URTEIL DES GERICHTSHOFES (ERSTE KAMMER)
VOM 9. FEBRUAR 1984 [1]

S.A. Gambetta Auto
gegen Bureau central français und Fonds de garantie automobile
(Ersuchen um Vorabentscheidung, vorgelegt von der Cour d'appel Paris)

„Gewöhnlicher Standort eines Fahrzeugs in einem Mitgliedstaat — Ersatz der in einem anderen Mitgliedstaat verursachten Schäden"

Rechtssache 344/82

Leitsätze

Angleichung der Rechtsvorschriften — Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung — Richtlinie 72/166 — Gebiet des gewöhnlichen Standorts des Fahrzeugs — Begriff — Zulassungsstaat
(Richtlinie 72/166 des Rates)

Trägt ein Fahrzeug ein ordnungsgemäß verliehenes amtliches Kennzeichen, so hat es seinen Standort im Sinne der Richtlinie 72/166 auch dann im Gebiet des Zulassungsstaats, wenn seine Verkehrszulassung zu der betreffenden Zeit entzogen war.

In der Rechtssache 344/82

betreffend ein dem Gerichtshof nach Artikel 177 EWG-Vertrag von der Cour d'appel Paris in dem bei diesem Gericht anhängigen Rechtsstreit

S.A. GAMBETTA AUTO

gegen

BUREAU CENTRAL FRANÇAIS,

FONDS DE GARANTIE AUTOMOBILE

1 — Verfahrenssprache: Französisch.

vorgelegtes Ersuchen um Vorabentscheidung über die Auslegung der Richtlinie 72/166 des Rates vom 24. April 1972 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und der Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (ABl. L 103, S. 1) und insbesondere des Begriffs „gewöhnlicher Standort eines Fahrzeugs"

erläßt

DER GERICHTSHOF (Erste Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten T. Koopmans, der Richter A. O'Keeffe und G. Bosco,

Generalanwalt: Sir Gordon Slynn
Kanzler: P. Heim

folgendes

URTEIL

Tatbestand

Der Sachverhalt, der Verfahrensablauf und die nach Artikel 20 des Protokolls über die Satzung des Gerichtshofes der EWG abgegebenen Erklärungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

I — Sachverhalt und schriftliches Verfahren

1. Ein der Firma Gambetta Auto (Paris) gehörender Wagen wurde, als er am 19. Juli 1979 in Paris abgestellt war, durch ein Fahrzeug mit einem amtlichen österreichischen Kennzeichen beschädigt, dessen Fahrer die Flucht ergriff. Der Firma Gambetta wurde mitgeteilt, daß die Verkehrszulassung für das österreichische Fahrzeug am 9. März 1979 entzogen worden war, nachdem die Versicherung am 7. März 1979 aufgelöst worden war. Der Eigentümer des Fahrzeugs war nicht auffindbar.

Die Versicherung der Firma Gambetta Auto wandte sich an das Bureau central français des sociétés d'assurance contre les accidents d'automobile (BCF) sowie an den Fonds de garantie automobile (FGA) — der die Aufgabe hat, die durch nicht versicherte Fahrzeuge verursachten Schäden, für die das BCF nicht aufkommt, zu decken — und verlangte Ersatz ihres Schadens; beide Antragsgegner lehnten eine Zahlung ab. Daraufhin erhob die Firma Gambetta beim Tribunal

d'instance des 9. Bezirks von Paris gegen das BCF und den FGA Klage, die jedoch abgewiesen wurde. Gegen dieses Urteil wurde Berufung bei der Cour d'appel Paris eingelegt, die nunmehr über den Rechtsstreit zu entscheiden hat.

Sowohl vor dem Tribunal d'instance als auch vor der Cour d'appel stützte die Firma Gambetta Auto ihren Klageantrag auf die Richtlinie des Rates vom 24. April 1972, die darauf abzielt, innerhalb der Gemeinschaft die Kontrolle der „grünen Karte" bei Fahrzeugen mit „gewöhnlichem Standort" in einem Mitgliedstaat — oder in einem Drittland — aufzuheben, hinsichtlich deren die nationalen Versicherungsbüros ein „Garantieübereinkommen" geschlossen haben. Die beiden Parteien des Ausgangsverfahrens — die Firma Gambetta Auto und das BCF — haben den Begriff „gewöhnlicher Standort" unterschiedlich ausgelegt: Nach Ansicht der Firma Gambetta Auto ist darunter das Gebiet des Staates zu verstehen, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, ohne daß zu prüfen sei, ob diese Zulassung gültig sei. Demgegenüber stellte sich das BCF, das für das österreichische Büro eintrat und in dessen Auftrag sowie für dessen Rechnung tätig wurde, auf den Standpunkt, ein amtliches Kennzeichen sei, wenn die Zulassung — wie im vorliegenden Fall — entzogen werde, einem falschen Kennzeichen gleichzustellen; deshalb komme weder die Gemeinschaftsrichtlinie noch das zwischen den Versicherungsbüros geschlossene Garantieübereinkommen zur Anwendung, was im vorliegenden Fall die Deckungsgarantie des österreichischen Büros und somit auch die des BCF ausschließe.

2. Mit der Richtlinie des Rates vom 24. April 1972 wurde eine Regelung eingeführt, deren wesentliche Merkmale in den drei letzten Begründungserwägungen deutlich beschrieben werden:

„Die Kontrolle der grünen Karte kann bei Fahrzeugen, die ihren gewöhnlichen Standort in einem Mitgliedstaat haben und die in das Gebiet eines anderen Mitgliedstaats einreisen, auf der Grundlage eines Übereinkommens zwischen den sechs nationalen Verwicherungsbüros aufgehoben werden, kraft deren jedes nationale Büro nach den innerstaatlichen Rechtsvorschriften die Deckung der zu Ersatzansprüchen führenden Schäden garantiert, die in seinem Gebiet von einem solchen versicherten oder nicht versicherten Fahrzeug verursacht worden sind.

Dieses Übereinkommen über eine Garantie geht davon aus, daß jedes im Gebiet der Gemeinschaft verkehrende gemeinschaftsangehörige Kraftfahrzeug durch eine Versicherung gedeckt ist; es ist daher geboten, in den nationalen Rechtsvorschriften aller Mitgliedstaaten die Pflicht zur Haftpflichtversicherung dieser Fahrzeuge mit einer im gesamten Gebiet der Gemeinschaft gültigen Deckung vorzusehen; die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften können jedoch Abweichungen für bestimmte Personen und Fahrzeugarten vorsehen.

Das in der Richtlinie vorgesehene System könnte auch auf Fahrzeuge angewandt werden, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines Drittlandes haben, für das die nationalen Versicherungsbüros der sechs Mitgliedstaaten ein ähnliches Übereinkommen geschlossen haben."

Für den vorliegenden Fall von besonderer Bedeutung sind die folgenden Bestimmungen:

— Artikel 1 Nr. 4, der das „Gebiet, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat", definiert als

„— das Gebiet des Staates, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, oder,

— soweit es für eine Fahrzeugart keine Zulassung gibt, das betreffende Fahrzeug jedoch eine Versicherungsplakette oder ein dem amtlichen Kennzeichen ähnliches Unterscheidungszeichen trägt, das Gebiet des Staates, in dem diese Plakette oder dieses Unterscheidungszeichen verliehen wurde, oder,

— soweit es für bestimmte Fahrzeugarten weder eine Zulassung noch eine Versicherungsplakette noch ein unterscheidendes Kennzeichen gibt, das Gebiet des Staates, in dem der Fahrzeughalter seinen Wohnsitz hat".

— Artikel 2 Absatz 2, der wie folgt lautet:

„Bei Fahrzeugen, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines der Mitgliedstaaten haben, werden die Vorschriften dieser Richtlinie, mit Ausnahme der Artikel 3 und 4, wirksam:

— sobald zwischen den sechs nationalen Versicherungsbüros ein Übereinkommen geschlossen worden ist, wonach sich jedes nationale Büro nach Maßgabe der eigenen einzelstaatlichen Rechtsvorschriften betreffend die Pflichtversicherung zur Regelung von Schadensfällen verpflichtet, die sich in seinem Gebiet ereignen und durch den Verkehr von versicherten oder nicht versicherten Fahrzeugen verursacht werden, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines anderen Mitgliedstaats haben;

— von dem Zeitpunkt an, den die Kommission bestimmen wird, nachdem sie in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten das Bestehen eines solchen Übereinkommens festgestellt hat;

— für die Geltungsdauer dieses Übereinkommens."

— Artikel 7 Absatz 2, wonach

„Fahrzeuge, die ihren gewöhnlichen Standort in einem Drittland haben, ... als Fahrzeuge mit gewöhnlichem Standort in der Gemeinschaft [gelten], wenn sich die nationalen Versicherungsbüros aller Mitgliedstaaten, jedes für sich, nach Maßgabe der eigenen nationalen Rechtsvorschriften betreffend die Pflichtversicherung zur Regelung von Schadensfällen verpflichten, die sich in ihrem Gebiet ereignen und durch die Teilnahme dieser Fahrzeuge am Verkehr verursacht werden".

Dieses in der Richtlinie vorgesehene System wurde durch das Zusatzabkommen zwischen den nationalen Büros vom 12. Dezember 1973 gemäß den Grundsätzen von Artikel 7 Absatz 2 der Richtlinie auf Fahrzeuge ausgedehnt, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet bestimmter Drittländer — Schweden, Finnland, Norwegen, Österreich und Schweiz — haben; in diesem Abkommen, das für eine unbegrenzte Dauer geschlossen wurde und das mit einer Vorankündigungszeit von zwölf Monaten kündbar ist, verpflichten sich die nationalen Versicherungsbüros der Mitgliedstaaten zur Regelung von Schadensfällen, die sich in ihrem Gebiet ereignen und durch den Gebrauch von Fahrzeugen mit gewöhnlichem Standort in einem der genannten Drittländer verursacht werden. Nach Artikel 2 Buchstabe c des Abkommens ist davon auszugehen, daß ihren gewöhnlichen Standort in einem der in Artikel 1 Buchstabe a genannten Territorien diejenigen Fahrzeuge haben, „die in jenem Territorium amtlich zugelassen sind".

Ergänzend zu der Richtlinie des Rates vom 24. April 1972 ist die Zweite Entscheidung 74/167 der Kommission vom 6. Februar 1974 zur Durchführung dieser Richtlinie (ABl. L 87, S. 14) zu nennen, die den 15. Mai 1974 als den Zeitpunkt bestimmt, von dem an „jeder Mitgliedstaat auf eine Kontrolle der Haftpflichtversicherung bei Fahrzeugen [verzichtet], die ihren gewöhnlichen Standort in Schweden, in Finnland, in Norwegen, in Österreich und in der Schweiz haben und die unter das von den nationalen Versicherungsbüros ... am 12. Dezember 1973 abgeschlossene Übereinkommen fallen" (Artikel 1).

3. Unter diesen Umständen hat die Cour d'appel Paris mit Urteil vom 21. Dezember 1982 das Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof gemäß Artikel 177 des Vertrages die folgende Frage zur Vorabentscheidung vorgelegt:

„Gesetzt den Fall, unter dem gewöhnlichen Standort eines Kraftfahrzeugs im Sinne der Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 24. April 1972 ist das Gebiet des Staates, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, zu verstehen, kann und muß man dann davon ausgehen, daß ein Fahrzeug, von dem festgestellt worden ist, daß es ein amtliches Kennzeichen eines bestimmten Landes hat, in diesem Land auch dann seinen gewöhnlichen Standort trägt, wenn die zuständigen Behörden erklären, daß im Zeitpunkt dieser Feststellung die Verkehrszulassung für dieses Fahrzeug endgültig aufgehoben worden war?"

Das Vorlageurteil ist am 29. Dezember 1982 bei der Kanzlei des Gerichtshofes eingegangen. Das schriftliche Verfahren ist ordnungsgemäß abgelaufen.

Nach Artikel 20 des Protokolls über die Satzung des Gerichtshofes der EWG haben das BCF, vertreten durch Rechtsanwalt Funck-Brentano, Paris, am 24. März 1983, die Regierung der Italienischen Republik, vertreten durch den Avvocato dello Stato O. Fiumara, am 7. April 1983, und die Kommission der EG, vertreten durch das Mitglied ihres Juristischen Dienstes J. Delmoly als Bevollmächtigten, am 11. März 1983 schriftliche Erklärungen abgegeben.

Der Gerichtshof hat auf Bericht des Berichterstatters nach Anhörung des Generalanwalts beschlossen, die mündliche Verhandlung ohne vorherige Beweisaufnahme zu eröffnen.

Mit Beschluß vom 18. Mai 1983 hat der Gerichtshof die Rechtssache nach Feststellung, daß von keinem am Verfahren beteiligten Mitgliedstaat oder Organ beantragt worden ist, darüber in Vollsitzung zu entscheiden, gemäß Artikel 95 § 1 und 2 der Verfahrensordnung an die Erste Kammer verwiesen.

II — Beim Gerichtshof eingereichte schriftliche Erklärungen

1. Das *BCF* weist zunächst darauf hin, nach der durch die Richtlinie und das Zusatzabkommen vom 12. Dezember 1973 eingeführten Regelung werde aufgrund des gewöhnlichen Standorts vermutet, daß in einem Staat Versicherungsschutz bestehe; deshalb müsse der „gewöhnliche Standort" eines Fahrzeugs, das einen Unfall verursacht habe, so genau wie möglich definiert werden. Es sei nämlich für die betroffenen Büros wichtig zu wissen, unter welchen Voraussetzungen sie von den Zusatzabkommen Gebrauch machen könnten. Aus den Arbeiten des „Conseil des bureaux" gehe hervor, daß die Voraussetzungen für die Anwendung der Interbüro-Abkommen in bestimmten Fallkonstellationen unzulänglich gefaßt seien, mit der Folge, daß es Probleme im Zusammenhang mit der Zu-

lassung und dem Standort des betroffenen Fahrzeugs im Sinne der Richtlinie gebe. Das sei zum Beispiel der Fall, wenn die nationalen Rechtsvorschriften bestimmter Länder für den Fall, daß die Versicherungsprämien nicht gezahlt würden, den Entzug der Zulassung vorsähen. Es gebe grundsätzlich Meinungsverschiedenheiten zwischen den Büros der Mitglied- bzw. Beitrittsstaaten darüber, inwieweit die an das amtliche Kennzeichen geknüpfte Vermutung als Kriterium des gewöhnlichen Standorts des Fahrzeugs im Gebiet des Staates, in dem es zugelassen sei, gelten könne. Diese Meinungsverschiedenheiten hätten vor allem in Frankreich Rechtsstreitigkeiten und einander widersprechende Gerichtsentscheidungen zur Folge.

Zur Verhinderung von Problemen bei den Abrechnungen zwischen den nationalen Büros sei das Zentralbüro des Landes, in dem sich der Schadensfall ereignet habe — hier das BCF —, verpflichtet, im Rahmen eines Rechtsstreits von seinen nationalen Gerichten die Auffassung vorzutragen, die das Zentralbüro des Herkunftslandes des Fahrzeugs vertrete, für dessen Rechnung es tätig sei. Da im vorliegenden Fall jedoch der Gerichtshof um Auslegung gebeten werde, halte sich das BCF für befugt, einen unparteiischen Standpunkt einzunehmen und auf Gemeinschaftsebene im Interesse derjenigen zu argumentieren, die durch ein in einem Mitglied- oder Beitrittsstaat — ordnungsgemäß oder nicht — zugelassenes Fahrzeug geschädigt worden seien.

Nach der Feststellung, daß die Generalversammlung des „Conseil des bureaux" keine Antwort auf die Frage gefunden habe, wie der Ausdruck „gewöhnlicher Standort" auszulegen sei, hätten sechs Büros — die aus Österreich, der Bundesrepublik Deutschland, Luxemburg, den Niederlanden, der Schweiz und dem Vereinigten Königreich — am 19. Oktober 1977 ein Protokoll unterzeichnet, in dem sie vereinbart hätten, den Zeitraum, während dessen das Büro des Zulassungslandes eines Fahrzeugs zur Schadensregulierung verpflichtet sei, auf ein Jahr zu begrenzen, und zwar „von dem Ereignis an gerechnet, das jedes einzelne Büro im Rahmen der eigenen Rechtsvorschriften über die Zulassung und das Versicherungsverfahren bestimmt". Dies zeige die Uneinigkeit der nationalen Büros, die darauf zurückzuführen sei, daß die nationalen Rechtsvorschriften über die Fahrzeugzulassung nicht harmonisiert seien.

Der Rat habe bei Erlaß der Richtlinie zwei Ziele verfolgt: die Aufhebung der sich auf das Bestehen einer Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung beziehenden Grenzkontrolle, um den freien Waren- und Personenverkehr zu verwirklichen, sowie die Wahrung der Interessen von Personen, die möglicherweise bei einem von diesen Fahrzeugen verursachten Unfall geschädigt würden. Diese Ziele hätten mit der Regelung erreicht werden sollen, die durch die aufgrund der Richtlinie zwischen den nationalen Büros geschlossenen Abkommen eingeführt worden sei; hinsichtlich des zweiten Ziels sei das jedoch nicht gelungen. Denn der Eigentümer, der Fahrer oder der Halter eines Fahrzeugs würden als Inhaber einer von dem Büro des Landes, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort habe, ausgestellten Bescheinigung über die obligatorische Haftpflichtversicherung — das wesentliche Element des Systems — angesehen, ob sie tatsächlich im Besitz einer solchen gültigen Bescheinigung seien oder nicht. Folglich werde nur dann Versicherungsschutz gewährt, wenn das betreffende Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort in einem Mitglied- oder Beitrittsstaat habe.

Da nach den Bestimmungen der Richtlinie und des Zusatzabkommens davon ausgegangen werde, daß Kraftfahrzeuge, die in einem Mitgliedstaat der Gemeinschaft oder in einem Unterzeichnerstaat zugelassen seien, dort auch ihren gewöhnlichen Standort hätten, stelle die Zulassung das einzige und ausschlaggebende Kriterium für den gewöhnlichen Standort dar.

Wenn also ein Versicherungsbüro die Gültigkeit einer Zulassung bestreite und sich weigere anzuerkennen, daß ein Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort im Gebiet dieses Büros habe, da die dafür maßgebliche Zulassung abgelaufen sei und deshalb die Versicherungsvermutung zugunsten des nicht mehr ordnungsgemäß oder gar nicht mehr zugelassenen Fahrzeugs nicht greife, dann bestehe die Gefahr, daß das Opfer eines durch dieses Fahrzeug verursachten Unfalls erst nach langwierigen Rechtsstreitigkeiten Schadensersatz erhalte; das laufe aber dem zweiten mit der Richtlinie verfolgten Ziel zuwider. Außerdem würde dann die endgültige Schadensregulierung von dem Herkunfts- und Zulassungsland des Fahrzeugs in das Land verlagert, in dem der Unfall stattgefunden habe.

Im Hinblick auf das mit der Richtlinie verfolgte Ziel müsse der gewöhnliche Standort eines Fahrzeugs so festgelegt werden, daß keine Diskussion möglich sei. Insoweit sei das Nummernschild das einzige einfache und zugleich wirksame Kriterium. Wenn außerdem eine ordnungsgemäße und gültige Zulassung verlangt würde — was in der Richtlinie auch nicht andeutungsweise der Fall sei —, so hätte das zur Folge, daß die Grenzkontrollen wiedereingeführt und die durch die Richtlinie aufgehobenen Kontrollen der grünen Karte durch eine systematische Überprüfung der Gültigkeit der Zulassung ersetzt würden. Im Hinblick auf das mit der Richtlinie verfolgte Ziel dürfe deshalb der Begriff „Zulassung des Fahrzeugs" nicht in einem verwaltungstechnischen Sinn ausgelegt werden; er müsse viel weiter, d. h. dahin gehend verstanden werden, daß darunter jedes an dem Fahrzeug angebrachte Nummernschild — ob gültig oder nicht — falle und daß dadurch das Fahrzeug in dem Land lokalisiert werde, dessen Behörden dieses Nummernschild verliehen haben.

2. Die *Regierung der Italienischen Republik* trägt vor, aus Artikel 1 Nr. 4 der Richtlinie ergebe sich, daß es dem Rat auf das an dem Fahrzeug angebrachte Erkennungszeichen (ob dies nun ein amtliches Kennzeichen, eine Versicherungsplakette oder ein anderes Zeichen sei) angekommen sei, unabhängig von der Geltungsdauer, die dieses Zeichen möglicherweise für den Verkehr in dem Staat habe, in dem es verliehen worden sei: In der Richtlinie gehe es um die Lokalisierung des Fahrzeugs und nicht um die Rechtmäßigkeit seiner Teilnahme am Straßenverkehr; diese könne aus vielfältigen Gründen, die nicht unbedingt etwas mit dem Erkennungszeichen zu tun haben müßten, entfallen.

Nur bei dieser Auslegung könne die Richtlinie konkret angewendet werden und ihre Wirkungen hinsichtlich der Liberalisierung des internationalen Personen- und Kraftfahrzeugverkehrs entfalten. Anderenfalls müßte jedesmal an der Grenze die Gültigkeit der Fahrzeugpapiere überprüft und folglich die Vorlage der Versicherungsbescheinigung verlangt werden; dadurch würde die Richtlinie gegenstandslos.

Anders als bei einem falschen Nummernschild müsse bei einem abgelaufenen Nummernschild, unabhängig von den Folgen für die Verkehrszulassung des betreffenden Fahrzeugs, davon ausgegan-

gen werden, daß es immer noch für die Bestimmung des Landes von Bedeutung sei, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort habe. Im übrigen müßten die nationalen Büros nach Artikel 2 der Richtlinie bei einem Unfall, der von einem Fahrzeug aus einem anderen Mitgliedstaat verursacht worden sei, unabhängig davon eintreten, ob dieses Fahrzeug versichert sei oder nicht.

Im vorliegenden Fall habe das BCF den Antrag der Firma Gambetta Auto zurückgewiesen, weil nach der in Österreich geltenden Regelung das Nummernschild des Fahrzeugs und somit seine Teilnahme am Straßenverkehr an das Bestehen eines gültigen Versicherungsvertrags gebunden sei. Aufgrund der erwähnten Bestimmung, die in das auch von Österreich und Frankreich unterzeichnete Zusatzabkommen vom 12. Dezember 1983 übernommen worden sei, müsse das BCF jedoch auch solche Schadensfälle regeln, die in seinem Gebiet durch nicht versicherte Fahrzeuge verursacht würden. Wenn ein Land wolle, daß seine eigenen Fahrzeuge aufgrund der Richtlinie und des Abkommens ohne Kontrolle der grünen Karte in das Gebiet eines anderen Mitgliedstaats einreisen und dort am Straßenverkehr teilnehmen könnten, dann müsse dieses Land auch die sich daraus ergebenden Konsequenzen tragen, d. h. für die Schadensfälle aufkommen, die im Ausland von Fahrzeugen mit einem Nummernschild dieses Landes möglicherweise verursacht würden, selbst wenn die Fahrzeuge mangels Versicherung nicht für den Verkehr zugelassen seien.

3. Die *Kommission* weist den Gerichtshof auf ein neues Ereignis hin, das nach der Aussetzung des Verfahrens durch die Cour d'appel Paris eingetreten sei. Am 16. Februar 1983 seien die zuständigen Dienststellen der Kommission — die Generaldirektion „Finanzsituationen und Steuerfragen" — durch ein Schreiben des Präsidenten des „Conseil des bureaux nationaux d'assurance" offiziell davon unterrichtet worden, daß das der vorliegenden Rechtssache zugrunde liegende Mißverständnis zwischen dem französischen und dem österreichischen Büro aufgeklärt worden sei. Infolgedessen werde es zwischen den Parteien des Ausgangsverfahrens wohl zu einer Einigung kommen, so daß damit zu rechnen sei, daß die Firma Gambetta Auto in dem Gerichtsverfahren ihre Berufung zurücknehmen werde.

Aus den einschlägigen Bestimmungen ergebe sich, daß allein bei Fahrzeugen, die ihren gewöhnlichen Standort in einem anderen Mitgliedstaat oder in bestimmten Drittländern hätten, auf der Kontrolle der „grünen Karte" verzichtet werde. Als Voraussetzung dafür müßten diese Fahrzeuge leicht identifizierbar sein. Insoweit stelle das amtliche Kennzeichen das einzige angemessene Kriterium dar. Wenn dieses Kennzeichen außerdem ordnungsgemäß und gültig sein müßte, so würde dies bedeuten, daß an die Stelle der Kontrolle der grünen Karte eine systematische Überprüfung der Zulassung träte.

Durch die vorgeschlagene Auslegung werde es den nationalen Versicherungsbüros nicht unmöglich gemacht, untereinander zu vereinbaren, daß für einen Unfall, der von einem nicht mehr zugelassenen Fahrzeug verursacht werde, das den Schadensfall behandelnde Büro aufzukommen habe: So hätten einige Büros (darunter das österreichische, nicht aber das französische Büro) am 19. Oktober 1977 ein sogenanntes Luxemburger Protokoll unterzeichnet, das eine solche Regelung vorsehe. Eine derartige vertragliche Regelung habe aber jedenfalls keinen Einfluß auf die Verpflichtung gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Richtlinie, der zu-

folge das Büro des Landes, in dem sich der Unfall ereigne, die Regelung des Schadensfalles auch dann übernehmen müsse, wenn das Fahrzeug nicht versichert sei.

Zu prüfen bleibe die Frage, ob die vorgeschlagene Auslegung des Begriffs „gewöhnlicher Standort", wie er in Artikel 1 Nr. 4 erster Gedankenstrich der Richtlinie verwendet werde, auch für den Fall gelten könne und müsse, in dem es um ein Fahrzeug aus einem Drittland (Österreich) gehe. Dabei sei von der vorstehend erwähnten Entscheidung der Kommission vom 6. Februar 1974 auszugehen, durch die vom 15. Mai 1974 an die Kontrolle der grünen Karte bei Fahrzeugen aufgehoben worden sei, die ihren gewöhnlichen Standort in Österreich hätten und die unter das Übereinkommen vom 12. Dezember 1973 fielen. In diesem Fall sei der „gewöhnliche Standort" in einem Drittland gemäß Artikel 7 Absatz 2 der Richtlinie dem „gewöhnlichen Standort" in einem Mitgliedstaat gleichgestellt. Daher habe dieser Begriff sowohl in bezug auf ein Drittland als auch in bezug auf einen Mitgliedstaat ein und denselben Inhalt. Dafür spreche auch der Wortlaut: Artikel 1 Nr. 4 erster Gedankenstrich definiere den Begriff „gewöhnlicher Standort" „im Sinne dieser Richtlinie", d. h. auch im Sinne von Artikel 7 Absatz 2.

III — Mündliche Verhandlung

In der Sitzung vom 10. November 1983 haben das Bureau central français, vertreten durch Rechtsanwalt Funck-Brentano, Paris, die Regierung der Italienischen Republik, vertreten durch den Avvocato dello Stato O. Fiumara, die Regierung des Vereinigten Königreichs, vertreten durch Herrn Bellis vom Treasury Solicitor's Department, und die Kommission der EG, vertreten durch Herrn J. Delmoly als Bevollmächtigten, mündliche Ausführungen gemacht.

Der Generalanwalt hat seine Schlußanträge in der Sitzung vom 24. November 1983 vorgetragen.

Entscheidungsgründe

1 Die Cour d'appel Paris hat mit Urteil vom 21. Dezember 1982, beim Gerichtshof eingegangen am 29. Dezember 1982, gemäß Artikel 177 EWG-Vertrag eine Frage nach der Auslegung der Richtlinie 72/166 des Rates vom 24. April 1972 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und der Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (ABl. L 103, S. 1), insbesondere des Begriffs „gewöhnlicher Standort eines Fahrzeugs", zur Vorabentscheidung vorgelegt.

2 Diese Frage stellt sich im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen der Firma Gambetta Auto einerseits und dem Bureau central français des sociétés d'assurance contre les accidents d'automobile (BCF) sowie dem Fonds de garan-

tie automobile (FGA) andererseits, der die Aufgabe hat, die durch nichtversicherte Fahrzeuge verursachten Schäden, für die das BCF nicht aufkommt, zu decken.

3 Ein der Firma Gambetta Auto gehörender Wagen war, als er am 19. Juli 1979 in Paris abgestellt war, durch ein Fahrzeug mit einem amtlichen österreichischen Kennzeichen beschädigt worden, dessen Fahrer die Flucht ergriff. Die Verkehrszulassung für das österreichische Fahrzeug war am 9. März 1979 entzogen worden, nachdem die Versicherung am 7. März 1979 aufgelöst worden war. Der Eigentümer des Fahrzeugs war nicht auffindbar.

4 Das Tribunal d'instance des 9. Arrondissements von Paris wies die Schadensersatzklage der Firma Gambetta ab, die daraufhin gegen diese Entscheidung Berufung einlegte. Sowohl vor dem Tribunal d'instance als auch vor der Cour d'appel berief sich die Firma Gambetta auf die Richtlinie des Rates vom 24. April 1972, die darauf abzielt, innerhalb der Gemeinschaft die Kontrolle der „grünen Karte" bei Fahrzeugen mit „gewöhnlichem Standort" in einem Mitgliedstaat — oder in einem Drittland — aufzuheben, hinsichtlich deren die nationalen Versicherungsbüros ein „Garantieübereinkommen" geschlossen haben. Dieses Übereinkommen wurde am 16. Oktober 1972 unterzeichnet. Die Firma Gambetta und das BCF haben den Begriff „gewöhnlicher Standort" unterschiedlich ausgelegt: Nach Ansicht der Firma Gambetta Auto ist darunter das Gebiet des Staates zu verstehen, dessen amtliches Kennzeichen das Fahrzeug trägt, ohne daß zu prüfen sei, ob die Zulassung gültig sei. Demgegenüber stellte sich das BCF, das für das österreichische Büro eintrat und in dessen Auftrag sowie für dessen Rechnung tätig wurde, auf den Standpunkt, ein amtliches Kennzeichen sei, wenn die Zulassung — wie im vorliegenden Fall — entzogen werde, einem falschen Kennzeichen gleichzustellen; deshalb komme weder die Gemeinschaftsrichtlinie noch das zwischen den Versicherungsbüros geschlossene Garantieübereinkommen zur Anwendung, was im vorliegenden Fall die Deckungsgarantie des österreichischen Büros und somit auch die des BCF ausschließe.

5 Die Vorlagefrage der Cour d'appel Paris lautet wie folgt:

„Gesetzt den Fall, unter dem gewöhnlichen Standort eines Kraftfahrzeugs im Sinne der Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 24. April 1972 ist das Gebiet des Staates, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, zu verstehen, kann und muß man dann davon ausgehen, daß ein Fahrzeug,

von dem festgestellt worden ist, daß es ein amtliches Kennzeichen eines bestimmten Landes trägt, in diesem Land auch dann seinen gewöhnlichen Standort hat, wenn die zuständigen Behörden erklären, daß im Zeitpunkt dieser Feststellung die Verkehrszulassung für dieses Fahrzeug endgültig aufgehoben worden war?"

6 Mit der Richtlinie des Rates vom 24. April 1972 wurde eine Regelung eingeführt, deren wesentliche Merkmale in den drei letzten Begründungserwägungen deutlich beschrieben werden:

„Die Kontrolle der grünen Karte kann bei Fahrzeugen, die ihren gewöhnlichen Standort in einem Mitgliedstaat haben und die in das Gebiet eines anderen Mitgliedstaats einreisen, auf der Grundlage eines Übereinkommens zwischen den sechs nationalen Versicherungsbüros aufgehoben werden, kraft deren jedes nationale Büro nach den innerstaatlichen Rechtsvorschriften die Deckung der zu Ersatzansprüchen führenden Schäden garantiert, die in seinem Gebiet von einem solchen versicherten oder nicht versicherten Fahrzeug verursacht worden sind.

Dieses Übereinkommen über eine Garantie geht davon aus, daß jedes im Gebiet der Gemeinschaft verkehrende gemeinschaftsangehörige Kraftfahrzeug durch eine Versicherung gedeckt ist; es ist daher geboten, in den nationalen Rechtsvorschriften aller Mitgliedstaaten die Pflicht zur Haftpflichtversicherung dieser Fahrzeuge mit einer im gesamten Gebiet der Gemeinschaft gültigen Deckung vorzusehen; die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften können jedoch Abweichungen für bestimmte Personen und Fahrzeugarten vorsehen.

Das in der Richtlinie vorgesehene System könnte auch auf Fahrzeuge angewandt werden, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines Drittlandes haben, für das die nationalen Versicherungsbüros der sechs Mitgliedstaaten ein ähnliches Übereinkommen geschlossen haben."

7 Nach Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie verzichten die Mitgliedstaaten auf eine Kontrolle der Haftpflichtversicherung bei Fahrzeugen, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines anderen Mitgliedstaats haben.

8 Bei der im vorliegenden Fall betroffenen Fahrzeugart ist unter „Gebiet, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat" gemäß Artikel 1 Nr. 4 „das Gebiet des Staates, in dem das Fahrzeug zugelassen ist" zu verstehen.

9 Artikel 2 Absatz 2 lautet wie folgt:

„Bei Fahrzeugen, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines der Mitgliedstaaten haben, werden die Vorschriften dieser Richtlinie, mit Ausnahme der Artikel 3 und 4, wirksam:

— sobald zwischen den sechs nationalen Versicherungsbüros ein Übereinkommen geschlossen worden ist, wonach sich jedes nationale Büro nach Maßgabe der eigenen einzelstaatlichen Rechtsvorschriften betreffend die Pflichtversicherung zur Regelung von Schadensfällen verpflichtet, die sich in seinem Gebiet ereignen und durch den Verkehr von versicherten oder nicht versicherten Fahrzeugen verursacht werden, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines anderen Mitgliedstaats haben;

— von dem Zeitpunkt an, den die Kommission bestimmen wird, nachdem sie in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten das Bestehen eines solchen Übereinkommens festgestellt hat;

— für die Geltungsdauer dieses Übereinkommens."

10 Artikel 7 Absatz 2 bestimmt:

„Fahrzeuge, die ihren gewöhnlichen Standort in einem Drittland haben, gelten als Fahrzeuge mit gewöhnlichem Standort in der Gemeinschaft, wenn sich die nationalen Versicherungsbüros aller Mitgliedstaaten, jedes für sich, nach Maßgabe der eigenen nationalen Rechtsvorschriften betreffend die Pflichtversicherung zur Regelung von Schadensfällen verpflichten, die sich in ihrem Gebiet ereignen und durch die Teilnahme dieser Fahrzeuge am Verkehr verursacht werden."

11 Dieses in der Richtlinie vorgesehene System wurde durch das Zustandekommen zwischen den nationalen Büros vom 12. Dezember 1973 gemäß den Grundsätzen von Artikel 7 Absatz 2 der Richtlinie auf Fahrzeuge ausgedehnt, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet bestimmter Drittländer — Schweden, Finnland, Norwegen, Österreich und Schweiz — haben; in diesem Abkommen, das für eine unbegrenzte Dauer geschlossen wurde und das mit einer Vorankündigungszeit von zwölf Monaten kündbar ist, verpflichten sich die nationalen Versicherungsbüros der Mitgliedstaaten zur Regelung von Schadensfällen, die sich in ihrem Gebiet ereignen und durch den Gebrauch von Fahrzeugen mit gewöhnlichem Standort in einem der genannten

Drittländer verursacht werden. Nach Artikel 2 Buchstabe c des Abkommens ist davon auszugehen, daß ihren gewöhnlichen Standort in einem der in Artikel 1 Buchstabe a genannten Territorien diejenigen Fahrzeuge haben, „die in jenem Territorium amtlich zugelassen sind".

Ergänzend zu der Richtlinie des Rates vom 24. April 1972 ist die Zweite Entscheidung 74/167 der Kommission vom 6. Februar 1974 zur Durchführung dieser Richtlinie (ABl. L 87, S. 14) zu nennen, die den 15. Mai 1974 als den Zeitpunkt bestimmt, von dem an „jeder Mitgliedstaat auf eine Kontrolle der Haftpflichtversicherung bei Fahrzeugen [verzichtet], die ihren gewöhnlichen Standort in Schweden, in Finnland, in Norwegen, in Österreich und in der Schweiz haben und die unter das von den nationalen Versicherungsbüros ... am 12. Dezember 1973 abgeschlossene Übereinkommen fallen" (Artikel 1).

12 Das BCF hat vor dem Gerichtshof erklärt, es halte es für geboten, eine andere Rechtsansicht zu vertreten als vor den französischen Gerichten; es hat den Standpunkt der Firma Gambetta Auto unterstützt, daß der „gewöhnliche Standort" des fraglichen Fahrzeugs im Sinne der Richtlinie in Österreich gewesen sei. Die italienische Regierung und die Kommission haben ebenfalls diese Auffassung vertreten.

13 Es ist daran zu erinnern, daß durch die Richtlinie die Grenzkontrolle der grünen Karte aufgehoben werden soll. Dies macht es erforderlich, daß der Standortstaat mühelos bestimmt werden kann, was durch die Verleihung eines amtlichen Kennzeichens sichergestellt wird. Wenn dagegen verlangt würde, daß dieses Kennzeichen noch gültig ist, so liefe das darauf hinaus, daß die Kontrolle der grünen Karte durch eine systematische Überprüfung der Zulassung ersetzt und der Richtlinie damit jegliche praktische Wirksamkeit genommen würde.

14 Folglich muß für die Anwendung der Richtlinie des Rates davon ausgegangen werden, daß ein Fahrzeug, das ein solches Kennzeichen trägt, seinen Standort auch dann im Gebiet der Zulassung hat, wenn seine Verkehrszulassung inzwischen entzogen worden ist.

15 Aus diesen Gründen ist die Vorlagefrage wie folgt zu beantworten: Trägt ein Fahrzeug ein ordnungsgemäß verliehenes amtliches Kennzeichen, so hat es

seinen Standort im Sinne der Richtlinie 72/166 auch dann im Gebiet des Zulassungsstaats, wenn seine Verkehrszulassung zu der betreffenden Zeit entzogen war.

Kosten

16 Die Auslagen der Regierung der Italienischen Republik und der Kommission, die Erklärungen vor dem Gerichtshof abgegeben haben, sind nicht erstattungsfähig. Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem bei dem nationalen Gericht anhängigen Rechtsstreit; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts.

Aus diesen Gründen

hat

DER GERICHTSHOF (Erste Kammer)

auf die ihm von der Cour d'appel Paris mit Urteil vom 21. Dezember 1982 vorgelegte Frage für Recht erkannt:

Trägt ein Fahrzeug ein ordnungsgemäß verliehenes amtliches Kennzeichen, so hat es seinen Standort im Sinne der Richtlinie 72/166 des Rates vom 24. April 1972 (ABl. L 103, S. 1) auch dann im Gebiet des Zulassungsstaats, wenn seine Verkehrszulassung zu der betreffenden Zeit entzogen war.

Koopmans O'Keeffe Bosco

Verkündet in öffentlicher Sitzung am 9. Februar 1984.

Der Kanzler

Im Auftrag

H. A. Rühl

Hauptverwaltungsrat

Der Präsident der Ersten Kammer

T. Koopmans