so štátom vlajky použilo na účely článku 2 písm. d) druhej zarážky druhej smernice 88/357, mohlo vylúčiť dvojitú registráciu, a teda dvojité zdanenie.

79 V prejednávanej veci § 6 ods. 1 FlaggRG stanovuje, že námorné lode, ktoré sú povinné plávať pod nemeckou vlajkou podľa § 1 tohto zákona, nie sú oprávnené plávať pod inou ako národnou vlajkou.

80 Vzhľadom na to použitie štátu vlajky na umiestnenie rizika na účely článku 2 písm. d) druhej zarážky druhej smernice 88/357 neumožňuje vylúčiť nebezpečenstvo obchádzania dane, ktoré je ďalším účelom článku 46 ods. 2 prvého pododseku smernice 92/49 a článku 2 písm. d) druhej zarážky druhej smernice 88/357, ako to preukazuje práve prejednávaný prípad, ktorý sa vyznačuje skutočnosťou, že dotknuté lode mali povolenie zmeniť štátnu vlajku, ktoré bolo udelené štátom, v ktorom tieto lode boli a naďalej zostávajú zapísané, a voľba iného štátu vlajky mala zjavne menej priame a konkrétne spojenie s týmito loďami, než s členským štátom, v ktorom sú registrované najmä na účely dôkazu o ich vlastníctve.

81 Z toho vyplýva, ako to tiež uviedol generálny advokát v bode 73 svojich návrhov, že využitie štátu, ktorý vedie lodný register, do ktorého sú lode zapísané, s cieľom umiestniť riziko na účely článku 2 písm. d) druhej zarážky druhej smernice 88/357 umožňuje lepšie odpovedať na všetky ciele tejto smernice spočívajúce v zamedzení rizika dvojitého zdanenia a obchádzania dane.

82 Okrem toho výklad pojmu „členský štát registrácie“ v zmysle článku 2 písm. d) druhej zarážky druhej smernice 88/357 treba tiež vyvodiť s prihliadnutím na účel tohto ustanovenia, už pripomenutý v bode 67 tohto rozsudku, ktorý spočíva v určení štátu, v ktorom je umiestnené riziko na základe kritérií konkrétnej a fyzickej povahy, aby každému riziku zodpovedal jeden konkrétny prvok, ktorý by umožňoval jeho umiestnenie v konkrétnom členskom štáte (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 14. júna 2001, Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, bod 44).

83 Keďže hlavným cieľom lodného registra je identifikovať vlastníka v ňom zapísanej lode, ktorý nesie v prvom rade zodpovednosť za riziká spojené s touto loďou a jej prevádzkou, čo je dôvod, pre ktorý tento vlastník uzavrel poistnú zmluvu pokrývajúcu tieto riziká s cieľom chrániť svoje majetkové záujmy na uvedenej lodi, umožňuje umiestnenie rizík spojených s touto loďou do určitého členského štátu na základe konkrétneho a fyzického prvku, a teda spojenia medzi vlastníkom tej istej lode a členským štátom, v ktorom je táto loď registrovaná, ktoré môže byť ešte viac zložito štruktúrované ako napríklad členský štát, ktorého je uvedený vlastník štátnym príslušníkom a/alebo v ktorom má tento vlastník svoje bydlisko alebo sídlo.

84 Takéto kritérium väzby tiež umožňuje pokryť zložité prípady, ktoré sú bežné v oblasti námorného poistenia a o ktorých svedčí vec sama, keďže sa vyznačuje krytím veľmi rôznorodých rizík, ktoré vznikajú pri prevádzkovaní lodí a zapojení podnikov lodeníc a podnikov prenajímajúcich lode bez posádky.

85 Okrem toho toto kritérium možno uplatňovať jednotne na „vozidlá všetkých typov“, aké sú uvedené v článku 2 písm. d) druhej zarážke druhej smernice 88/357.

86 Naopak, ako tiež uviedla Komisia, neexistuje *a priori* konkrétne a priame prepojenie medzi štátom, pod ktorého vlajkou loď pláva, a zodpovednosťou za riziko spojené s loďou umožňujúcou umiestniť toto riziko na území tohto štátu.

87 Hoci totiž štát, pod ktorého vlajkou loď pláva, vykonáva nad touto loďou kontrolu a prijíma opatrenia na zabezpečenie bezpečnosti na mori, tieto úvahy ako také nemajú vzťah k riziku, ktoré je vlastné prevádzkovaniu tejto lode v spojení s jej vlastníkom, ktorý má v prvom rade záujem poistiť uvedenú loď na účely ochrany svojich finančných záujmov na tejto lodi.

88 Nakoniec treba pripomenúť, že na určenie členského štátu, v ktorom je umiestnené riziko v zmysle článku 2 písm. d) druhej smernice 88/357, treba predovšetkým určiť konkrétnu činnosť, ktorej riziká sú pokryté jednotlivými poistnými zmluvami, o ktoré ide vo veci samej (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 17. januára 2019, A, C-74/18, EU:C:2019:33, bod 31).

89 Ako v podstate uviedol tiež generálny advokát v bode 85 svojich návrhov, je s výhradou overenia vnútroštátnym súdom potrebné konštatovať, že v prejednávanej veci je umiestnenie rôznych rizík spojených s prevádzkovaním dotknutých lodí v Nemecku potvrdené skutočnosťou, že poistné zmluvy dotknuté vo veci samej pokrývajúce tieto riziká, tak ako ich podpísali najmä spoločnosti vlastniace lode, ktoré sú v prvom rade zodpovedné za tieto lode a za ich prevádzku, zdá sa zostali nezmenené napriek dočasnej zmene štátnej vlajky uvedených lodí.

90 Vzhľadom na všetky vyššie uvedené úvahy treba na položenú otázku odpovedať tak, že článok 46 ods. 2 prvý pododsek smernice 92/49 v spojení s článkom 2 písm. d) druhou zarážkou druhej smernice 88/357 sa má vykladať v tom zmysle, že ak sa poistné zmluvy týkajú krytia rôznych rizík spojených s prevádzkovaním námorných lodí zapísaných v lodnom registri vedenom členským štátom, ale plávajúcich pod vlajkou iného členského štátu alebo tretieho štátu na základe dočasného povolenia na zmenu vlajky, za „členský štát registrácie“ predmetnej lode, a teda za „členský štát, v ktorom je umiestnené riziko“ v zmysle týchto ustanovení, ktorý má výlučnú právomoc zdaniť poistné zaplatené na základe uvedených poistných zmlúv, treba považovať členský štát, ktorý vedie lodný register, v ktorom je táto loď zapísaná najmä na účely dôkazu vlastníctva k uvedenej lodi.

O trovách

91 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (tretia komora) rozhodol takto:

Článok 46 ods. 2 prvý pododsek smernice Rady 92/49/EHS z 18. júna 1992 o koordinácii zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení týkajúcich sa priameho poistenia s výnimkou životného poistenia a o zmene a doplnení smerníc 73/239/EHS a 88/357/EHS (tretia smernica o neživotnom poistení) v spojení s článkom 2 písm. d) druhou zarážkou druhej smernice Rady 88/357/EHS z 22. júna 1988 o koordinácii zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení, týkajúcich sa priameho poistenia s výnimkou životného poistenia, na uľahčenie účinného vykonávania slobody poskytovať služby a o zmene a doplnení smernice 73/239/EHS sa má vykladať v tom zmysle, že ak sa poistné zmluvy týkajú krytia rôznych rizík spojených s prevádzkovaním námorných lodí zapísaných v lodnom registri vedenom členským štátom, ale plávajúcich pod vlajkou iného členského štátu alebo tretieho štátu na základe dočasného povolenia na zmenu vlajky, za „členský štát registrácie“ predmetnej lode, a teda za „členský štát, v ktorom je umiestnené riziko“ v zmysle týchto ustanovení, ktorý má výlučnú právomoc zdaniť poistné zaplatené na základe uvedených poistných zmlúv, treba považovať členský štát, ktorý vedie lodný register, v ktorom je táto loď zapísaná najmä na účely dôkazu vlastníctva k uvedenej lodi.

Podpisy