



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a treia)

15 aprilie 2021 *

„Trimitere preliminară – Asigurare generală directă – A doua directivă 88/357/CEE – Articolul 2 litera (d) a doua liniuță – Directiva 92/49/CEE – Articolul 46 alineatul (2) primul paragraf – Impozit pe primele de asigurare – Noțiunea de «stat membru în care este situat riscul» – Vehicule de orice natură – Noțiunea de «stat membru de înregistrare» – Asigurare a navelor maritime – Nave înscrise în registrul navelor ținut de un stat membru, dar care arborează pavilionul unui alt stat membru sau al unui stat terț în temeiul unei autorizații de schimbare de pavilion temporară”

În cauza C-786/19,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Finanzgericht Köln (Tribunalul Fiscal din Köln, Germania), prin decizia din 22 februarie 2019, primită de Curte la 23 octombrie 2019, în procedura

The North of England P & I Association Ltd, succesoare în drepturi a Marine Shipping Mutual Insurance Company,

împotriva

Bundeszentralamt für Steuern,

CURTEA (Camera a treia),

compusă din doamna A. Prechal (raportoare), președintă de cameră, domnii N. Wahl și F. Biltgen, doamna L. S. Rossi și domnul J. Passer, judecători,

avocat general: domnul A. Rantos,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru The North of England P & I Association Ltd, succesoare în drepturi a Marine Shipping Mutual Insurance Company, de C. Möser și U. Grünwald, Rechtsanwälte;
- pentru guvernul german, de J. Möller și D. Klebs, în calitate de agenți;
- pentru Comisia Europeană, de W. Mölls, D. Triantafyllou și H. Tserempa-Lacombe, în calitate de agenți,

* Limba de procedură: germana.

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 27 ianuarie 2021,

pronunță prezenta

Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 2 litera (d) a doua liniuță din A doua directivă 88/357/CEE a Consiliului din 22 iunie 1988 de coordonare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative privind asigurarea generală directă, de stabilire a dispozițiilor destinate să faciliteze exercitarea efectivă a libertății de a presta servicii și de modificare a Directivei 73/239/CEE (JO 1988, L 172, p. 1, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 197), precum și a articolului 46 alineatul (2) primul paragraf din Directiva 92/49/CEE a Consiliului din 18 iunie 1992 de coordonare a actelor cu putere de lege și actelor administrative privind asigurarea generală directă și de modificare a Directivelor 73/239/CEE și 88/357/CEE (a treia directivă privind „asigurarea generală”) (JO 1992, L 228, p. 1, Ediție specială, 06/vol. 2, p. 53).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între The North of England P & I Association Ltd (denumită în continuare „P & I”), o societate de asigurări cu sediul în Regatul Unit, pe de o parte, și Bundeszentralamt für Steuern (Oficiul Federal Central pentru Impozite, Germania) (denumit în continuare „BZS”), pe de altă parte, în legătură cu o înștiințare de plată a impozitului pe asigurare pentru primele plătite pentru acoperirea de către P & I a diferitor riscuri legate de exploatarea navelor maritime înscrise în registrul navelor ținut de Republica Federală Germania, dar care arborează pavilionul unui alt stat membru sau al unui stat terț în temeiul unei autorizații de schimbare de pavilion temporară.

Cadrul juridic

Dreptul internațional

- 3 Convenția Organizației Națiunilor Unite privind dreptul mării, semnată la Montego Bay la 10 decembrie 1982 (denumită în continuare „Convenția de la Montego Bay”), a intrat în vigoare la 16 noiembrie 1994. Ea a fost aprobată în numele Comunității Europene prin Decizia 98/392/CE a Consiliului din 23 martie 1998 (JO 1998, L 179, p. 1, Ediție specială, 04/vol. 4, p. 103).
- 4 Potrivit articolului 90 din această convenție, intitulat „Dreptul de navigație”, „[o]rice stat [...] are drept de navigație în marea liberă pentru navele care îi arborează pavilionul”.
- 5 Articolul 91 din convenția menționată, intitulat „Naționalitatea navelor”, prevede la alineatul (1):

„Fiecare stat stabilește condițiile necesare pentru acordarea naționalității sale navelor, condițiile de înmatriculare a navelor pe teritoriul său și condițiile pentru ca acestea să aibă dreptul de a-i arbora pavilionul. Navele au naționalitatea statului al căror pavilion au dreptul de a-l arbora. Trebuie să existe o legătură reală între stat și navă.”
- 6 Intitulat „Regimul juridic al navelor”, articolul 92 din Convenția de la Montego Bay prevede la alineatul (1):

„Navele navighează sub pavilionul unui singur stat și sunt supuse, în afara cazurilor excepționale prevăzute în mod expres de tratatele internaționale sau de prezenta convenție, jurisdicției exclusive a acestuia în marea liberă. [...]”

7 Articolul 94 din această convenție, intitulat „Obligații ale statului de pavilion”, prevede:

„(1) Orice stat își exercită în mod efectiv jurisdicția și controlul în domeniile administrativ, tehnic și social asupra navelor care îi arborează pavilionul.

(2) În special, orice stat:

(a) ține un registru al navelor care cuprinde numele și caracteristicile navelor care îi arborează pavilionul, cu excepția celor care, datorită dimensiunilor lor mici, nu sunt prevăzute de reglementările internaționale general acceptate, și

(b) își exercită jurisdicția, în conformitate cu dreptul său intern, asupra oricărei nave care îi arborează pavilionul, precum și asupra comandantului, ofițerilor și echipajului, pentru problemele de ordin administrativ, tehnic și social cu privire la navă.

(3) Orice stat ia măsurile necesare cu privire la navele care îi arborează pavilionul pentru a asigura siguranța pe mare [...]

[...]”

Dreptul Uniunii

A doua directivă 88/357

8 Articolul 2 litera (d) din A doua directivă 88/357 prevedea:

„În sensul prezentei directive, se înțelege prin:

[...]

(d) «statul membru în care este situat riscul»:

- statul membru în care se găsesc bunurile, în cazul în care asigurarea se referă fie la clădiri, fie la clădiri și conținutul lor, în măsura în care acestea se află sub incidența aceleiași polițe de asigurare;
- statul membru de înregistrare, în cazul în care asigurarea se referă la vehicule de orice natură;
- statul membru în care titularul poliței de asigurare a semnat contractul, în cazul unui contract de durată mai mică sau egală cu patru luni, privind riscurile din cursul unei călătorii sau vacanțe, indiferent de clasa de asigurare avută în vedere;
- statul membru în care titularul poliței de asigurare își are reședința obișnuită sau, în cazul în care acesta este o persoană juridică, statul membru în care este situată unitatea acestei persoane juridice la care se referă contractul, în toate cazurile care nu sunt menționate în mod explicit de liniuțele precedente”.

Directiva 92/49

9 Considerentele (1), (2) și (30) ale Directivei 92/49 aveau următorul cuprins:

„(1) întrucât este necesară realizarea pieței interne în sectorul asigurării generale directe, atât din punctul de vedere al libertății de stabilire, cât și din punctul de vedere al libertății de a presta servicii, pentru a facilita ca întreprinderile de [asigurări] cu sediul social în [Uniunea Europeană] să acopere riscuri din interiorul [Uniunii];

(2) întrucât [A doua directivă 88/357] a contribuit deja semnificativ la realizarea pieței interne în sectorul asigurării generale directe, acordând titularilor de polițe, care, date fiind calitatea și importanța lor sau natura riscului ce trebuie acoperit, nu au nevoie de o protecție specială în statul membru în care apare riscul, libertatea deplină de a apela la piața cea mai largă a asigurărilor;

[...]

(30) întrucât anumite state membre nu supun operațiunile de asigurare niciunei forme de impozitări indirecte, în timp ce majoritatea le aplică taxe speciale și alte forme de contribuții, inclusiv suprataxe destinate unor organisme de compensare; întrucât în statele membre în care sunt percepute aceste taxe și contribuții, structura și rata acestora variază semnificativ; întrucât este necesar să se evite crearea de către diferențele existente a unor distorsiuni ale concurenței pentru serviciile de asigurare între statele membre; întrucât, sub rezerva unei armonizări ulterioare, aplicarea regimului fiscal, precum și a altor forme de contribuții prevăzute de statul membru în care este situat riscul poate remedia un astfel de inconvenient și întrucât statele membre sunt responsabile pentru stabilirea modalităților destinate să asigure perceperea acestor taxe și contribuții”.

10 Articolul 46 alineatul (2) primul paragraf din Directiva 92/49 prevedea:

„Fără a aduce atingere unei armonizări ulterioare, fiecare contract de asigurare este supus exclusiv impozitării indirecte și taxelor parafiscale asupra primelor de asigurare în statul membru în care este situat riscul în sensul articolului 2 litera (d) din [A doua directivă 88/357] [...]”

Directiva 2009/138

11 Directiva 2009/138/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 noiembrie 2009 privind accesul la activitate și desfășurarea activității de asigurare și de reasigurare (Solvabilitate II) (JO 2009, L 335, p. 1), astfel cum a fost modificată prin Directiva 2012/23/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 septembrie 2012 (JO 2012, L 249, p. 1) (denumită în continuare „Directiva 2009/138”), a abrogat, cu efect de la 1 ianuarie 2014, A doua directivă 88/357 și Directiva 92/49.

12 Potrivit articolului 13 punctul 13 litera (b) din Directiva 2009/138, „statul membru în care este situat riscul” este definit ca fiind „statul membru de înmatriculare, în cazul în care asigurarea se referă la vehicule de orice natură”.

13 Articolul 13 punctul 14 din această directivă are următorul cuprins:

„În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:

[...]

14. «statul membru al angajamentului» înseamnă statul membru în care se află oricare dintre următoarele elemente:
- (a) reședința obișnuită a deținătorului poliței de asigurare;
 - (b) în cazul în care deținătorul poliței de asigurare este o persoană juridică, unitatea deținătorului poliței de asigurare la care se referă contractul.”
- 14 Articolul 157 din Directiva 2009/138, intitulat „Impozitele pe prime”, prevede la alineatul (1) că, „[f]ără a aduce atingere unei armonizări ulterioare, fiecare contract de asigurare se află exclusiv sub rezerva impozitelor indirecte și a taxelor parafiscale privind primele de asigurare din statul membru în care se află riscul sau este acoperit angajamentul”.
- 15 Cu toate acestea, la data faptelor în discuție în litigiul principal erau încă aplicabile A doua directivă 88/357 și Directiva 92/49, astfel încât la cererea de decizie preliminară trebuie să se răspundă doar în raport cu aceste directive.

Dreptul german

VersStG

- 16 Articolul 1 din *Versicherungssteuergesetz* (Legea privind impozitul pe asigurare) din 10 ianuarie 1996 (BGBl. I S, p. 22, denumită în continuare „VersStG”) prevede:

„(1) Plata remunerației de asigurare efectuată în temeiul unui raport de asigurare care rezultă dintr-un contract sau din orice altă sursă este supusă impozitării.

(2) În cazul în care un asigurator cu sediul pe teritoriul statelor membre ale [Uniunii] sau al altor state semnatare ale Acordului privind Spațiul Economic European [din 2 mai 1992 (JO 1994, L 1, p. 3, Ediție specială, 11/vol. 53, p. 4)] este parte la raportul de asigurare, obligația fiscală ia naștere, în cazul în care titularul poliței de asigurare este o persoană fizică, numai dacă acesta are, în momentul plății primei de asigurare, domiciliul sau reședința obișnuită pe teritoriul pe care se aplică prezenta lege sau, în cazul în care acesta nu este o persoană fizică, dacă întreprinderea, unitatea sau un loc echivalent la care se referă raportul de asigurare este situat, în momentul plății primei, pe teritoriul pe care se aplică prezenta lege. În plus, obligația fiscală este subordonată, în cazul în care sunt asigurate:

[...]

2. riscurile referitoare la vehicule de orice fel, condiției ca vehiculul să fie înscris pe teritoriul pe care se aplică prezenta lege într-un registru oficial sau recunoscut în mod oficial și să obțină un număr de identificare;

[...]”

SchRegO

- 17 *Schiffsregisterordnung* (Regulamentul privind registrele navelor), în versiunea aplicabilă litigiului principal (denumit în continuare „SchRegO”), prevede la articolul 1 alineatul (1) că registrele navelor sunt ținute de *Amtsgerichte* (tribunale districtuale, Germania).
- 18 Articolul 3 alineatul (2) din *SchRegO* prevede că navele comerciale și celelalte nave destinate navigației maritime (nave maritime) sunt înscrise în registrul navelor în cazul în care au obligația sau dreptul să arboreze pavilionul german, în conformitate cu articolul 1 sau cu articolul 2 din *Gesetz über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe* (*Flaggenrechtsgesetz*) [Legea

privind dreptul de pavilion al navelor maritime și arborarea pavilionului de către navele de navigație interioară (Legea privind dreptul de pavilion)], în versiunea aplicabilă litigiului principal (denumită în continuare „FlaggRG”).

- 19 Potrivit articolului 10 alineatul (1) prima teză din SchRegO, proprietarul unei nave maritime este obligat să înscrie o asemenea navă atunci când aceasta are obligația de a arboră pavilionul german în temeiul articolului 1 din FlaggRG.
- 20 Articolul 14 alineatul (1) din SchRegO prevede că o navă nu poate fi înscrisă în registrul navelor german atât timp cât este înscrisă într-un registru al navelor străin.
- 21 În cazul autorizației de schimbare a pavilionului, articolul 17 alineatul (2) din SchRegO impune obligația de a indica în registrul navelor mențiunea interdicției de exercitare a dreptului de a arboră pavilionul german și durata acestei interdicții și prevede că, în cazul retragerii acestei autorizații, este necesar să se solicite înscrierea în registrul navelor a autorizației de exercitare din nou a dreptului de arborare a pavilionului german.

FlaggRG

- 22 Articolul 1 alineatul (1) din FlaggRG stabilește obligația arborării pavilionului german pentru toate navele comerciale și celelalte nave destinate navigației maritime (nave maritime) ai căror proprietari sunt cetățeni germani cu domiciliul pe teritoriul de aplicare a Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (Legea fundamentală pentru Republica Federală Germania).
- 23 În temeiul articolului 6 alineatul (1) din FlaggRG, navele maritime care trebuie să arboreze pavilionul german în temeiul articolului 1 din această lege nu sunt autorizate să arboreze alte pavilioane decât cel național.
- 24 Din articolul 7 alineatul (1) punctul 1 din FlaggRG rezultă că Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (Oficiul Federal German pentru Navigație Maritimă și Hidrografie, denumit în continuare „BSH”) poate acorda în anumite cazuri, la cererea armatorului sau a furnizorului unei nave maritime înscrise în registrul navelor, pe o perioadă maximă de doi ani și cu respectarea anumitor condiții, o autorizație revocabilă de a arboră un alt pavilion național decât pavilionul german, a cărui arborare este autorizată de dreptul străin aplicabil, fără a se aduce atingere drepturilor și obligațiilor izvorâte din dreptul Uniunii.
- 25 În temeiul articolului 7a alineatul (3) din FlaggRG, dreptul de a arboră pavilionul german nu poate fi exercitat pe întreaga durată a validității autorizației de schimbare a pavilionului.

Litigiul principal și întrebarea preliminară

- 26 P & I este o societate de asigurări cu sediul în Regatul Unit care oferă la nivel mondial asigurări în domeniul maritim și care, de la 2 noiembrie 2011, este succesoarea în drepturi a Marine Shipping Mutual Insurance Company, întreprindere care a încheiat contractele de asigurare în discuție în litigiul principal.
- 27 Contractele menționate au fost încheiate cu 14 societăți și acoperă diverse riscuri legate de exploatarea navelor maritime care se află în proprietatea societăților respective. Aceste contracte privesc în special răspunderea civilă, protecția juridică, acoperirea cunoscută sub numele „casco” (diverse tipuri de daune cauzate navelor) și riscurile de război.

- 28 Aceste societăți au sediul în Germania și sunt înscrise în registrul comerțului ținut de Amtsgericht Hamburg (Tribunalul Districtual din Hamburg, Germania) în calitate de societăți cu răspundere limitată de drept german.
- 29 Toate navele maritime vizate sunt înscrise în registrul navelor ținut de același tribunal.
- 30 Sunt de asemenea părți la contractele de asigurare în discuție în litigiul principal, în calitate de titulari ai polițelor de asigurare sau de coasigurați, atât întreprinderea armatoare care își exercită activitățile în calitate de administrator al celor 14 societăți menționate și a cărei flotă include toate navele maritime în discuție în litigiul principal, cât și unii navlositori ai unor nave nude, cu sediul în Liberia și în Malta.
- 31 În conformitate cu articolul 7 alineatul (1) din FlagRG, BSH a autorizat navele societăților în discuție în litigiul principal să arboreze un alt pavilion național în locul pavilionul german, și anume pavilionul maltez sau pavilionul liberian. În perioada de schimbare a pavilionului, aceste nave au rămas înscrise însă în registrul navelor german.
- 32 În temeiul contractelor de asigurare în discuție în litigiul principal, P & I a primit o remunerație sub forma unor prime de asigurare care nu a făcut obiectul unei declarații fiscale în Germania în vederea aplicării impozitului pe asigurare.
- 33 În urma unui control fiscal efectuat în anul 2012, BZS a emis o înștiințare de plată, datată 11 noiembrie 2014, prin care a solicitat P & I, pentru luna decembrie a anului 2009, plata impozitului pe asigurare în cuantum de 13 374,57 euro.
- 34 Prin decizia din 15 ianuarie 2016, BZS a respins opoziția formulată de P & I împotriva acestei înștiințări de plată.
- 35 Această societate a sesizat, prin urmare, instanța de trimitere cu o acțiune îndreptată împotriva deciziei menționate prin care a susținut în special că primele de asigurare în discuție în litigiul principal nu sunt impozabile în Germania, întrucât riscurile legate de navele asigurate nu sunt localizate în acest stat membru.
- 36 P & I apreciază în această privință că statul membru de înregistrare, menționat la articolul 2 litera (d) a doua liniuță din A doua directivă 88/357, căruia îi revine competența fiscală referitoare la primele de asigurare respective, este cel care a admis nava în cauză în circulație. Mai precis, ar fi vorba despre statul al cărui pavilion este arborat de navă, întrucât acest stat este cel care stabilește nivelul de calitate impus navelor care îi arborează pavilionul și care, prin urmare, poartă răspunderea pentru riscul pe care îl constituie aceste nave.
- 37 În schimb, BZS susține că plata primelor de asigurare în discuție în litigiul principal este impozabilă în Germania întrucât din articolul 1 alineatul (2) a doua teză punctul 2 din VersStG rezultă că legiuitorul german a transpus în mod corect articolul 2 litera (d) a doua liniuță din A doua directivă 88/357, corelând supunerea la plata impozitului pe asigurare nu cu „înregistrarea” navei în cauză, în sensul autorizației oficiale de circulație, ci cu înscrierea acesteia într-un registru oficial și cu alocarea unui număr de identificare navei respective. Or, un asemenea registru oficial ar fi constituit numai de registrul navelor, care ar avea drept finalitate esențială să certifice proprietatea navei în cauză.
- 38 Instanța de trimitere consideră că prin aplicarea exclusivă a dreptului național, în special a articolului 1 alineatul (2) din VersStG, primele de asigurare percepute de P & I ar trebui să fie impozitate în Germania, mai ales întrucât navele maritime în discuție în litigiul principal sunt înregistrate în Germania într-un „registru oficial sau recunoscut în mod oficial” în sensul acestei dispoziții, și anume registrul navelor.

- 39 Totuși, această instanță ridică problema dacă, în ceea ce privește asigurarea privind „vehicule de orice natură”, prevăzută la articolul 2 litera (d) a doua liniuță din A doua directivă 88/357, „Zulassungsmitgliedstaat”, și anume fie „statul membru de admitere”, fie „statul membru de înregistrare”, această din urmă noțiune nefiind definită, ar putea să se refere la statul al cărui pavilion este arborat de navă, și anume statul care stabilește normele juridice aplicabile exploatării navei maritime în circulația generală și, prin urmare, condițiile care guvernează utilizarea acesteia.
- 40 În sfârșit, făcând trimitere la jurisprudența Curții (Hotărârea din 14 iunie 2001, Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, și Hotărârea din 17 ianuarie 2019, A, C-74/18, EU:C:2019:33), instanța de trimitere ridică problema în ce măsură este posibil ca, la interpretarea articolului 2 litera (d) a doua liniuță din A doua directivă 88/357, să se întemeieze numai pe înscrierea vehiculului într-un registru, fără a lua în considerare admiterea acestui vehicul în circulație.
- 41 În aceste condiții, Finanzgericht Köln (Tribunalul Fiscal din Köln, Germania) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„În privința statului membru în care este situat riscul, articolul 2 litera (d) a doua liniuță coroborat cu articolul 25 primul paragraf prima teză din [A doua directivă 88/357] [sau cu] articolul 46 alineatul (2) din Directiva [92/49] trebuie interpretat în sensul că, în cazul asigurării riscurilor legate de operarea unei nave maritime, acesta este statul pe teritoriul căruia o navă maritimă este înscrisă într-un registru oficial în scopul certificării proprietății sau statul al cărui pavilion este arborat de nava maritimă?”

Cu privire la întrebarea preliminară

- 42 Prin intermediul întrebării formulate, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 46 alineatul (2) primul paragraf din Directiva 92/49 coroborat cu articolul 2 litera (d) a doua liniuță din A doua directivă 88/357 trebuie interpretat în sensul că, atunci când contractele de asigurare au ca obiect acoperirea unor riscuri diverse legate de exploatarea navelor maritime înscrise în registrul navelor ținut de un stat membru, dar care arborează pavilionul unui alt stat membru sau al unui stat terț în temeiul unei autorizații de schimbare de pavilion temporară, „statul membru de înregistrare” a navei în cauză și, prin urmare, „statul membru în care este situat riscul”, în sensul acestor dispoziții, care are competența exclusivă de impozitare a primelor plătite în temeiul contractelor de asigurare menționate, trebuie considerat statul membru care ține registrul navelor în care este înscrisă această navă în scopul în principal al certificării proprietății navei respective sau statul membru ori statul terț al cărui pavilion este arborat de nava în cauză.
- 43 Din coroborarea articolului 46 alineatul (2) primul paragraf din Directiva 92/49 și a articolului 2 litera (d) a doua liniuță din A doua directivă 88/357 rezultă că, atunci când un contract de asigurare privește „vehicule de orice natură”, contractul este „supus exclusiv impozitării indirecte și taxelor parafiscale asupra primelor de asigurare” în „statul membru de înregistrare” al vehiculului respectiv, din moment ce acest din urmă stat este considerat ca fiind „statul membru în care este situat riscul”.
- 44 Particularitatea cauzei principale rezidă în faptul că navele în cauză au fost înscrise în registrul navelor ținut de Amtsgericht Hamburg (Tribunalul Districtual din Hamburg) și rămân înscrise în acest registru, chiar dacă, în urma acordării de către BSH, care este autoritatea germană competentă în materie, a unei autorizații de schimbare a pavilionului, aceste nave arborează temporar pavilionul unui alt stat membru sau al unei țări terțe.
- 45 Într-o asemenea situație excepțională se ridică problema dacă „statul membru de înregistrare”, în sensul articolului 2 litera (d) a doua liniuță din A doua directivă 88/357, și, prin urmare, „statul membru în care este situat riscul”, în sensul articolului 46 alineatul (2) primul paragraf din Directiva

92/49, este statul care ține registrul navelor în care este înscrisă nava în cauză în scopul în principal al certificării proprietății acestei nave sau mai degrabă statul al cărui pavilion este arborat de nava respectivă, în care această navă poate fi de asemenea înscrisă într-un registru.

- 46 Cu titlu introductiv, trebuie să se amintească, în primul rând, că Curtea a statuat deja că, în stadiul actual al dreptului Uniunii, revine statelor membre să stabilească, în conformitate cu normele generale ale dreptului internațional, condițiile necesare pentru a permite înregistrarea navelor în registrele lor, precum și pentru a acorda navelor respective dreptul de a arbora pavilionul lor și că, în exercitarea acestei competențe, statele membre trebuie să respecte normele de drept al Uniunii (a se vedea în acest sens Hotărârea din 25 iulie 1991, *Factortame și alții*, C-221/89, EU:C:1991:320, punctele 13 și 14), cu precizarea că, în conformitate cu articolul 91 alineatul (1) din Convenția de la Montego Bay, a cărei interpretare este de competența Curții (Hotărârea din 7 mai 2020, *Rina*, C-641/18, EU:C:2020:349, punctul 46 și jurisprudența citată), trebuie să existe o „legătură reală” între stat și navele în cauză fie în scopul înmatriculării lor pe teritoriul acestui stat, fie în scopul acordării dreptului sau a posibilității ca aceste nave să arboreze pavilionul aceluia stat.
- 47 În al doilea rând, trebuie să se arate că statul membru competent pentru a impozita primele de asigurare în temeiul dispozițiilor coroborate ale articolului 46 alineatul (2) primul paragraf din Directiva 92/49 și ale articolului 2 litera (d) a doua liniuță din A doua directivă 88/357 este statul membru pe teritoriul căruia este înregistrat vehiculul la data plății acestor prime, iar nu cel pe teritoriul căruia era înregistrat vehiculul la momentul încheierii contractului de asigurare, întrucât trebuie să se rețină o așa-numită interpretare „dinamică” a acestor dispoziții (a se vedea în acest sens Hotărârea din 21 februarie 2013, *RVS Levensverzekeringen*, C-243/11, EU:C:2013:85, punctul 53).
- 48 Cu privire la interpretarea noțiunii de „stat membru de înregistrare”, în sensul articolului 2 litera (d) a doua liniuță din A doua directivă 88/357, potrivit unei jurisprudențe constante, din cerința aplicării uniforme a dreptului Uniunii, precum și din cea a principiului egalității rezultă că termenii unei dispoziții de drept al Uniunii care nu conține nicio trimitere expresă la dreptul statelor membre pentru a stabili sensul și domeniul său de aplicare trebuie, în mod normal, să primească în întreaga Uniune o interpretare autonomă și uniformă, care trebuie stabilită ținând seama nu numai de formularea acesteia, ci și de contextul său și de obiectivele urmărite de reglementarea din care face parte această dispoziție (a se vedea în acest sens, printre altele, Hotărârea din 21 februarie 2013, *RVS Levensverzekeringen*, C-243/11, EU:C:2013:85, punctul 23, și Hotărârea 19 decembrie 2013, *Fish Legal și Shirley*, C-279/12, EU:C:2013:853, punctul 42, precum și jurisprudența citată). Geneza unei dispoziții a dreptului Uniunii ar putea de asemenea, astfel cum a arătat printre altele Comisia Europeană, să ofere elemente importante pentru interpretarea acesteia [Hotărârea din 25 iunie 2020, *A și alții* (Turbine eoliene la Aalter și la Nevele), C-24/19, EU:C:2020:503, punctul 37, precum și jurisprudența citată].
- 49 Trebuie să se constate că noțiunea de „stat membru de înregistrare”, în sensul articolului 2 litera (d) a doua liniuță din A doua directivă 88/357, nu este definită de legiuitorul Uniunii și că dispoziția menționată nu conține nicio trimitere la dreptul statelor membre pentru a stabili sensul și domeniul de aplicare ale acesteia. Prin urmare, trebuie să se dea o interpretare autonomă și uniformă a acestei noțiuni.
- 50 În speță, o asemenea interpretare uniformă este cu atât mai importantă cu cât unicul scop al dispoziției menționate este identificarea statului membru care are competența exclusivă de impozitare a primelor de asigurare în temeiul articolului 46 alineatul (2) primul paragraf din Directiva 92/49.
- 51 Mai întâi, cu privire la modul de redactare a articolului 2 litera (d) a doua liniuță din A doua directivă 88/357, îndoielile exprimate de instanța de trimitere referitoare la interpretarea acestei dispoziții țin în special de ambiguitatea care marchează versiunea în limba germană a dispoziției menționate, întrucât

aceasta utilizează noțiunea de „Zulassungsmitgliedstaat”, care, potrivit contextului în care este utilizată, face trimitere fie la statul membru de înregistrare sau de înmatriculare a vehiculului, fie la statul membru de admitere sau de autorizare în circulație a acestuia.

- 52 P & I se întemeiază pe noțiunea de „Zulassungsmitgliedstaat”, în accepțiunea sa de stat membru de admitere sau de autorizare în circulație, pentru a susține că prin noțiunea de „stat membru de înregistrare”, în sensul articolului 2 litera (d) a doua liniuță din A doua directivă 88/357, ar fi vizat statul care a autorizat sau a admis în circulație vehiculul, în speță nava, împrejurare care ar fi atestată prin înregistrarea sa. Din moment ce, spre deosebire de alte vehicule precum autovehiculele, motocicletele sau aeronavele, nu există o reglementare la nivelul Uniunii privind admiterea sau autorizarea în circulație a navelor, ar trebui să se facă referire la statul al cărui pavilion este arborat de navă, întrucât statul respectiv prevede cadrul normativ aplicabil exploatării acelei nave, ceea ce ar fi în legătură cu riscul asociat navei cu ocazia exploatării sale.
- 53 Cu toate acestea, astfel cum a arătat și domnul avocat general la punctul 49 din concluzii, toate versiunile lingvistice ale articolului 2 litera (d) a doua liniuță din A doua directivă 88/357, altele decât versiunea în limba germană, utilizează fie noțiunea de stat membru de „înregistrare”, fie noțiunea de stat membru de „înmatriculare”.
- 54 Or, potrivit unei jurisprudențe constante, formularea utilizată în una dintre versiunile lingvistice ale unei dispoziții de drept al Uniunii nu poate constitui singurul temei pentru interpretarea acestei dispoziții și nici nu se poate atribui respectivei formulări un caracter prioritar în raport cu celelalte versiuni lingvistice (Hotărârea din 12 septembrie 2019, A și alții, C-347/17, EU:C:2019:720, punctul 38, precum și jurisprudența citată).
- 55 În această privință, trebuie să se arate că noțiunea „Zulassungsmitgliedstaat”, înțeleasă în una dintre cele două accepțiuni ale sale, și anume cea de stat membru de înregistrare sau de înmatriculare, este în acord cu terminologia utilizată în toate celelalte versiuni lingvistice ale articolului 2 litera (d) a doua liniuță din A doua directivă 88/357.
- 56 Pledează de asemenea împotriva unei interpretări a dispoziției menționate potrivit căreia aceasta s-ar referi la statul membru de admitere sau de autorizare în circulație faptul că, spre deosebire de celelalte vehicule vizate de această dispoziție, în cazul navelor nu există o reglementare la nivelul Uniunii privind o astfel de admitere sau autorizare.
- 57 Prin urmare, pe planul unei examinări care vizează doar modul de redactare a articolului 2 litera (d) a doua liniuță din A doua directivă 88/357, este necesar să se considere că această dispoziție, interpretată în lumina tuturor versiunilor sale lingvistice, se referă mai degrabă la statul membru de înregistrare sau de înmatriculare a navei decât la statul membru de autorizare sau de admitere a acesteia în circulație, la care numai versiunea în limba germană a acestei dispoziții este susceptibilă să se refere la una dintre cele două accepțiuni ale noțiunii de „Zulassungsmitgliedstaat”.
- 58 Trebuie să se adauge că, potrivit accepțiunii lor obișnuite, noțiunile de „înregistrare” și de „înmatriculare” a unei nave sunt interschimbabile, în sensul articolului 2 litera (d) a doua liniuță din A doua directivă 88/357, astfel cum reiese, de altfel, din diferitele versiuni lingvistice ale acestei dispoziții, altele decât versiunea în limba germană, care, după cum s-a arătat deja la punctul 53 din prezenta hotărâre, utilizează una dintre aceste două noțiuni.
- 59 În aceste condiții, având în vedere în continuare exclusiv modul de redactare a articolului 2 litera (d) a doua liniuță din A doua directivă 88/357, nu pare posibil *a priori* să fie exclus ca noțiunile de „stat membru de înregistrare” sau de „stat membru de înmatriculare” să poată include, pe lângă statul care ține registrul în care navele sunt înscrise în scopul certificării titlului de proprietate asupra acestora și, dacă este cazul, a altor drepturi reale înscrise asupra navelor respective, inclusiv ipotecile care le

grevează, statul al cărui pavilion este arborat de nave, dat fiind faptul că, de asemenea, astfel cum prevede articolul 94 alineatul (2) litera (a) din Convenția de la Montego Bay, orice stat are obligația să înscrie navele care îi arborează pavilionul în registrul pavilioanelor naționale.

- 60 În continuare, referitor la geneza articolului 2 litera (d) a doua liniuță din A doua directivă 88/357, trebuie să se arate că Propunerea inițială a Comisiei, prezentată la 30 decembrie 1975 [COM(1975) 516 final] (JO 1976, C 32, p. 2), aflată la originea acestei a doua directive, prevedea că prin „statul membru în care este situat riscul” trebuia să se înțeleagă fie „statul membru de înregistrare, în cazul în care asigurarea privește mijloacele de transport terestru”, fie „statul membru în care titularul poliței de asigurare are reședința obișnuită, cu condiția ca acesta să fie proprietarul vehiculului, să aibă un interes financiar în ceea ce privește vehiculul sau să fie administratorul vehiculului, și, în lipsa unei astfel de situații, statul membru de înregistrare a vehiculului, în cazul în care asigurarea privește mijloacele de transport feroviar, mijloacele de transport aerian și mijloace de transport fluvial, lacustru și maritim”.
- 61 În Propunerea modificată de directivă din 16 februarie 1978 [COM(1978) 63 final], au fost menținute aceste două criterii de legătură, dar succesiunea lor a fost inversată, astfel încât legătura cu statul membru al reședinței obișnuite a titularului poliței de asigurare era aplicabilă numai în ipoteza vizată de criteriul implicit, în care vehiculul nu era înregistrat.
- 62 Referitor la versiunea finală a articolului 2 litera (d) a doua liniuță din A doua directivă 88/357, aceasta nu menționează decât „statul membru de înregistrare” în privința tuturor vehiculelor, inclusiv a navelor.
- 63 Deși criteriul de legătură cu statul membru al reședinței obișnuite sau de stabilire al titularului poliței de asigurare este cuprins în norma reziduală care figurează la ultima liniuță a articolului 2 litera (d) din A doua directivă 88/357, această normă nu se aplică asigurărilor referitoare la vehicule de orice natură, întrucât ele sunt vizate în mod specific la a doua liniuță a acestei dispoziții. Prin urmare, această normă reziduală nu are incidență directă asupra interpretării termenilor care figurează la a doua liniuță a dispoziției menționate.
- 64 Nu este mai puțin adevărat că, astfel cum susține Comisia, geneza articolului 2 litera (d) a doua liniuță din A doua directivă 88/357 pare să sugereze că criteriul de legătură cu „statul membru de înregistrare” se referă implicit la legătura existentă între o persoană sau o societate care deține proprietatea navei în cauză ori are un interes financiar în ceea ce privește această navă și statul care ține registrul navelor în care este înscrisă nava respectivă, registru ce atestă proprietatea acesteia.
- 65 Totuși, trebuie să se admită că geneza acestei dispoziții poate fi înțeleasă și în sensul că faptul că legiuitorul Uniunii a reținut în final doar criteriul de legătură cu „statul membru de înregistrare” sugerează că criteriul alternativ referitor la reședința obișnuită a titularului poliței de asigurare care este proprietarul vehiculului în cauză, care are un interes financiar în ceea ce privește acest vehicul sau este administratorul acestuia, nu ar trebui să joace niciun rol în cadrul celei de a doua liniuțe a articolului 2 litera (d) din A doua directivă 88/357, ci, cel mult, în cadrul ultimei liniuțe a acestei dispoziții.
- 66 Astfel, această geneză nu permite să se concluzioneze care este interpretarea ce trebuie reținută pentru noțiunea de „stat membru de înregistrare”, în sensul articolului 2 litera (d) a doua liniuță din A doua directivă 88/357.
- 67 În sfârșit, referitor la contextul și la finalitatea dispozițiilor articolului 46 alineatul (2) primul paragraf din Directiva 92/49 și ale articolului 2 litera (d) a doua liniuță din A doua directivă 88/357, trebuie amintit că din acest articol 2 litera (d) reiese că legiuitorul Uniunii a intenționat să propună, pentru toate tipurile de riscuri asigurate, o soluție care să permită determinarea statului în care este situat riscul mai degrabă pe baza unor criterii concrete și fizice decât pe baza unor criterii de natură

juridică. Scopul urmărit a fost acela de a avea un element concret corespunzător fiecărui risc, care să permită localizarea acestuia într-un anumit stat membru (Hotărârea din 14 iunie 2001, Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, punctul 44).

- 68 Astfel, în temeiul, de exemplu, al articolului 2 litera (d) a doua liniuță din A doua directivă 88/357, în cazul în care contractul privește un vehicul, statul membru în care este situat riscul este cel de înregistrare a vehiculului, chiar dacă nu este vorba despre statul membru în care este utilizat vehiculul (a se vedea în acest sens Hotărârea din 14 iunie 2001, Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, punctul 45).
- 69 În plus, în lumina considerentului (30) al Directivei 92/49, reiese că articolul 46 alineatul (2) primul paragraf din aceasta urmărește atenuarea riscului ca diferențele privind structura și cotele de impozitare indirecte care grevează operațiunile de asigurare să conducă la denaturarea concurenței între statele membre în domeniul serviciilor de asigurare (a se vedea în acest sens Hotărârea din 14 iunie 2001, Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, punctul 49).
- 70 Opțiunea în favoarea situării riscului drept criteriu care determină statul care are competența de impozitare este de natură să elimine denaturările concurenței între întreprinderile din diferite state membre care oferă servicii de asigurare (Hotărârea din 14 iunie 2001, Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, punctul 50).
- 71 Această opțiune permite de asemenea evitarea pericolului unei duble impozitări, precum și a posibilității de a eluda plata impozitului, având în vedere că fiecărui risc îi corespunde un sediu și, prin urmare, un stat membru (a se vedea în acest sens Hotărârea din 14 iunie 2001, Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, punctul 51).
- 72 Rezultă că interpretarea dispozițiilor articolului 46 alineatul (2) primul paragraf din Directiva 92/49 și ale articolului 2 litera (d) a doua liniuță din A doua directivă 88/357 trebuie să țină seama în mod corespunzător de obiectivul care vizează eliminarea denaturărilor concurenței între întreprinderile din state membre diferite ce oferă servicii de asigurare, care implică evitarea pericolului atât al unei duble impozitări, cât și al unei evaziuni fiscale, dându-se prioritate unei interpretări care să asigure ca riscul în cauză să fie localizat într-un singur stat membru și care să se întemeieze pe o accepțiune a criteriului localizării riscului, susținută mai degrabă de elemente concrete și fizice decât de criterii de natură juridică.
- 73 Prin urmare, în raport cu finalitățile dispozițiilor menționate, se ridică problema dacă din acestea rezultă că noțiunea de „stat membru de înregistrare”, în sensul articolului 2 litera (d) a doua liniuță din A doua directivă 88/357, trebuie interpretată în sensul că se referă la statul membru care ține un registru precum registrul navelor, în care înscrierea navelor se realizează în vederea identificării lor în legătură cu proprietarul acestora, care poartă răspunderea pentru aceste nave, sau mai degrabă la statul al cărui pavilion este arborat de navele respective, care, în conformitate cu articolul 94 din Convenția de la Montego Bay, „ține un registru al navelor care cuprinde numele și caracteristicile navelor care îi arborează pavilionul”, „își exercită în mod efectiv jurisdicția și controlul în domeniile administrativ, tehnic și social asupra navelor” și ia „măsurile necesare [...] pentru a asigura siguranța pe mare”.
- 74 Cu privire la obiectivul care constă în evitarea unei duble impozitări, trebuie să se amintească, astfel cum s-a arătat deja la punctul 46 din prezenta hotărâre, că, în stadiul actual al dreptului Uniunii și în conformitate cu dreptul național, fiecare stat membru stabilește condițiile de înregistrare a navelor pe teritoriul său, precum și condițiile necesare pentru ca aceste nave să aibă dreptul de a-i arbora pavilionul și, prin urmare, pentru ca ele să aibă naționalitatea sa, cu precizarea că, în conformitate cu articolul 91 alineatul (1) din Convenția de la Montego Bay, trebuie să existe o „legătură reală” între stat și navele în cauză.

- 75 Așadar, în lipsa armonizării la nivelul Uniunii a normelor în materie de înregistrare a navelor, nu se poate exclude ca o navă să fie înregistrată în mai multe state membre, din moment ce există legături reale între această navă și mai multe state membre, împrejurare care ar putea conduce la mai multe impozitări.
- 76 Cu toate acestea, pe de o parte, astfel cum a arătat domnul avocat general la punctul 75 din concluzii, legislațiile majorității statelor membre exclud înscrierile multiple care pot conduce la mai multe impozitări.
- 77 În speță, articolul 14 alineatul (1) din SchRegO prevede că o navă nu poate fi înscrisă într-un registru al navelor german atât timp cât este înscrisă într-un registru al navelor străin.
- 78 Pe de altă parte, trebuie să se constate că articolul 92 alineatul (1) din Convenția de la Montego Bay prevede că „[n]avele navighează sub pavilionul unui singur stat”, împrejurare care, dacă, în scopul aplicării articolului 2 litera (d) a doua liniuță din A doua directivă 88/357, ar fi reținut criteriul de legătură cu statul de pavilion, ar fi de natură să excludă o dublă înregistrare și, prin urmare, o dublă impozitare.
- 79 În speță, articolul 6 alineatul (1) din FlaggRG prevede că navele maritime care trebuie să arboreze pavilionul german în temeiul articolului 1 din această lege nu sunt autorizate să arboreze alte pavilioane decât cel național.
- 80 În aceste condiții, recurgerea la statul de pavilion pentru a localiza riscul în sensul articolului 2 litera (d) a doua liniuță din A doua directivă 88/357 nu permite înlăturarea pericolului unei evaziuni fiscale, care este o altă finalitate a articolului 46 alineatul (2) primul paragraf din Directiva 92/49 și a articolului 2 litera (d) a doua liniuță din A doua directivă 88/357, astfel cum demonstrează tocmai cauza în discuție în litigiul principal, caracterizată printr-o schimbare de pavilion a navelor în cauză, autorizată, desigur, la început de statul membru în care aceste nave erau și rămân înscrise, și alegerea unui alt stat de pavilion care prezintă în mod evident legături mai puțin directe și concrete cu aceste nave decât statul membru în care sunt înregistrate în principal în scopul certificării proprietății lor.
- 81 Astfel cum a arătat și domnul avocat general la punctul 73 din concluzii, rezultă că recurgerea la statul care ține registrul navelor în care navele sunt înscrise pentru a localiza riscul în scopul aplicării articolului 2 litera (d) a doua liniuță din A doua directivă 88/357 face posibilă o mai bună îndeplinire a tuturor obiectivelor acestei directive, care constau în evitarea riscurilor determinate de dubla impunere și evaziunea fiscală.
- 82 În plus, interpretarea noțiunii de „stat membru de înregistrare”, în sensul articolului 2 litera (d) a doua liniuță din A doua directivă 88/357, trebuie să fie evidențiată și în raport cu finalitatea acestei dispoziții, amintită deja la punctul 67 din prezenta hotărâre, care constă în determinarea statului în care este situat riscul pe baza unor criterii concrete și fizice, pentru ca fiecărui risc să îi corespundă un element concret care să permită localizarea acestuia într-un anumit stat membru (a se vedea în acest sens Hotărârea din 14 iunie 2001, Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, punctul 44).
- 83 Or, registrul navelor, în măsura în care are în principal ca finalitate identificarea proprietarului navei care este înscrisă în acesta, căruia îi revine în primul rând răspunderea pentru riscurile legate de această navă și de exploatarea acesteia, motiv pentru care proprietarul încheie un contract de asigurare ce acoperă riscurile respective în scopul protejării intereselor sale patrimoniale în ceea ce privește nava respectivă, permite localizarea riscurilor legate de aceasta într-un stat membru determinat pe baza unui element concret și fizic, și anume legătura dintre proprietarul navei respective și statul membru în care aceasta este înregistrată, care mai poate fi definit, dacă este cazul, drept statul membru a cărui cetățenie sau naționalitate o are proprietarul respectiv și/sau în care acesta își are reședința sau sediul.

- 84 Un asemenea criteriu de legătură permite de asemenea acoperirea unor situații complexe care sunt curente în domeniul asigurărilor maritime și care sunt evidențiate în cauza principală, în măsura în care se caracterizează prin acoperirea unor riscuri foarte diverse determinate de exploatarea navelor și de implicarea întreprinderilor armatoare a navelor maritime și de navlosire a navelor nude.
- 85 În plus, acest criteriu poate fi aplicat în mod uniform „vehiculelor de orice natură”, astfel cum sunt prevăzute la articolul 2 litera (d) a doua liniuță din A doua directivă 88/357.
- 86 În schimb, așa cum a observat și Comisia, nu există *a priori* o legătură concretă și directă între statul al cărui pavilion este arborat de navă și răspunderea pentru riscul legat de navă, legătură care să permită localizarea acestui risc pe teritoriul statului respectiv.
- 87 Astfel, deși este adevărat că statul al cărui pavilion este arborat de navă exercită controlul asupra acesteia și ia măsuri pentru a-i asigura siguranța pe mare, aceste considerații nu au, ca atare, un raport cu riscul specific exploatării acestei nave în legătură cu proprietarul său, care are înainte de toate interesul de a asigura nava respectivă pentru a-și proteja interesele financiare în privința acesteia.
- 88 În sfârșit, trebuie amintit că, pentru a determina statul membru în care este situat riscul, în sensul articolului 2 litera (d) din A doua directivă 88/357, este necesar să se identifice în special activitatea precisă ale cărei riscuri sunt acoperite de diferitele contracte de asigurare în discuție în litigiul principal (a se vedea în acest sens Hotărârea din 17 ianuarie 2019, A, C-74/18, EU:C:2019:33, punctul 31).
- 89 Or, astfel cum a arătat în esență și domnul avocat general la punctul 85 din concluzii, trebuie să se constate, sub rezerva verificării de către instanța de trimitere, că, în speță, localizarea în Germania a riscurilor diverse legate de exploatarea navelor în cauză este confirmată de faptul că contractele de asigurare în discuție în litigiul principal care acoperă aceste riscuri, precum cele încheiate în special de societățile proprietare ale navelor, cărora le revine înainte de toate răspunderea pentru aceste nave și pentru exploatarea lor, par să fi rămas nemodificate, în pofida schimbării de pavilion temporare de către navele respective.
- 90 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, este necesar să se răspundă la întrebarea adresată că articolul 46 alineatul (2) primul paragraf din Directiva 92/49 coroborat cu articolul 2 litera (d) a doua liniuță din A doua directivă 88/357 trebuie interpretat în sensul că, atunci când contractele de asigurare au ca obiect acoperirea unor riscuri diverse legate de exploatarea navelor maritime înscrise în registrul navelor ținut de un stat membru, dar care arborează pavilionul unui alt stat membru sau al unui stat terț în temeiul unei autorizații de schimbare de pavilion temporară, „statul membru de înregistrare” a navei în cauză și, prin urmare, „statul membru în care este situat riscul”, în sensul acestor dispoziții, care are competența exclusivă de impozitare a primelor plătite în temeiul contractelor de asigurare menționate, trebuie considerat statul membru care ține registrul navelor în care este înscrisă această navă în scopul în principal al certificării proprietății navei respective.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 91 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a treia) declară:

Articolul 46 alineatul (2) primul paragraf din Directiva 92/49/CEE a Consiliului din 18 iunie 1992 de coordonare a actelor cu putere de lege și actelor administrative privind asigurarea generală directă și de modificare a Directivelor 73/239/CEE și 88/357/CEE (a treia directivă privind „asigurarea generală”) coroborat cu articolul 2 litera (d) a doua liniuță din A doua directivă 88/357/CEE a Consiliului din 22 iunie 1988 de coordonare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative privind asigurarea generală directă, de stabilire a dispozițiilor destinate să faciliteze exercitarea efectivă a libertății de a presta servicii și de modificare a Directivei 73/239/CEE trebuie interpretat în sensul că, atunci când contractele de asigurare au ca obiect acoperirea unor riscuri diverse legate de exploatarea navelor maritime înscrise în registrul navelor ținut de un stat membru, dar care arborează pavilionul unui alt stat membru sau al unui stat terț în temeiul unei autorizații de schimbare de pavilion temporară, „statul membru de înregistrare” a navei în cauză și, prin urmare, „statul membru în care este situat riscul”, în sensul acestor dispoziții, care are competența exclusivă de impozitare a primelor plătite în temeiul contractelor de asigurare menționate, trebuie considerat statul membru care ține registrul navelor în care este înscrisă această navă în scopul în principal al certificării proprietății navei respective.

Semnături