DOMSTOLENS DOM (FØRSTE AFDELING)
AF 9. FEBRUAR 1984 [1]

SA Gambetta Auto
mod Bureau central français og Fonds de garantie automobile
(anmodning om præjudiciel afgørelse indgivet af Cour d'appel de Paris)

»Køretøj som er hjemmehørende i en medlemsstat — skadeserstatning i en anden medlemsstat«

Sag 344/82

Sammendrag

Tilnærmelse af lovgivninger — ansvarsforsikring for motorkøretøjer — direktiv 72/166 — det område hvor et køretøj er hjemmehørende — begreb — den stat hvor køretøjet er registreret

(Rådets direktiv 72/166)

Et køretøj, som er forsynet med en forskriftmæssigt udleveret nummerplade, skal anses for at være hjemmehørende på den stats område, hvor det er registreret, jfr. Rådets direktiv 72/166, selv om køretøjets køretilladelse på det relevante tidspunkt er inddraget.

I sag 344/82

angående en anmodning, som Cour d'appel de Paris i medfør af EØF-traktatens artikel 177 har ingivet til Domstolen for i den for nævnte ret verserende sag

SA GAMBETTA AUTO

mod

BUREAU CENTRAL FRANÇAIS,

FONDS DE GARANTIE AUTOMOBILE,

1 — Processprog: Fransk.

at opnå en præjudiciel afgørelse vedrørende fortolkningen af Rådets direktiv 72/166 af 24. april 1972 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse (EFT 1972 II, s. 345), navnlig begrebet »det område, hvor et køretøj er hjemmehørende«,

har

DOMSTOLEN (første afdeling)

sammensat af afdelingsformanden T. Koopmans, dommerne A. O'Keeffe og G. Bosco,

generaladvokat: Sir Gordon Slynn
justitssekretær: P. Heim

afsagt følgende

DOM

Sagsfremstilling

De faktiske omstændigheder og retsforhandlingernes forløb samt de indlæg, der er indgivet i medfør af artikel 20 i protokollen vedrørende statutten for EØF-Domstolen, kan sammenfattes således:

I — Faktiske omstændigheder og skriftveksling

1. En bil tilhørende selskabet Gambetta Auto (Paris) blev den 19. juli 1979, da den var parkeret i Paris, beskadiget af et i Østrig registreret køretøj, hvis fører forsvandt efter uheldet. Gambetta Auto fik oplyst, at det østrigske køretøjs køretilladelse var blevet inddraget den 9. marts 1979, da forsikringen var blevet opsagt den 7. marts 1979. I øvrigt lykkedes det ikke at finde køretøjets ejer.

For at få dækket sit tab henvendte Gambetta Auto's forsikringsselskab sig til Bureau central français for de franske automobilforsikringsselskaber (BCF) og Fonds de garantie automobile (FGA), som er oprettet med det formål at yde erstatning for skadestilfælde, som forårsages af uforsikrede køretøjer, og som ikke dækkes af BCF; begge afviste at yde erstatning. Herefter indstævnede Gambetta Auto BCF og FGA for

Tribunal d'instance du 9e arrondissement de Paris, som afsagde frifindelsesdom, der herefter blev anket til Cour d'appel de Paris.

Til støtte for sin påstand påberåbte Gambetta Auto sig såvel for Tribunal d'instance som for Cour d'appel Rådets direktiv af 24. april 1972, som har til formål inden for Fællesskabet at ophæve kontrollen med »grønne kort« for køretøjer, der er »hjemmehørende« i en medlemsstat — eller i et tredjeland — for hvilke de nationale forsikringsbureauer har indgået en »overenskomst om garanti«. Parterne i hovedsagen — Gambetta Auto og BCF — anlagde modstridende fortolkninger af begrebet »hjemmehørende«; Gambetta Auto anførte, at der herved forstås den stats område, hvor køretøjet er registreret, uden det er nødvendigt at undersøge, om registreringen fortsat er gyldig; heroverfor anførte BCF som garant for det østrigske bureau, på hvis vegne BCF handlede, at en slettet registrering — som i den foreliggende sag — bør ligestilles med en falsk registrering, og at den derfor er til hinder for, at fællesskabsdirektivet samt den mellem forsikringsbureauerne indgåede overenskomst om garanti kan anvendes, hvilket fritager det østrigske bureau og derfor BCF for enhver form for garanti.

2. Rådets direktiv af 24. april 1972 indførte en ordning, hvis væsentlige karakteristika klart fremgår af de tre sidste betragtninger:

»kontrollen med grønne kort for motorkøretøjer, der hører hjemme i en af medlemsstaterne, og som indpasserer på en anden medlemsstats område kan ophæves på grundlag af en overenskomst mellem de seks nationale forsikringsbureauer, hvorefter hvert nationalt bureau efter den nationale lovgivning garanterer for dækning af erstatningskrav, der er opstået på landets område ved skade forvoldt af et sådant køretøj, hvad enten det er forsikret eller ej;

denne overenskomst om garanti bygger på den forudsætning, at ethvert i Fællesskabet hjemmehørende køretøj, der færdes på Fællesskabets område, er dækket af en forsikring; det henstilles derfor, at det i alle medlemsstaters lovgivning påbydes, at der er pligt til at holde disse køretøjer ansvarsforsikret med en forsikring, der dækker hele Fællesskabets område; de enkelte staters lovgivning kan dog gøre undtagelse herfra for bestemte personer og køretøjsarter;

den i direktivet fastsatte ordning vil også kunne anvendes på køretøjer, der hører hjemme i et tredjeland, med hvis nationale forsikringsbureau de seks medlemsstater har afsluttet en lignende overenskomst.«

Følgende bestemmelser har særlig interesse i den foreliggende sag:

— Artikel 1, nr. 4, som definerer »det område, hvor det køretøj er hjemmehørende« således:

»— den stats område, hvor køretøjet er registreret, eller

— i tilfælde af, at der for en bestemt køretøjsart ikke kræves registrering, men vedkommende køretøj dog er forsynet med forsikringsplade eller andet identifikationsmærke i lighed med nummerplader, den stats område, hvor denne plade eller dette mærke er udleveret, eller

— i tilfælde af, at der for bestemte køretøjsarter hverken kræves registrering, forsikringsplade eller andet mærke, den stats område, hvor køretøjets bruger har sin bopæl.«

— Artikel 2, stk. 2, der lyder således:

»For køretøjer, der er hjemmehørende på en af medlemsstaternes område, træder dette direktivs bestemmelser med undtagelse af artiklerne 3 og 4 i kraft:

— når der mellem de seks nationale forsikringsbureauer er truffet en overenskomst, hvorefter hvert nationalt bureau forpligter sig til i overensstemmelse med det pågældende lands regler om lovpligtig ansvarsforsikring at behandle de skadestilfælde, der forekommer på landets område forårsaget af forsikrede eller uforsikrede køretøjer, der hører hjemme i en af de andre medlemsstater;

— fra det af Kommissionen bestemte tidspunkt, efter at den i snævert samarbejde med medlemsstaterne har fastslået, at der er truffet en sådan overenskomst;

— for denne overenskomsts gyldighedsperiode.«

— Artikel 7, stk. 2, der lyder således:

»Køretøjer, der er hjemmehørende i et tredjeland, betragtes dog som køretøjer hjemmehørende i Fællesskabet, når de nationale forsikringsbureauer i alle medlemsstaterne hver for sig garanterer for, at skadestilfælde forårsaget på deres område ved disse køretøjers deltagelse i trafikken behandles i overensstemmelse med de nationale regler om lovpligtig ansvarsforsikring.«

Den ifølge direktivet indførte ordning blev med en supplerende overenskomst, som den 12. december 1973 blev indgået mellem de nationale bureauer, udvidet til at omfatte køretøjer hjemmehørende på visse tredjelandes område, nemlig Sverige, Finland, Norge, Østrig og Schweiz, jfr. de i direktivets artikel 7, stk. 2, fastlagte principper. Ifølge overenskomsten, som blev afsluttet for et ubestemt tidsrum med mulighed for opsigelse med tolv måneders varsel, forpligtede medlemsstaternes nationale bureauer sig til at behandle de skadestilfælde, der forekommer på deres område forårsaget af køretøjer hjemmehørende på et af de nævnte tredjelandes område. Ifølge overenskomstens artikel 2, litra c), anses »de køretøjer, som er indregistreret« i et af de i artikel 1, litra a), opregnede områder, for at være hjemmehørende »der«.

Det bemærkes, at Kommissionen til supplering af direktivet af 24. april 1972 den 6. februar 1974 udstedte den anden beslutning 74/167 om anvendelse af Rådets ovennævnte direktiv (EFT L 87, s. 14), hvorefter den 15. maj 1974 fastsattes som den dato, fra hvilken »hver medlemsstat [afstår] fra at gennemføre kontrol med ansvarsforsikringen for kørsel med motorkøretøjer, som er hjemmehørende i Sverige, Finland, Norge, Østrig og Schweiz, og som er genstand for konventionen af 12. december 1973 mellem de nationale forsikringsbureauer« (artikel 1).

3. På baggrund heraf besluttede Cour d'appel de Paris ved kendelse af 21. december 1982, at udsætte sagen i medfør af traktatens artikel 177 og anmode Domstolen om en præjudiciel afgørelse af følgende spørgsmål:

»Når et motorkøretøj ifølge direktivet af 24. april 1972 udstedt af Rådet for De europæiske Fællesskaber er hjemmehørende på den stats område, hvor det er registreret, kan og skal et køretøj da anses for at være hjemmehørende i et bestemt land, hvis det er fastslået, at køretøjet er forsynet med dette lands nummerplader, selv om landets myndigheder erklærer, at køretøjets køretilladelse på det pågældende tidspunkt var endeligt inddraget?«

Forelæggelseskendelsen er indgået til Domstolens justitskontor den 29. december 1982. Skriftvekslingen er forløbet forskriftsmæssigt.

I medfør af artikel 20 i protokollen vedrørende statutten for EØF-Domstolen har følgende indgivet skriftlige indlæg på de angivne datoer: den 24. marts 1983 BCF, ved advokat Funck-Brentano, Paris, den 7. april 1983 Den italienske Republiks regering, ved avvocato dello Stato Fiumara, og den 11. marts 1983 EF-Kommissionen, ved J. Delmoly, Kommissionens juridiske tjeneste, som befuldmægtiget.

På grundlag af den refererende dommers rapport og efter at have hørt generaladvokaten har Domstolen besluttet at indlede den mundtlige forhandling uden forudgørende bevisførelse.

Efter at have konstateret, at ingen medlemsstat og ingen af Fællesskabets institutioner, der deltager i sagen, har forlangt, at sagen skal afgøres af den samlede Domstol, har Domstolen i medfør af procesreglementets artikel 95, stk. 1 og 2, ved kendelse af 18. maj 1983 henvist sagen til første afdeling.

II — Skriftlige indlæg for Domstolen

1. *BCF* har indledningsvist anført, at det — når henses til den ved direktivet indførte ordning og den supplerende overenskomst af 12. december 1973, hvorefter der består formodning for, at et køretøj er dækket af en forsikring i den stat, hvor det er hjemmehørende — er nødvendigt at give så nøjagtig en definition som mulig af, hvad der forstås ved, at et køretøj, som har forårsaget et uheld, er »hjemmehørende«. Det er vigtigt, at de berørte bureauer ved, under hvilke omstændigheder de supplerende overenskomster kan bringes i anvendelse. Det fremgår af det forberedende arbejde i »bureauernes råd«, at betingelserne for at gennemføre overenskomsterne mellem bureauer under visse faktiske omstændigheder er uklart defineret, hvilket medfører, at vedkommende køretøjs registrering rejser et problem, for så vidt angår

det område, hvor køretøjer er hjemmehørende i direktivets forstand. Det er f.eks. tilfældet, når et køretøj ifølge visse landes lovgivning slettes af registret, såfremt forsikringspræmien ikke betales. Ifølge BCF har bureauerne i medlemsstaterne eller i de tilsluttede stater rent generelt divergerende opfattelser af rækkevidden af formodningen om, at et køretøjs nummerplade betragtes som kriterium for, at det er hjemmehørende på den stats område, hvor det registreret. Disse uoverensstemmelser har, navnlig i Frankrig, givet anledning til en række søgsmål og modstridende retsafgørelser.

For at undgå vanskeligheder ved afregningen mellem nationale bureauer, er forsikringsbureauet i det land, hvor skadestilfældet er sket — in casu BCF — forpligtet til i tilfælde af en sag for de nationale domstole at støtte den opfattelse, som gøres gældende af forsikringsbureauet i køretøjets oprindelsesland, for hvis regning bureauet handler. Da der i den foreliggende sag er forelagt Domstolen et fortolkningsspørgsmål, har BCF derimod ment at kunne indtage et upartisk standpunkt, bringe argumentationen op på fællesskabsplan og tage stilling til de personers interesse, som er ofre for skadestilfælde forårsaget af et køretøj, uanset om dette måtte være forskriftsmæssig registreret i en medlemsstat eller en stat, som er tilsluttet overenskomsten.

Efter at det var konstateret, at generalforsamlingen i bureauernes råd ikke kunne blive enige om fortolkningen af udtrykket »hjemmehørende«, underskrev seks bureauer, nemlig bureauerne i Østrig, Forbundsrepublikken Tyskland, Luxembourg, Nederlandene, Schweiz og Det forenede Kongerige, den 19. oktober 1977 en protokol, hvorefter ansvarsperioden for bureauet i det land, hvor et bestemt køretøj er registreret, begrænses til et år »fra det tidspunkt for begivenheden, der fastsættes individuelt af det enkelte bureau, inden for de for bureauet gældende regler om registrering og forsikringsprocedure . . .«. Dette viser ifølge BCF, at der ikke består enighed mellem de nationale bureauer, hvilket skyldes, at der ikke er gennemført nogen harmonisering af nationale regler om registrering af køretøjer.

De to formål, som har inspireret Rådet ved affattelsen af direktivet, var *dels* at ophæve al grænsekontrol med overholdelsen af pligten til at holde motorkøretøjer ansvarsforsikret for således at gennemføre fri vare- og persontrafik, *dels* at varetage de personers interesser, der måtte blive ofre for en ulykke forårsaget af sådanne køretøjer. Disse formål burde være opfyldt ved den ordning, som til gennemførelse af direktivet blev indført ved overenskomster mellem de nationale bureauer, men dette var ikke tilfældet for det andet formåls vedkommende. Den lovpligtige ansvarsforsikring, som er hovedhjørnestenen i systemet, formodes nemlig at være udstedt af bureauet i det land, hvor køretøjet er hjemmehørende, uanset om ejeren, brugeren og/eller føreren rent faktisk besidder et gyldigt forsikringscertifikat. Forsikringsgarantien består derfor kun, når det pågældende køretøj er hjemmehørende i en medlemsstat eller en anden stat, som er tilsluttet ordningen.

Da motorkøretøjer i henhold til direktivet og den supplerende overenskomst antages at være hjemmehørende i den af Fællesskabets medlemsstater eller i den stat, som er tilsluttet ordningen, hvor de er registreret, er registreringen det eneste nødvendige kriterium til afgørelse af, hvor et køretøj er hjemmehørende.

Såfremt et »paying bureau« bestrider registreringens gyldighed og dermed afviser, at et køretøj er hjemmehørende på det af bureauet omfattede område, med den begrundelse, at registreringen er udløbet, og at der derfor ikke består nogen formodning for forsikring af det køretøj, hvis registrering er behæftet med mangler eller udløbet, består der risiko for, at offeret for et uheld forårsaget af dette køretøj først modtager erstatning efter en længere klagesag, hvilket ville være i strid med direktivets andet formål. Yderligere ville en sådan løsning føre til, at de endelige omkostninger i forbindelse med skadestilfældet overføres fra køretøjets hjemland, hvor det er registreret, til det land, hvor uheldet fandt sted.

For at opfylde direktivets formål er det af afgørende betydning, at det område, hvor er køretøj er hjemmehørende, kan identificeres entydigt. Nummerpladen er det eneste på én gang enkle og effektive kriterium. Hvis det yderligere kræves, at registreringen er forskriftsmæssig og gyldig — hvad direktivet hverken kræver eller forudser — genoprettes grænsekontrollen, og kontrollen med grønne kort, som blev ophævet ifølge direktivet, erstattes af en systematisk kontrol med registreringens gyldighed. For at opfylde direktivets formål bør der således ikke anlægges en administrativ fortolkning, men derimod en langt videre fortolkning af udtrykket »køretøjets registrering«, således at det omfatter enhver gyldig eller ugyldig nummerplade, som køretøjet er forsynet med, og som knytter køretøjet til det land, hvis myndigheder har udleveret pladen.

2. *Den italienske Republiks regering* har gjort gældende, at det fremgår af direktivets artikel 1, nr. 4, at Rådet ønskede at lægge det identifikationsmærke (hvad enten der er tale om en nummerplade, en forsikringsplade eller et andet mærke), som køretøjet er forsynet med, til grund, uanset den betydning som mærket kan have for køretilladelsen i den stat, hvor det er udleveret, idet der i direktivet kun lægges vægt på at bestemme køretøjets tilhørsforhold, og ikke om der findes en gyldig køretilladelse, som kan inddrages med forskellig begrundelse, som ikke nødvendigvis hænger sammen med identifikationsmærket.

Kun ved denne fortolkning kan direktivet anvendes konkret og medvirke til på internationalt plan at fremme den frie bevægelighed for personer og køretøjer. I modsat fald ville det være nødvendigt hver gang ved grænsen at kontrollere, om køretilladelsen er gyldig, og i så fald i hvert enkelt tilfælde kræve forevisning af forsikringsdokumentet, hvorved direktivet ville blive genstandsløst.

Modsat falske nummerplader bør udløbne nummerplader derimod ikke desto mindre anses for fortsat at have betydning ved fastlæggelsen af, hvor køretøjet er hjemmehørende, uanset

virkningerne heraf for køretøjets køretilladelse. Direktivets artikel 2 bestemmer i øvrigt, at de nationale bureauer behandler skadestilfælde forårsaget af en anden medlemsstats køretøj, uanset om dette er forsikret eller ikke.

I den foreliggende sag afviste BCF Gambetta Auto's krav, da der ifølge den i Østrig gældende ordning kun udleveres nummerplader til et køretøj — og således meddeles køretilladelse — hvis det er dækket af en gyldig forsikring. Men ifølge ovennævnte bestemmelse, der ligeledes er indeholdt i den supplerende overenskomst af 12. december 1973, som også Østrig og Frankrig har tilsluttet sig, må BCF anses for at være forpligtet til at behandle de skadestilfælde, der forekommer på det pågældende lands område forårsaget af endog uforsikrede køretøjer. Rent faktisk forholder det sig således, at når et land i medfør af direktivet og overenskomsten ansøger om, at dets køretøjer kan indpassere på en anden medlemsstats område og køre dér, uden at de underkastes kontrollen med det grønne kort, må landet ligeledes påtage sig følgerne heraf, dvs. afholde omkostningerne ved de uheld, som køretøjer med landets nummerplade kan forårsage i udlandet, selv om de ikke har køretilladelse, fordi de ikke er forsikret.

3. *Kommissionen* har henledt Domstolens opmærksomhed på en ny omstændighed, som er indtrådt, efter at Cour d'appel de Paris udsatte sagen. Ved skrivelse af 16. februar 1983 meddelte formanden for »de nationale forsikringsbureauers råd« nemlig officielt Kommissionens kompetente tjenestegrene — generaldirektoratet for »penge- og finansieringsinstitutter samt skattespørgsmål« — at misforståelsen mellem det franske og det østrigske bureau, som lå til grund for den foreliggende sag, var afklaret. Følgelig burde parterne i hovedsagen kunne indgå et forlig, hvilket logisk burde føre til den processuelle løsning, at Gambetta Auto hæver appelsagen.

Ifølge Kommissionen fremgår det af de anfægtede bestemmelser, at kun de køretøjer, som er hjemmehørende i en anden medlemsstat eller i visse lande, fritages for kontrollen med det »grønne kort«. Dette forudsætter, at køretøjerne let kan identificeres. Nummerpladen er det eneste hensigtsmæssige kriterium. Hvis det herudover kræves, at nummerpladen er forskriftsmæssig og gyldig, ville kontrollen med det grønne kort blot blive afløst af en systematisk kontrol med registreringen.

Den foreslåede fortolkning indebærer ikke, at de nationale forsikringsbureauer ikke frit kan aftale indbyrdes, at et uheld forårsaget af et køretøj, som er slettet i registret, fortsat skal behandles af »handling bureau«, og således har visse bureauer (bl.a. det østrigske, men ikke det franske) den 19. oktober 1977 undertegnet den såkaldte Luxembourg-Protokol, som indfører en sådan ordning. Men en aftaleretlig ordning af denne art kan under ingen omstændigheder påvirke den forpligtelse, som ifølge direktivets artikel 2, stk. 2, påhviler bureauet i det land, hvor uheldet finder sted, til at refundere

omkostningerne i forbindelse med skadestilfældet, selv om køretøjet ikke er forsikret.

Herefter skal det undersøges, om den foreslåede fortolkning af begrebet »hjemmehørende«, jfr. direktivets artikel 1, nr. 4, første led, kan og bør anvendes i en sag, som vedrører et køretøj fra et tredjeland (Østrig). Ifølge Kommissionen skal Kommissionens ovennævnte beslutning af 6. februar 1974 lægges til grund; beslutningen ophæver med virkning fra 15. maj 1974 kontrollen med det grønne kort, for så vidt angår motorkøretøjer, som er hjemmehørende i Østrig, og som er omfattet af overenskomsten af 12. december 1973. Under sådanne omstændigheder kan begrebet »hjemmehørende« i et tredjeland, i overensstemmelse med direktivets artikel 7, stk. 2, ligestilles med begrebet »hjemmehørende« i en medlemsstat. Derfor bør begrebet tillægges samme betydning, hvadenten der er tale om et tredjeland eller en medlemsstat. Hertil kommer et argument, som støttes på selve ordlyden, idet artikel 1, nr. 4, første led, definerer begrebet »hjemmehørende« »i dette direktiv«, således at også artikel 7, stk. 2, er omfattet af denne definition.

III — Mundtlig forhandling

I retsmødet den 10. november 1983 er der afgivet mundtlige indlæg af Bureau central français, ved advokat Funck-Brentano, Paris, af Den italienske Republiks regering, ved avvocato dello Stato Fiumara, af Det forenede Kongeriges regering, ved Bellis, Treasury Solicitor's Department, og af EF-Kommissionen, ved Delmoly som befuldmægtiget.

Generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 24. november 1983.

Præmisser

1 Ved kendelse af 21. december 1982, indgået til Domstolen den 29. december s.å., har Cour d'appel de Paris i medfør af EØF-traktatens artikel 177 forelagt et præjudicielt spørgsmål vedrørende fortolkningen af Rådets direktiv 72/166 af 24. april 1972 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse (EFT 1972 II, s. 345), navnlig af begrebet »det område, hvor et køretøj er hjemmehørende«.

2 Spørgsmålet er rejst under en sag mellem selskabet Gambetta Auto og Bureau central français for de franske automobilforsikringsselskaber (BCF) og Fonds de garantie automobile (FGA), som er oprettet med det formål at

yde erstatning for skadestilfælde, som forårsages af uforsikrede køretøjer, og som ikke dækkes af BCF.

3 En bil tilhørende Gambetta Auto blev, da den var parkeret i Paris den 19. juli 1979, beskadiget af et køretøj med østrigske nummerplader, hvis fører forsvandt efter uheldet. Køretilladelsen for det østrigske køretøj var blevet inddraget den 9. marts 1979, da forsikringen var blevet opsagt den 7. marts 1979. I øvrigt havde det været umuligt at finde køretøjets ejer.

4 Gambetta Auto indankede den af Tribunal d'instance du 9e arrondissement de Paris afsagte dom, hvorved BCF og FGA blev frifundet. Såvel for Tribunal d'instance com for Cour d'appel påberåbte Gambetta Auto sig Rådets direktiv af 24. april 1972, som har til formål inden for Fællesskabet at ophæve kontrollen med det »grønne kort« for motorkøretøjer, der hører hjemme i én af medlemsstaterne — eller i et tredjeland — for hvilke de nationale forsikringsbureauer har afsluttet en »overenskomst om garanti«. Overenskomsten blev indgået den 16. oktober 1972. Gambetta Auto og BCF anlagde modstridende fortolkninger af begrebet »hjemmehørende«; Gambetta Auto anførte, at der herved forstås den stats område, hvis nummerplade køretøjet er forsynet med, uden det er nødvendigt at undersøge, om registreringen fortsat er gyldig; heroverfor anførte BCF som garant for det østrigske bureau, på hvis vegne BCF handlede, at en slettet registrering — som i den foreliggende sag — bør ligestilles med en falsk registrering, og at den derfor er til hinder for, at fællesskabsdirektivet samt den mellem forsikringsbureauerne indgåede overenskomst om garanti kan anvendes, hvilket fritager det østrigske bureau og derfor BCF for enhver form for garanti.

5 Det af Cour d'appel de Paris forelagte spørgsmål lyder således:

»Når et motorkøretøj ifølge direktivet af 24. april 1972 udstedt af Rådet for De europæiske Fællesskaber er hjemmehørende på den stats område, hvor det er registreret, kan og skal et køretøj da anses for at være hjemmehørende

i et bestemt land, hvis det er fastslået, at køretøjet er forsynet med dette lands nummerplader, selv om landets myndigheder erklærer, at køretøjets køretilladelse på det pågældende tidspunkt var endeligt inddraget?«

6 Rådets direktiv af 24. april 1972 har indført en ordning, hvis væsentlige karakteristika klart fremgår af de tre sidste betragtninger:

»kontrollen med grønne kort for motorkøretøjer, der hører hjemme i en af medlemsstaterne, og som indpasserer på en anden medlemsstats område kan ophæves på grundlag af en overenskomst mellem de seks nationale forsikringsbureauer, hvorefter hvert nationalt bureau efter den nationale lovgivning garanterer for dækning af erstatningskrav, der er opstået på landets område ved skade forvoldt af et sådant køretøj, hvad enten det er forsikret eller ej;

denne overenskomst om garanti bygger på den forudsætning, at ethvert i Fællesskabet hjemmehørende køretøj, der færdes på Fællesskabets område, er dækket af en forsikring; det henstilles derfor, at det i alle medlemsstaters lovgivning påbydes, at der er pligt til at holde disse køretøjer ansvarsforsikret med en forsikring, der dækker hele Fællesskabets område; de enkelte staters lovgivning kan dog gøre undtagelse herfra for bestemte personer og køretøjsarter;

den i direktivet fastsatte ordning vil også kunne anvendes på køretøjer, der hører hjemme i et tredjeland, med hvis nationale forsikringsbureau de seks medlemsstater har afsluttet en lignende overenskomst.«

7 Direktivets artikel 2, stk. 1, bestemmer, at medlemsstaterne ikke fører kontrol med ansvarsforsikring for køretøjer, der er hjemmehørende på en anden medlemsstats område.

8 For køretøjer af den art, som er genstand for denne sag, bestemmer artikel 1, nr. 4, at der ved »det område, hvor et køretøj er hjemmehørende«, forstås »den stats område, hvor køretøjet er registreret«.

9 Artikel 2, stk. 2, bestemmer:

»For køretøjer, der er hjemmehørende på en af medlemsstaternes område, træder dette direktivs bestemmelser med undtagelse af artiklerne 3 og 4 i kraft:

— når der mellem de seks nationale forsikringsbureauer er truffet en overenskomst, hvorefter hvert nationalt bureau forpligter sig til i overensstemmelse med det pågældende lands regler om lovpligtig ansvarsforsikring at behandle de skadestilfælde, der forekommer på landets område forårsaget af forsikrede eller uforsikrede køretøjer, der hører hjemme i en af de andre medlemsstater;

— fra det af Kommissionen bestemte tidspunkt, efter at den i snævert samarbejde med medlemsstaterne har fastslået, at der er truffet en sådan overenskomst;

— for denne overenskomsts gyldighedsperiode.«

10 Artikel 7, stk. 2, der lyder således:

»Køretøjer, der er hjemmehørende i et tredjeland, betragtes dog som køretøjer hjemmehørende i Fællesskabet, når de nationale forsikringsbureauer i alle medlemsstaterne hver for sig garanterer for, at skadestilfælde forårsaget på deres område ved disse køretøjers deltagelse i trafikken behandles i overensstemmelse med de nationale regler om lovpligtig ansvarsforsikring.«

11 Den ifølge direktivet indførte ordning blev med en supplerende overenskomst, som den 12. december 1973 blev indgået mellem de nationale bureauer, udvidet til at omfatte køretøjer hjemmehørende på visse tredjelandes område, nemlig Sverige, Finland, Norge, Østrig og Schweiz, jfr. de i direktivets artikel 7, stk. 2, fastlagte principper. Ifølge overenskomsten, som blev afsluttet for et ubestemt tidsrum med mulighed for opsigelse med tolv måneders varsel, forpligtede medlemsstaternes nationale bureauer sig til at behandle de skadestilfælde, der forekommer på deres område forårsaget af

køretøjer hjemmehørende på et af de nævnte tredjelandes område. Ifølge overenskomstens artikel 2, litra c), anses »de køretøjer, som er indregistreret« i et af de i artikel 1, litra a), opregnede områder, for at være hjemmehørende »der«.

Det bemærkes, at Kommissionen til supplering af direktivet af 24. april 1972 den 6. februar 1974 udstedte den anden beslutning 74/167 om anvendelse af Rådets ovennævnte direktiv (EFT L 87, s. 14), hvorefter den 15. maj 1974 fastsattes som den dato, fra hvilken »hver medlemsstat [afstår] fra at gennemføre kontrol med ansvarsforsikringen for kørsel med motorkøretøjer, som er hjemmehørende i Sverige, Finland, Norge, Østrig og Schweiz, og som er genstand for konventionen af 12. december 1973 mellem de nationale forsikringsbureauer« (artikel 1).

12 BCF har fundet det nødvendigt for Domstolen at afgive indlæg, som afviger fra dets indlæg for de franske retter, idet BCF har støttet Gambetta Auto's krav, for så vidt det pågældende køretøj var »hjemmehørende« i Østrig i direktivets forstand. Den italienske regering og Kommissionen har anlagt samme fortolkning.

13 Det bemærkes, at formålet med direktivet er at ophæve grænsekontrollen med det grønne kort. Det er derfor af afgørende betydning, at den stat, hvor køretøjet er hjemmehørende, let kan identificeres, hvilket sikres ved udlevering af en nummerplade. Såfremt det kræves, at nummerpladen er gyldig, vil det indebære, at kontrollen med det grønne kort bliver erstattet med en systematisk kontrol af registreringen, hvilket vil berøve direktivet dets tilsigtede virkning.

14 Følgelig kan det fastslås, at et køretøj, som er forsynet med en nummerplade, må anses for hjemmehørende i Rådsdirektivets forstand på det område, hvor det er registreret, selv om tilladelsen til at anvende nummerpladen i mellemtiden er inddraget.

15 Herefter må det forelagte spørgsmål besvares med, at et køretøj, som er forsynet med en forskriftsmæssigt udleveret nummerplade, skal anses for at

være hjemmehørende på den stats område, hvor det er registreret, jfr. direktiv 72/166, selv om køretøjets køretilladelse på det relevante tidspunkt er inddraget.

Sagens omkostninger

16 De udgifter, der er afholdt af Den italienske Republiks regering og af Kommissionen, som har afgivet indlæg for Domstolen, kan ikke godtgøres. Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den nationale ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagens omkostninger.

På grundlag af disse præmisser

kender

DOMSTOLEN (første afdeling)

vedrørende det spørgsmål, som er forelagt den af Cour d'appel de Paris ved kendelse af 21. december 1982, for ret:

Et køretøj, som er forsynet med en forskriftsmæssigt udleveret nummerplade, skal anses for at være hjemmehørende på den stats område, hvor det er registreret, jfr. Rådets direktiv 72/166 af 24. april 1972 (EFT 1972 II, s. 345), selv om køretøjets køretilladelse på det relevante tidspunkt er inddraget.

Koopmans O'Keeffe Bosco

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 9. februar 1984.

Justitssekretæren
efter bemyndigelse

H. A. Rühl
Ekspeditionssekretær

T. Koopmans
Formand for første afdeling