ARREST VAN HET HOF (EERSTE KAMER)
VAN 9 FEBRUARI 1984 [1]

SA Gambetta Auto
tegen Bureau central français
en Fonds de garantie automobile
(verzoek om een prejudiciële beslissing, ingediend door de Cour d'appel te Parijs)

„Voertuig gewoonlijk gestald in een Lid-Staat — schadevergoeding in een andere Lid-Staat"

Zaak 344/82

Samenvatting

Harmonisatie van wetgevingen — Verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid voor motorrijtuigen — Richtlijn nr. 72/166 — Grondgebied waar voertuig gewoonlijk is gestald — Begrip — Staat waar kenteken is afgegeven
(Richtlijn van de Raad nr. 72/166)

Een voertuig dat een regelmatig afgegeven kentekenplaat draagt, moet worden geacht gewoonlijk te zijn gestald — in de zin van richtlijn nr. 72/166 — op het grondgebied van de staat waar het kenteken is afgegeven, ook indien de vergunning om het voertuig te gebruiken, op het betrokken tijdstip was ingetrokken.

In zaak 344/82,

betreffende een verzoek aan het Hof krachtens artikel 177 EEG-Verdrag van de Cour d'appel te Parijs, in het aldaar aanhangig geding tussen

SA GAMBETTA AUTO

en

BUREAU CENTRAL FRANÇAIS,

FONDS DE GARANTIE AUTOMOBILE,

1 — Procestaal: Frans.

om een prejudiciële beslissing over de uitlegging van richtlijn nr. 72/166 van de Raad van 24 april 1972 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid (PB L 103 van 1972, blz. 1), inzonderheid van het begrip „plaats waar het voertuig gewoonlijk is gestald",

wijst

HET HOF VAN JUSTITIE (Eerste kamer),

samengesteld als volgt: T. Koopmans, kamerpresident, A. O'Keeffe en G. Bosco, rechters,

advocaat-generaal: Sir Gordon Slynn
griffier: P. Heim

het navolgende

ARREST

De feiten

De feiten, het procesverloop en de krachtens artikel 20 van 's Hofs Statuut-EEG ingediende schriftelijke opmerkingen kunnen worden samengevat als volgt:

I — De feiten en de schriftelijke behandeling

1. Een aan SA Gambetta Auto te Parijs toebehorende auto werd op 19 juli 1979, terwijl hij in Parijs stond geparkeerd, beschadigd door een voertuig met een Oostenrijks kenteken, waarvan de bestuurder vluchtte. Gambetta ontdekte dat de vergunning om met het Oostenrijkse voertuig aan het verkeer deel te nemen, op 9 maart 1979 was ingetrokken, daar de verzekering op 7 maart 1979 was opgezegd. De eigenaar van het voertuig kon niet worden opgespoord.

Ter verkrijging van schadevergoeding wendde Gambetta's verzekeringsmaatschappij zich tot het Bureau central français des sociétés d'assurance contre les accidents d'automobile (hierna: BCF) en het Fonds de garantie automobile (hierna: FGA), dat is ingesteld ter dekking van schade veroorzaakt door niet verzekerde voertuigen, waarvoor het BCF niet opkomt, doch beide weigerden

betaling. Daarop dagvaardde Gambetta het BCF en het FGA voor het Tribunal d'instance van het negende arrondissement te Parijs, dat Gambetta's schadevergoeding afwees. Tegen dit vonnis kwam Gambetta in beroep bij de Cour d'appel te Parijs.

Zowel voor het Tribunal d'instance als voor de Cour d'appel beriep Gambetta zich tot staving van haar vordering op de richtlijn van de Raad van 24 april 1972, die beoogt binnen de Gemeenschap de controle op de groene kaart af te schaffen voor voertuigen die „gewoonlijk gestald" zijn in een Lid-Staat — of een derde land — waarvoor de nationale bureaus een „garantieovereenkomst" hebben gesloten. De twee partijen in het hoofdgeding — Gambetta en het BCF — gaven een verschillende uitlegging aan het begrip „gewoonlijk gestald": Gambetta meende dat hieronder moet worden verstaan het grondgebied van de staat waar het voertuig is geregistreerd, zonder dat behoeft te worden nagegaan of die registratie nog geldig is of niet; daartegenover betoogde het BCF, als garant voor het Oostenrijkse bureau en handelend in opdracht en voor rekening van dit bureau, dat een ingetrokken kenteken, als in casu, is te beschouwen als een vals kenteken, hetgeen zou uitsluiten dat de gemeenschapsrichtlijn en de tussen de verzekeringsbureaus gesloten garantieovereenkomst van toepassing zijn, zodat in casu iedere waarborg van het Oostenrijkse bureau en dus van het BCF vervalt.

2. Bij 's Raads richtlijn van 24 april 1972 is een stelsel ingevoerd waarvan de voornaamste kenmerken duidelijk zijn uiteengezet in de laatste drie overwegingen van de considerans:

„Overwegende dat voor voertuigen die gewoonlijk zijn gestald in een Lid-Staat en die binnenkomen op het grondgebied van een andere Lid-Staat de opheffing van de controle op de groene kaart kan worden verwezenlijkt op basis van een overeenkomst tussen de zes nationale bureaus van verzekeraars, volgens welke elk nationaal bureau, overeenkomstig de nationale wetgeving, de vergoeding waarborgt van schaden waarvoor recht op vergoeding bestaat en die op zijn grondgebied zijn veroorzaakt door een van deze — al dan niet verzekerde — voertuigen;

Overwegende dat deze garantieovereenkomst gebaseerd is op de veronderstelling dat elk communautair motorrijtuig dat zich op het grondgebied van de Gemeenschap in het verkeer bevindt, verzekerd is; dat de wetgevers van alle Lid-Staten derhalve de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van deze voertuigen aanleiding kan geven, met een voor het gehele grondgebied van de Gemeenschap geldende dekking, verplicht dienen te stellen; dat evenwel de nationale wetgevingen kunnen voorzien in afwijkingen ten aanzien van bepaalde personen en bepaalde typen voertuigen;

Overwegende dat het stelsel van de richtlijn zou kunnen worden uitgebreid tot voertuigen die gewoonlijk zijn gestald op het grondgebied van een derde land, waarvoor de nationale bureaus van de zes Lid-Staten een gelijksoortige overeenkomst hebben gesloten."

In casu gaat het meer in het bijzonder om de volgende bepalingen:

— artikel 1, lid 4, waarin het „grondgebied waar het voertuig gewoonlijk is gestald", wordt gedefinieerd als volgt:

„— het grondgebied van de staat waar het voertuig is geregistreerd, of

— indien voor een bepaald soort voertuigen geen registratie bestaat, maar dit voertuig een verzekeringsplaat of een met een kentekenplaat overeenkomend teken draagt, het grondgebied van de staat waar deze plaats of dit kenteken zijn afgegeven, of

— indien voor bepaalde typen voertuigen geen registratie, verzekeringsplaat of onderscheidingsteken bestaat, het grondgebied van de staat waar de houder zijn woonplaats heeft.";

— artikel 2, lid 2, luidende als volgt:

„Het bepaalde in deze richtlijn, uitgezonderd de artikelen 3 en 4, wordt ten aanzien van voertuigen die gewoonlijk op het grondgebied van een der Lid-Staten zijn gestald, van kracht:

— nadat tussen de zes nationale bureaus van verzekeraars een overeenkomst tot stand is gekomen, waarbij elk nationaal bureau de afwikkeling van ongevallen waarborgt die zich op zijn grondgebied hebben voorgedaan en zijn veroorzaakt door deelneming aan het verkeer van al dan niet verzekerde voertuigen die gewoonlijk op het grondgebied van een andere Lid-Staat zijn gestald, overeenkomstig de eigen nationale wetgeving betreffende de verplichte verzekering;

— met ingang van de datum die de Commissie vaststelt nadat zij in nauwe samenwerking met de Lid-Staten zal hebben vastgesteld dat bovengenoemde overeenkomst tot stand is gekomen;

— voor de duur van deze overeenkomst.";

— artikel 7, lid 2, luidende als volgt:

„Voertuigen die gewoonlijk zijn gestald in een derde land worden evenwel beschouwd als gewoonlijk in de Gemeenschap gestalde voertuigen, wanneer de nationale bureaus van alle Lid-Staten, elk voor zich, zich garant stellen — en wel elk bureau overeenkomstig de eigen nationale wetgeving betreffende de verplichte verzekering — voor de afwikkeling van de ongevallen die op hun grondgebied hebben plaatsgehad en bij de deelneming aan het verkeer door deze voertuigen zijn veroorzaakt."

Overeenkomstig de beginselen van artikel 7, lid 2, is de in de richtlijn neergelegde regeling bij Aanvullende overeenkomst van 12 december 1983 tussen de nationale bureaus uitgebreid tot voertuigen die gewoonlijk zijn gestald op het grondgebied van een aantal derde landen: Zweden, Finland, Noorwegen, Oostenrijk en Zwitserland. In deze voor onbepaalde duur gesloten en met een termijn van twaalf maanden opzegbare overeenkomst garanderen de nationale bureaus van de Lid-Staten de afwikkeling van ongevallen die zich hebben voorgedaan op hun grondgebied en zijn veroorzaakt door deelneming aan het verkeer van voertuigen die gewoonlijk zijn gestald op het grondgebied van een der genoemde landen. Artikel 2, sub c, van de overeenkomst bepaalt dat als gewoonlijk gestald in een der landen bedoeld in artikel 1, sub a, worden beschouwd „motorrijtuigen, welke aldaar zijn geregistreerd".

Met betrekking tot de uitvoering van de richtlijn van 24 april 1972 is voorts van belang de Tweede beschikking van de Commissie van 6 februari 1974 tot toepassing van de richtlijn van de Raad (nr. 74/167, PB L 87, van 1974, blz. 14), waarbij de 15e mei 1974 is aangewezen als de datum waarop iedere Lid-Staat afziet „van het verrichten van de controle op de verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid ten aanzien van voertuigen die gewoonlijk op het grondgebied van Zweden, Finland, Noorwegen, Oostenrijk en Zwitserland zijn gestald en die onder de Overeenkomst tussen de nationale bureaus van verzekeraars van 12 december 1973 vallen" (artikel 1).

3. Onder deze omstandigheden heeft de Cour d'appel te Parijs bij arrest van 21 december 1982 besloten de behandeling van de zaak te schorsen en het Hof van Justitie krachtens artikel 177 EEG-Verdrag te verzoeken om een prejudiciële beslissing over de volgende vraag:

„Indien in de richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 24 april 1972 onder de plaats waar een voertuig gewoonlijk is gestald, is te verstaan het grondgebied van de Staat waar het voertuig is geregistreerd, mag en moet dan een voertuig waarvan wordt vastgesteld dat het een kentekenplaat uit een land draagt, worden geacht gewoonlijk in dat land te zijn gestald, wanneer door de bevoegde autoriteiten wordt verklaard dat de vergunning om met bedoeld voertuig aan het verkeer deel te nemen, op het tijdstip van die vaststelling definitief was ingetrokken?"

Het verwijzingsarrest is op 29 december 1982 ter griffie van het Hof ingekomen. De schriftelijke procedure heeft een normaal verloop gehad.

Krachtens artikel 20 van 's Hofs Statuut-EEG zijn op 24 maart 1983 schriftelijke opmerkingen ingediend door het BCF, vertegenwoordigd door R. Funck-Brentano, advocaat te Parijs; op 7 april 1983 door de regering van de Italiaanse Republiek, vertegenwoordigd door O. Fiumara, avvocato dello Stato; en op 11 maart 1983 door de Commissie van de Europese Gemeenschappen, vertegenwoordigd door J. Delmoly, lid van haar juridische dienst, als gemachtigde.

Het Hof heeft, op rapport van de rechter-rapporteur en gehoord de advocaat-generaal, besloten zonder instructie tot de mondelinge behandeling over te gaan.

Na te hebben vastgesteld dat geen Lid-Staat of instelling die procespartij is, had verzocht de zaak in voltallige zitting te behandelen, heeft het Hof bij beschikking van 18 mei 1983 krachtens artikel 95, leden 1 en 2, van het Reglement voor de procesvoering de zaak naar de Eerste kamer verwezen.

II — Bij het Hof ingediende schriftelijke opmerkingen

1. Het *BCF* merkt in de eerste plaats op, dat het bij de richtlijn en de aanvullende overeenkomst van 12 december 1973 ingevoerde stelsel, dat een vermoeden schept dat het voertuig verzekerd is in de staat waar het gewoonlijk is gestald, een zo nauwkeurig mogelijke definitie verlangt van „de plaats waar" een voertuig dat een ongeval heeft veroorzaakt, „gewoonlijk is gestald". Het is voor de betrokken bureaus immers van belang te weten onder welke voorwaarden de aanvullende overeenkomsten een rol kunnen spelen. Uit de verslagen van de werkzaamheden van de „Raad van bureaus" blijkt, dat de voorwaarden voor de tenuitvoerlegging van de Overeenkomst tussen bureaus slecht zijn gedefinieerd in bepaalde feitelijke omstandigheden die er de oorzaak van zijn dat de registratie van het betrokken voertuig een

probleem doet rijzen in verband met de plaats waar het is gestald in de zin van de richtlijn. Dit probleem doet zich bijvoorbeeld voor ten aanzien van bepaalde landen waarvan de wettelijke regeling bepaalt dat de registratie wordt ingetrokken indien de verzekeringspremies niet zijn betaald. In het algemeen bestaat er verschil van mening tussen de bureaus van de Lid-Staten of de toegetreden staten over de omvang van het aan de kentekenplaat gekoppelde vermoeden, dat het voertuig gewoonlijk is gestald op het grondgebied van de staat waar het voertuig is geregistreerd. Met name in Frankrijk leiden deze verschillen tot processen en tegenstrijdige rechtspraak.

Om moeilijkheden bij de afrekening tussen nationale bureaus te voorkomen, moet het bureau van het land waar het ongeval zich heeft voorgedaan — in casu het BCF —, in de procedure voor de nationale rechter het standpunt verdedigen van het bureau van het land van herkomst van het voertuig, voor wiens rekening het optreedt. Waar het thans voor het Hof echter om een uitleggingsverzoek gaat, meent het BCF zich voor het Hof op een onpartijdig standpunt te mogen stellen en vanuit communautair gezichtspunt te mogen opkomen voor de belangen van de slachtoffers van ongevallen die zijn veroorzaakt door een voertuig dat al dan niet naar behoren is geregistreerd in een bij de regeling aangesloten Lid-Staat of derde land.

Nadat was vastgesteld dat de Algemene vergadering van de Raad van Bureaus geen oplossing had gevonden voor het probleem van de uitlegging van het begrip „plaats waar het voertuig gewoonlijk is gestald", ondertekenden zes bureaus, namelijk die van Oostenrijk, de Bondsrepubliek Duitsland, Luxemburg, Nederland, Zwitserland en het Verenigd Koninkrijk, op 19 oktober 1977 een protocol met de strekking de duur van de aansprakelijkheid van het bureau van het land waar een bepaald voertuig is geregistreerd, te beperken; die duur werd vastgesteld op één jaar „vanaf de door ieder bureau individueel, in het kader van zijn nationale regeling inzake registratie en verzekeringsprocedure vastgestelde gebeurtenis ...". Hieruit blijkt dat de nationale bureaus niet tot overeenstemming konden komen, wegens het ontbreken van harmonisatie van de nationale regelingen inzake de registratie van motorrijtuigen.

De twee doelstellingen die de Raad voor ogen stonden bij de opstelling van de richtlijn, waren in de eerste plaats de afschaffing van elke controle aan de grens op de WA-verzekering motorrijtuigen, zulks met het oog op de verwezenlijking van het vrije goederen- en personenverkeer, en in de tweede plaats de bescherming van de belangen van eventuele slachtoffers van een door deze motorrijtuigen veroorzaakt ongeval. Deze doelen hadden moeten worden bereikt door het stelsel dat ter uitvoering van de richtlijn was ingevoerd bij de tussen de nationale bureaus gesloten overeenkomsten, doch de tweede doelstelling was niet verwezenlijkt. De verplichte WA-verzekering, die de sluitsteen van het stelsel vormt, wordt geacht te bestaan met het bureau van het land waar het voertuig gewoonlijk is gestald, ongeacht of de eigenaar, bestuurder of houder van het voertuig werkelijk in het bezit is van een geldig verzekeringsbewijs. De verzekeringswaarborg bestaat dus enkel wanneer het voertuig gewoonlijk was gestald in een bij de regeling aangesloten Lid-Staat of derde land.

Aangezien volgens de bewoordingen van de richtlijn en de aanvullende overeenkomst motorvoertuigen die in een bij de overeenkomst aangesloten Lid-Staat van de Gemeenschap of derde land zijn geregistreerd, worden geacht aldaar gewoonlijk te zijn gestald, vormt de registratie het enige en onmisbare criterium voor het gewoonlijk gestald zijn.

Indien een bureau van afgifte de geldigheid van een registratie betwist en dus weigert te erkennen dat een voertuig gewoonlijk op zijn grondgebied is gestald, omdat de registratie die daar het bewijs van vormt, is vervallen en indien dus het voertuig waarvan de registratie ondeugdelijk of vervallen is, niet kan worden vermoed verzekerd te zijn, bestaat derhalve het gevaar dat het slachtoffer van een door dit voertuig veroorzaakt ongeval slechts na lange processen zijn schade vergoed krijgt, hetgeen niet te rijmen zou zijn met de tweede doelstelling van de richtlijn. Bovendien zou dit ertoe leiden, dat de uiteindelijke financiële lasten van het ongeval worden verplaatst van het land waaruit het voertuig afkomstig is en waar het is geregistreerd, naar het land waar het ongeval heeft plaatsgevonden.

De doelstelling van de richtlijn verlangt dat de plaats waar het voertuig gewoonlijk is gestald, met volstrekte zekerheid kan worden vastgesteld. De kentekenplaat is daarvoor het enige eenvoudige en doeltreffende criterium. Zou men daarnaast eisen dat de registratie deugdelijk en geldig moet zijn — hetgeen de richtlijn niet eist of voorschrijft —, dan ontkomt men niet aan het weer invoeren van grenscontroles en wel, in plaats van de bij de richtlijn afgeschafte controle van de groene kaart, een stelselmatige controle van de geldigheid van de registratie. Het doel van de richtlijn impliceert dus dat de term „registratie van het voertuig" niet in administratieve, doch in veel ruimere zin wordt opgevat, namelijk als betrekking hebbend op de kentekenplaat — geldig of niet — die op het voertuig is aangebracht en die een relatie tot stand brengt tussen het voertuig en het land welks autoriteiten die plaat hebben afgegeven.

2. De *Italiaanse regering* merkt op, dat de Raad blijkens artikel 1, lid 4, van de richtlijn heeft willen verwijzen naar het herkenningsteken van het voertuig (of dit nu een kentekenplaat, een verzekeringsplaat of een ander kenteken is), onverschillig of dit kenteken in de staat waar het is afgegeven, geldigheid bezit voor de deelneming aan het verkeer. Het gaat de richtlijn om de herkomst van het voertuig en niet om de vraag of het wettig aan het verkeer deelneemt; dit laatste aspect kan immers om vele redenen, die niet noodzakelijkerwijs met het kenteken verband houden, ontbreken.

Slechts wanneer men deze uitlegging aanvaardt, kan de richtlijn in concreto toepassing vinden en een bijdrage leveren tot de liberalisatie van het internationale verkeer van personen en voertuigen. Anders zou men aan de grens telkens de geldigheid van het kentekenbewijs moeten verifiëren en dus telkens naar de groene kaart moeten vragen, waardoor de richtlijn haar zin zou verliezen.

Anders dan een vals kenteken moet een ongeldig geworden kenteken, ongeacht de gevolgen daarvan voor de vergunning om met het betrokken voertuig aan het verkeer deel te nemen, niettemin worden

geacht betekenis te hebben voor de vaststelling van het land waar het voertuig gewoonlijk is gestald. Overigens bepaalt de richtlijn in artikel 2, dat de nationale bureaus zorgdragen voor de afwikkeling van ongevallen die zijn veroorzaakt door een voertuig uit een andere Lid-Staat, ongeacht of dit voertuig verzekerd is of niet.

In casu heeft het BCF de vordering van Gambetta Auto afgewezen, omdat het in Oostenrijk geldende systeem verband legt tussen het kenteken van het voertuig, en dus de deelneming daarmee aan het verkeer, en het bestaan van een geldige verzekeringsovereenkomst. Maar wegens bovengenoemde bepaling, die is overgenomen in de aanvullende overeenkomst van 12 december 1973, waartoe ook Oostenrijk en Frankrijk zijn toegetreden, moet het BCF worden geacht garant te staan voor de afwikkeling van het ongeval dat op zijn grondgebied door het niet-verzekerde voertuig is veroorzaakt. De werkelijkheid is dat een land, wanneer het krachtens de richtlijn en de overeenkomst verzoekt om toelating tot het grondgebied van een andere Lid-Staat en om toelating tot het verkeer aldaar van zijn eigen voertuigen zonder dat zij op het bezit van een groene kaart worden gecontroleerd, ook de daaraan verbonden gevolgen moet aanvaarden, dat wil zeggen de kosten moet dragen van ongevallen die voertuigen met zijn kenteken in het buitenland kunnen veroorzaken, ook wanneer zij eigenlijk niet aan het verkeer mogen deelnemen omdat zij niet verzekerd zijn.

3. De *Commissie* vestigt de aandacht van het Hof op een nieuw feit, dat zich heeft voorgedaan na de datum waarop de Cour d'appel te Parijs tot schorsing van het geding besloot. Op 16 februari 1983 werd de bevoegde dienst van de Commissie — het directoraat-generaal „Financiële instellingen en fiscale zaken" — er door de voorzitter van de „Raad van nationale verzekeringsbureaus" officieel van in kennis gesteld, dat het misverstand tussen het Franse en Oostenrijkse bureau, dat ten grondslag lag aan de onderhavige zaak, was opgehelderd. Het zal dus wel tot een regeling komen tussen de partijen in het hoofdgeding, hetgeen processueel er logischerwijs toe zal leiden dat Gambetta zijn hoger beroep intrekt.

Volgens de Commissie blijkt uit de betrokken bepalingen, dat alleen voertuigen die gewoonlijk in een andere Lid-Staat of in bepaalde derde landen zijn gestald, zijn vrijgesteld van controle op de groene kaart. Dit onderstelt dat die voertuigen gemakkelijk kunnen worden geïdentificeerd en daarvoor is de kentekenplaat het enige bruikbare criterium. Zou men daarnaast verlangen dat deze kentekenplaat deugdelijk en geldig is, dan zou dit neerkomen op vervanging van de controle op de groene kaart door een systematische verificatie van de registratie.

De voorgestelde uitlegging betekent niet, dat de nationale verzekeringsbureaus niet vrij zouden zijn om onderling overeen te komen, dat een ongeval veroorzaakt door een voertuig waarvan de registratie is ingetrokken, ten laste blijft van het bureau dat met de afwikkeling van het ongeval is belast. Zo hebben een aantal bureaus (waaronder het Oostenrijkse, doch niet het Franse) op 19 oktober 1977 het zogenoemde Protocol van Luxemburg gesloten, waarbij een dergelijke regeling is ingesteld. Doch een dergelijke contractuele regeling kan in geen geval invloed hebben op de in artikel 2, lid 2, van de richtlijn bedoelde verplichting van het

bureau van het land waar het ongeval zich heeft voorgedaan, om terugbetaling van de uit het ongeval voortvloeiende kosten te waarborgen, ook wanneer het voertuig niet verzekerd is.

Tenslotte moet nog worden onderzocht, of de voorgestelde uitlegging van het begrip „gewoonlijk gestald" in artikel 1, lid 4, eerste streepje, van de richtlijn mag en moet worden toegepast in een zaak waarin het gaat om een voertuig uit een derde land (Oostenrijk). Uitgangspunt hierbij moet zijn de eerder genoemde beschikking van de Commissie van 6 februari 1974, waarin met ingang van 15 mei 1974 de controle op de groene kaart is afgeschaft ten aanzien van voertuigen die gewoonlijk in Oostenrijk zijn gestald en die onder de overeenkomst van 12 december 1973 vallen. In een dergelijk geval wordt overeenkomstig artikel 7, lid 2, van de richtlijn het „gewoonlijk gestald zijn" in een derde land op één lijn gesteld met het „gewoonlijk gestald zijn" in een Lid-Staat. Om die reden dient de term dezelfde betekenis te hebben, onverschillig of de situatie zich voordoet in een derde land dan wel in een Lid-Staat. Daarbij komt een tekstargument: artikel 1, lid 4, eerste streepje, omschrijft het begrip „gewoonlijk gestald" „in de zin van deze richtlijn", dat wil zeggen met inbegrip van artikel 7, lid 2.

III — Mondelinge behandeling

Ter terechtzitting van 10 november 1983 zijn mondelinge opmerkingen gemaakt door het BCF, vertegenwoordigd door R. Funck-Brentano, advocaat te Parijs; de regering van de Italiaanse Republiek, vertegenwoordigd door O. Fiumara, avvocato dello Stato; de regering van het Verenigd Koninkrijk, vertegenwoordigd door M. Bellis van het Treasury Solicitor's Department, en de Commissie van de Europese Gemeenschappen, vertegenwoordigd door J. Delmoly als gemachtigde.

De advocaat-generaal heeft ter terechtzitting van 24 november 1983 conclusie genomen.

In rechte

1 Bij arrest van 21 december 1982, ingekomen ten Hove op 29 december daaropvolgend, heeft de Cour d'appel te Parijs krachtens artikel 177 EEG-Verdrag een prejudiciële vraag gesteld over de uitlegging van richtlijn nr. 72/166 van de Raad van 24 april 1972, inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid (PB L 103 van 1972, blz. 1), inzonderheid van het begrip „plaats waar het voertuig gewoonlijk is gestald".

2 De vraag is gerezen in een geding tussen SA Gambetta Auto en het Bureau central français des sociétés d'assurance contre les accidents d'automobile (BCF) en het Fonds de garantie automobile (FGA), dat is ingesteld ter dek-

king van schaden veroorzaakt door niet-verzekerde voertuigen, die niet ten laste van het BCF komen.

3 Op 19 juli 1979 was in Parijs een aldaar geparkeerde en aan Gambetta toebehorende auto beschadigd door een voertuig met een Oostenrijkse kentekenplaat, waarvan de bestuurder is gevlucht. De vergunning om met het Oostenrijkse voertuig aan het verkeer deel te nemen, was op 9 maart 1979 ingetrokken, daar de verzekering op 7 maart 1979 was beëindigd. De eigenaar van het voertuig kon niet worden opgespoord.

4 Het Tribunal d'instance van het IXe arrondissement te Parijs wees de schadevordering van Gambetta af, waarop deze in hoger beroep ging. Zowel voor het Tribunal als voor de Cour d'appel beriep Gambetta zich op de richtlijn van de Raad van 24 april 1972, die ten doel had de controle op de „groene kaart" binnen de Gemeenschap af te schaffen voor voertuigen die „gewoonlijk gestald" zijn in een Lid-Staat — of een derde land — waarvoor de nationale verzekeringsbureaus een „garantieovereenkomst" hebben gesloten. Deze overeenkomst is op 16 oktober 1972 tot stand gekomen. Gambetta en het BCF leggen het begrip „gewoonlijk gestald" echter op verschillende wijze uit. Volgens Gambetta wordt hiermee bedoeld het grondgebied van de staat waarvan het voertuig de kentekenplaat draagt, zonder dat behoeft te worden nagegaan of de registratie al dan niet geldig is. Daartegenover betoogde het BCF, optredend als garant voor en op naam en voor rekening van het Oostenrijkse bureau, dat een ingetrokken registratie — zoals in casu — op één lijn is te stellen met een valse registratie; dit zou uitsluiten dat de gemeenschapsrichtlijn en de tussen de verzekeringsbureaus gesloten garantieovereenkomst van toepassing is, zodat in casu iedere waarborg van het Oostenrijkse bureau en dus van het BCF vervalt.

5 De vraag van de Cour d'appel te Parijs luidt als volgt:

„Indien in de richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 24 april 1972 onder de plaats waar een voertuig gewoonlijk is gestald, is te verstaan het grondgebied van de Staat waar het voertuig is geregistreerd,

mag en moet dan een voertuig waarvan wordt vastgesteld dat het een kentekenplaat uit een land draagt, worden geacht gewoonlijk in dat land te zijn gestald, wanneer door de bevoegde autoriteiten wordt verklaard dat de vergunning om met bedoeld voertuig aan het verkeer deel te nemen, op het tijdstip van die vaststelling definitief was ingetrokken?"

6 Bij 's Raads richtlijn van 24 april 1972 is een stelsel ingevoerd waarvan de voornaamste kenmerken duidelijk in de laatste drie overwegingen zijn uiteengezet:

„Overwegende dat voor voertuigen die gewoonlijk zijn gestald in een Lid-Staat en die binnenkomen op het grondgebied van een andere Lid-Staat de opheffing van de controle op de groene kaart kan worden verwezenlijkt op basis van een overeenkomst tussen de zes nationale bureaus van verzekeraars, volgens welke elk nationaal bureau, overeenkomstig de nationale wetgeving, de vergoeding waarborgt van schaden waarvoor recht op vergoeding bestaat en die op zijn grondgebied zijn veroorzaakt door een van deze — al dan niet verzekerde — voertuigen;

Overwegende dat deze garantieovereenkomst gebaseerd is op de veronderstelling dat elk communautair motorrijtuig dat zich op het grondgebied van de Gemeenschap in het verkeer bevindt, verzekerd is; dat de wetgevers van alle Lid-Staten derhalve de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van deze voertuigen aanleiding kan geven, met een voor het gehele grondgebied van de Gemeenschap geldende dekking, verplicht dienen te stellen; dat evenwel de nationale wetgevingen kunnen voorzien in afwijkingen ten aanzien van bepaalde personen en bepaalde typen voertuigen;

Overwegende dat het stelsel van de richtlijn zou kunnen worden uitgebreid tot voertuigen die gewoonlijk zijn gestald op het grondgebied van een derde land, waarvoor de nationale bureaus van de zes Lid-Staten een gelijksoortige overeenkomst hebben gesloten."

7 Artikel 2, lid 1, van de richtlijn bepaalt, dat elke Lid-Staat ervan afziet, controle uit te oefenen op de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van voertuigen aanleiding kan geven, wanneer deze gewoonlijk zijn gestald op het grondgebied van een andere Lid-Staat.

8 Met betrekking tot voertuigen als de hierbedoelde bepaalt artikel 1, sub 4, dat onder „grondgebied waar het voertuig gewoonlijk is gestald" moet worden verstaan „het grondgebied van de staat waar het voertuig is geregistreerd."

9 Artikel 2, lid 2, bepaalt:

„Het bepaalde in deze richtlijn, uitgezonderd de artikelen 3 en 4, wordt ten aanzien van voertuigen die gewoonlijk op het grondgebied van een der Lid-Staten zijn gestald, van kracht:

— nadat tussen de zes nationale bureaus van verzekeraars een overeenkomst tot stand is gekomen, waarbij elk nationaal bureau de afwikkeling van ongevallen waarborgt die zich op zijn grondgebied hebben voorgedaan en zijn veroorzaakt door deelneming aan het verkeer van al dan niet verzekerde voertuigen die gewoonlijk op het grondgebied van een andere Lid-Staat zijn gestald, overeenkomstig de eigen nationale wetgeving betreffende de verplichte verzekering;

— met ingang van de datum die de Commissie vaststelt nadat zij in nauwe samenwerking met de Lid-Staten zal hebben vastgesteld dat bovengenoemde overeenkomst tot stand is gekomen;

— voor de duur van deze overeenkomst."

10 Artikel 7, lid 2, bepaalt:

„Voertuigen die gewoonlijk zijn gestald in een derde land worden evenwel beschouwd als gewoonlijk in de Gemeenschap gestalde voertuigen, wanneer de nationale bureaus van alle Lid-Staten, elk voor zich, zich garant stellen — en wel elk bureau overeenkomstig de eigen nationale wetgeving betreffende de verplichte verzekering — voor de afwikkeling van de ongevallen die op hun grondgebied hebben plaatsgehad en bij de deelneming aan het verkeer door deze voertuigen zijn veroorzaakt."

11 Overeenkomstig de beginselen van artikel 7, lid 2, is de in de richtlijn neergelegde regeling bij Aanvullende overeenkomst van 12 december 1973 tussen de nationale bureaus uitgebreid tot voertuigen die gewoonlijk zijn gestald op het grondgebied van een aantal derde landen: Zweden, Finland, Noorwegen, Oostenrijk en Zwitserland. In deze voor onbepaalde tijd gesloten en met een termijn van twaalf maanden opzegbare overeenkomst waarborgen de nationale bureaus van de Lid-Staten de afwikkeling van ongevallen die zich op hun grondgebied hebben voorgedaan en die zijn veroorzaakt door deelneming aan het verkeer van voertuigen die gewoonlijk gestald zijn op het

grondgebied van een der genoemde derde landen. Artikel 2, sub c, van de overeenkomst bepaalt dat als gewoonlijk gestald in een der landen, bedoeld in artikel 1, sub a, worden beschouwd „motorrijtuigen, welke aldaar zijn geregistreerd."

Naast de richtlijn van 24 april 1972 is van belang de Tweede beschikking van de Commissie van 6 februari 1974 tot toepassing van genoemde richtlijn van de Raad (nr. 74/167, PB L 87 van 1972, blz. 14), waarbij de 15e mei 1974 is aangewezen als de datum met ingang waarvan iedere Lid-Staat afziet „van het verrichten van de controle op de verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid ten aanzien van voertuigen die gewoonlijk op het grondgebied van Zweden, Finland, Noorwegen, Oostenrijk en Zwitserland zijn gestald en die onder de Overeenkomst tussen de nationale bureaus van verzekeraars van 12 december 1973 vallen" (artikel 1).

12 Voor het Hof verklaarde het BCF, dat het zich op een ander standpunt meende te moeten stellen dan het voor de Franse rechter had ingenomen. Het ondersteunt de aanspraken van de vennootschap Gambetta Auto, door te stellen dat het betrokken voertuig „gewoonlijk gestald" was in Oostenrijk in de zin van de richtlijn. De Italiaanse regering en de Commissie hebben dezelfde uitlegging voorgesteld.

13 Er zij aan herinnerd, dat de richtlijn tot doel heeft de controle op de groene kaart aan de grens af te schaffen. Daarvoor is vereist dat gemakkelijk kan worden vastgesteld in welke staat het voertuig gewoonlijk is gestald. Dit wordt verzekerd door de afgifte van een kentekenplaat. Zou men verlangen dat deze plaat geldig is, dan zou dat erop neerkomen dat de controle op de groene kaart wordt vervangen door een systematische controle op de registratie, waardoor de richtlijn ieder nuttig effect zou verliezen.

14 Voor de toepassing van de richtlijn van de Raad moet bijgevolg een voertuig worden geacht gewoonlijk te zijn gestald op het grondgebied waar het blijkens zijn kentekenplaat is geregistreerd, ook indien de vergunning om er gebruik van te maken, inmiddels is ingetrokken.

15 Op grond van het voorgaande moet mitsdien op de gestelde vraag worden geantwoord, dat een voertuig dat een regelmatig afgegeven kentekenplaat

draagt, moet worden geacht gewoonlijk te zijn gestald — in de zin van richtlijn nr. 72/166 — op het grondgebied van de staat waar het kenteken is afgegeven, ook indien de vergunning om het voertuig te gebruiken, op het betrokken tijdstip was ingetrokken.

Kosten

16 De kosten door de regering van de Italiaanse Republiek en de Commissie wegens indiening hunner opmerkingen bij het Hof gemaakt, kunnen niet voor vergoeding in aanmerking komen. Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de nationale rechterlijke instantie over de kosten heeft te beslissen.

HET HOF VAN JUSTITIE (Eerste kamer),

uitspraak doende op de door de Cour d'appel te Parijs bij arrest van 21 december 1982 gestelde vraag, verklaart voor recht:

Een voertuig dat een regelmatig afgegeven kentekenplaat draagt, moet worden geacht gewoonlijk te zijn gestald — in de zin van richtlijn nr. 72/166 van de Raad van 24 april 1972 (PB L 103 van 1972, blz. 1) — op het grondgebied van de staat waar het kenteken is afgegeven, ook indien de vergunning om het voertuig te gebruiken, op het betrokken tijdstip was ingetrokken.

Koopmans O'Keeffe Bosco

Uitgesproken ter openbare terechtzitting te Luxemburg op 9 februari 1984.

De griffier
voor deze

H. A. Rühl

Hoofdadministrateur

De president van de Eerste kamer

T. Koopmans