ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (ΠΡΩΤΟ ΤΜΗΜΑ)
ΤΗΣ 9ης ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1984 [1]

SA Gambetta Auto
κατά Bureau central français και Fonds de garantie automobile
(αίτηση του Cour d'appel του Παρισιού για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως)

«Συνήθης στάθμευση αυτοκινήτου οχήματος σε κράτος μέλος — καταβολή αποζημιώσεως σε άλλο κράτος μέλος»

Υπόθεση 344/82

Περίληψη

Προσέγγιση των νομοθεσιών — Ασφάλιση της αστικής ευθύνης εξ αυτοκινήτου — Οδηγία 72/166 — Έδαφος συνήθους στάθμευσης του οχήματος — Έννοια — Κράτος της εγγραφής

(Οδηγία του Συμβουλίου 72/166)

Όταν ένα όχημα φέρει πινακίδα κυκλοφορίας που έχει χορηγηθεί κανονικά, πρέπει να θεωρείται ότι σταθμεύει, κατά την έννοια της οδηγίας 72/166, στο έδαφος του κράτους εγγραφής, έστω και αν κατά τον κρίσιμο χρόνο είχε ανακληθεί η άδεια κυκλοφορίας του.

Στην υπόθεση 344/82,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση του Cour d'appel του Παρισιού προς το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογή του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΟΚ, με την οποία ζητείται, στο πλαίσιο της δίκης που εκκρεμεί ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου μεταξύ

SA GAMBETTA AUTO

και

BUREAU CENTRAL FRANÇAIS,

FONDS DE GARANTIE AUTOMOBILE,

1 — Γλώσσα διαδικασίας: η γαλλική.

η έκδοση προδικαστικής αποφάσεως ως προς την ερμηνεία της οδηγίας 72/166 του Συμβουλίου, της 24ης Απριλίου 1972, περί εναρμονίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και με τον έλεγχο της υποχρεώσεως προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής (ΕΕ ειδ. έκδ. 06/001, σ. 136), και συγκεκριμένα του όρου «συνήθης στάθμευση οχήματος»,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πρώτο τμήμα)

συγκείμενο από τους T. Koopmans, πρόεδρο τμήματος, A. O'Keeffe και G. Bosco, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: Sir Gordon Slynn
γραμματέας: P. Heim

εκδίδει την ακόλουθη

ΑΠΟΦΑΣΗ

Περιστατικά

Τα πραγματικά περιστατικά της υποθέσεως, η εξέλιξη της διαδικασίας και οι παρατηρήσεις που κατατέθηκαν δυνάμει του άρθρου 20 του πρωτοκόλλου περί του οργανισμού του Δικαστηρίου της ΕΟΚ συνοψίζονται ως εξής:

I — Πραγματικά περιστατικά και έγγραφη διαδικασία

1. Ένα όχημα που ανήκει στην εταιρεία Gambetta Auto (Παρίσι) υπέστη ζημιές ενώ βρισκόταν σταθμευμένο στο Παρίσι, στις 19 Ιουλίου 1979, από άλλο όχημα με αυστριακό αριθμό κυκλοφορίας, ο οδηγός του οποίου εξαφανίστηκε. Η εταιρεία Gambetta πληροφορήθηκε ότι η άδεια κυκλοφορίας του αυστριακού αυτοκινήτου είχε ανακληθεί στις 9 Μαρτίου 1979 και η σύμβαση ασφαλίσεως είχε καταγγελθεί στις 7 Μαρτίου 1979. Εξάλλου, ο κύριος του αυτοκινήτου δεν βρέθηκε.

Προκειμένου να λάβει αποζημίωση για τη βλάβη που υπέστη, η ασφαλιστική εταιρεία της Gambetta Auto απευθύνθηκε στο Bureau central français des sociétés d'assurance contre les accidents d'automobile (BCF) (γαλλικό κεντρικό γραφείο των ασφαλιστικών εταιρειών για τα αυτοκινητικά ατυχήματα) και στο Fonds de garantie automobile (FGA) (ταμείο ασφαλίσεως αυτοκινήτων), που ιδρύθηκε για να καλύπτει τις ζημιές από τα ατυχήματα που προκαλούνται από μη ασφαλισμένα οχήματα, για τα οποία δεν επεμβαίνει το BCF, που αρνήθηκαν και τα δύο. Η εταιρεία Gambetta ενήγαγε τότε το

BCF και το FGA ενώπιον του Tribunal d'instance της ένατης περιφέρειας του Παρισιού. Το δικαστήριο αυτό απέρριψε την αγωγή της Gambetta Auto. Κατόπιν εφέσεως κατά της αποφάσεως αυτής, επελήφθη της υποθέσεως το Cour d'appel του Παρισιού.

Τόσο ενώπιον του Tribunal d'instance όσο και ενώπιον του Cour d'appel, η εταιρεία Gambetta Auto επικαλέστηκε για να στηρίξει το αίτημά της την οδηγία του Συμβουλίου της 24ης Απριλίου 1972, που αποβλέπει στην κατάργηση εντός της Κοινότητας του ελέγχου της «πράσινης κάρτας» για τα οχήματα που έχουν «συνήθη στάθμευση» σε κάποιο από τα κράτη μέλη — ή σε τρίτη χώρα — για τα οποία τα εθνικά γραφεία ασφαλίσεως έχουν συνάψει «συμφωνία εγγυήσεως». Οι δύο διάδικοι στην κύρια δίκη — Gambetta Auto και BCF — υποστήριξαν αντίθετες ερμηνείες όσον αφορά τον όρο «συνήθη στάθμευση»: κατά την Gambetta Auto, ο όρος αυτός σημαίνει το έδαφος του κράτους μέλους όπου είναι εγγεγραμμένο το όχημα, χωρίς να εξετάζεται αν η εγγραφή αυτή ισχύει ή έχει παύσει να ισχύει· αντιθέτως, το BCF, που καλύπτει το αυστριακό γραφείο και ενεργεί κατ' εντολή και για λογαριασμό του, υποστήριξε ότι η εγγραφή που δεν ισχύει πλέον — όπως εν προκειμένω — εξομοιώνεται με ψευδή εγγραφή και κατά συνέπεια εμποδίζει την εφαρμογή της κοινοτικής οδηγίας καθώς και της συμφωνίας εγγυήσεως που έχει συναφθεί μεταξύ των γραφείων ασφαλίσεως και αποκλείει εν προκειμένω κάθε κάλυψη εκ μέρους του αυστριακού γραφείου, άρα και του BCF.

2. Η οδηγία του Συμβουλίου της 24ης Απριλίου 1972 εισήγαγε ένα σύστημα, τα ουσιώδη χαρακτηριστικά του οποίου εκτίθενται σαφώς στις τρεις τελευταίες αιτιολογικές σκέψεις:

«εκτιμώντας ότι η κατάργηση του ελέγχου της πράσινης κάρτας για τα οχήματα με συνήθη στάθμευση σε ένα κράτος μέλος, τα οποία εισέρχονται στο έδαφος άλλου κράτους μέλους, δύναται να πραγματοποιηθεί με συμφωνία μεταξύ των έξι εθνικών γραφείων ασφαλίσεως βάσει της οποίας κάθε εθνικό γραφείο εγγυάται σύμφωνα με τις διατάξεις της εθνικής του νομοθεσίας την αποζημίωση οποιασδήποτε ζημίας από την οποία γεννάται δικαίωμα αποκαταστάσεως και που προεκλήθη στο έδαφος του εξ ενός των οχημάτων αυτών, ασφαλισμένου ή όχι·

ότι αυτή η συμφωνία εγγυήσεως προϋποθέτει ότι όλα τα κοινοτικά αυτοκίνητα οχήματα που κυκλοφορούν εντός του εδάφους της Κοινότητας θα είναι ασφαλισμένα· ότι συνεπώς πρέπει να προβλέπεται σε κάθε εθνική νομοθεσία των κρατών μελών η υποχρέωση ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από αυτά τα οχήματα με κάλυψη σε ολόκληρο το κοινοτικό έδαφος· ότι πάντως οι εθνικές νομοθεσίες δύνανται να προβλέπουν αποκλίσεις για ορισμένα πρόσωπα και για ορισμένους τύπους οχημάτων·

ότι το καθεστώς που προβλέπεται στην παρούσα οδηγία είναι δυνατόν να επεκταθεί επί οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφος τρίτης χώρας για την οποία τα εθνικά γραφεία των έξι κρατών μελών έχουν συνάψει ανάλογη συμφωνία».

Οι διατάξεις που ενδιαφέρουν περισσότερο εν προκειμένω είναι:

— το άρθρο 1, παράγραφος 4, που ορίζει το «έδαφος εντός του οποίου το όχημα έχει τη συνήθη στάθμευσή του» ως:

«— το έδαφος του κράτους όπου το όχημα είναι εγγεγραμμένο, ή

— σε περιπτώσεις όπου δεν υπάρχει εγγραφή για έναν τύπο οχήματος αλλά το όχημα φέρει ασφαλιστική πινακίδα ή άλλο διακριτικό σήμα ανάλογο με τις πινακίδες κυκλοφορίας, το έδαφος του κράτους το οποίο εξέδωσε την ασφαλιστική πινακίδα ή το διακριτικό σήμα, ή

— σε περιπτώσεις όπου δεν υπάρχουν ούτε πινακίδα κυκλοφορίας ούτε ασφαλιστική πινακίδα, ούτε διακριτικό σήμα για ορισμένους τύπους οχημάτων, το έδαφος του κράτους εντός του οποίου ο κάτοχος του οχήματος έχει την κατοικία του».

— Το άρθρο 2, παράγραφος 2, κατά το οποίο:

«Όσον αφορά τα οχήματα με συνήθη στάθμευση στο έδαφος ενός κράτους μέλους, οι διατάξεις της παρούσης οδηγίας, εξαιρουμένων των άρθρων 3 και 4, τίθενται σε ισχύ:

— μετά τη σύναψη συμφωνίας μεταξύ των έξι εθνικών γραφείων ασφαλίσεως, κατά την οποία κάθε εθνικό γραφείο εγγυάται την ικανοποίηση σύμφωνα με τις διατάξεις της εθνικής του νομοθεσίας περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως, των αξιώσεων από ατυχήματα τα οποία έγιναν στο έδαφός του και τα οποία προεκλήθησαν από την κυκλοφορία οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφος άλλου κράτους μέλους, είτε αυτά τα οχήματα είναι ασφαλισμένα είτε όχι·

— από της ημερομηνίας που θα καθορίσει η Επιτροπή, αφού προηγουμένως διαπιστώσει σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη, ότι συνήφθη η συμφωνία·

για τη διάρκεια της συμφωνίας αυτής.»

— Το άρθρο 7, παράγραφος 2, κατά το οποίο:

«Εν τούτοις οχήματα με συνήθη στάθμευση σε τρίτη χώρα θεωρούνται ως οχήματα που έχουν τη συνήθη στάθμευσή τους στην Κοινότητα εφόσον τα εθνικά γραφεία ασφαλίσεως όλων των κρατών μελών — καθένα σύμφωνα με τις διατάξεις της εθνικής του νομοθεσίας περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως — εγγυώνται χωριστά την ικανοποίηση αξιώσεων εξ ατυχημάτων εντός του εδάφους τους από τέτοια οχήματα.»

Με συμφωνία που συνήφθη στις 12 Δεκεμβρίου 1973 μεταξύ των εθνικών γραφείων, το σύστημα αυτό που προβλέπει η οδηγία επεκτάθηκε στα οχήματα με συνήθη στάθμευση στο έδαφος ορισμένων τρίτων χωρών: της Σουηδίας, της Φιλανδίας, της Νορβηγίας, της Αυστρίας και της Ελβετίας, σύμφωνα με τις αρχές του άρθρου 7, παράγραφος 2, της οδηγίας· με τη συμφωνία αυτή, η οποία συνήφθη για αόριστο χρόνο και μπορεί να καταγγελθεί με προειδοποίηση δώδεκα μηνών, τα εθνικά γραφεία των κρατών μελών εγγυώνται την ικανοποίηση αξιώσεων εξ ατυχημάτων που προκαλούνται εντός του εδάφους τους από οχήματα με συνήθη στάθμευση στο έδαφος μιας από τις παραπάνω τρίτες χώρες. Όπως προβλέπει το άρθρο 2γ) της συμφωνίας, θεωρούνται ότι έχουν συνήθη στάθμευση σε μια από τις χώρες που αναφέρονται στο άρθρο 1 α): «τα οχήματα που είναι εγγεγραμμένα στις χώρες αυτές».

Συμπλήρωμα της οδηγίας της 24ης Απριλίου 1972 αποτελεί η δεύτερη απόφαση 74/167 της Επιτροπής, της 6ης Φεβρουαρίου 1974, περί της εφαρμογής της προαναφερθείσης οδηγίας του Συμβουλίου (ΕΕ ειδ. έκδ. 06/001, σ. 178) που ορίζει την 15η Μαΐου 1974 ως την ημερομηνία από την οποία «κάθε κράτος μέλος απέχει της ενεργείας ελέγχου της ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία οχημάτων τα οποία έχουν τη συνήθη στάθμευσή τους στο έδαφος της Σουηδίας, Φιλανδίας, Νορβηγίας, Αυστρίας, και Ελβετίας και αποτελούν αντικείμενο της συμβάσεως των εθνικών γραφείων ασφαλίσεως της 12ης Δεκεμβρίου 1973» (άρθρο 1).

3. Υπό τις συνθήκες αυτές το Cour d'appel του Παρισιού, με απόφαση της 21ης Δεκεμβρίου 1982 ανέβαλε την έκδοση της οριστικής του απόφασης και αποφάσισε να υποβάλει στο Δικαστήριο, κατ' εφαρμογή, του άρθρου 177 της Συνθήκης, το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Αν ληφθεί υπόψη ότι η συνήθης στάθμευση ενός αυτοκινήτου οχήματος, κατά την έννοια της οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 24ης Απριλίου 1972, σημαίνει το έδαφος του κράτους όπου είναι εγγεγραμμένο, μπορεί και πρέπει να θεωρηθεί ότι ένα αυτοκίνητο έχει συνήθη στάθμευση σε μια χώρα όταν διαπιστώνεται ότι φέρει πινακίδα της χώρας αυτής, παρόλον ότι οι αρμόδιες αρχές δηλώνουν ότι κατά το χρόνο της διαπιστώσεως αυτής η άδεια κυκλοφορίας του εν λόγω αυτοκινήτου έχει οριστικά ακυρωθεί;»

Η απόφαση περί παραπομπής περιήλθε στη γραμματεία του Δικαστηρίου στις 29 Δεκεμβρίου 1982. Η γραπτή διαδικασία διεξήχθη ομαλά.

Σύμφωνα με το άρθρο 20 του πρωτοκόλλου περί του οργανισμού του Δικαστηρίου ΕΟΚ, γραπτές παρατηρήσεις κατέθεσαν, στις 24 Μαρτίου 1983, το BCF, εκπροσωπούμενο από τη Funck-Brentano, δικηγόρο Παρισιού, στις 7 Απριλίου 1983, η κυβέρνηση της Ιταλικής Δημοκρατίας, εκπροσωπούμενη από τον O. Fiumara, Avvocato dello Stato, και, στις 11 Μαρτίου 1983, η Επιτροπή των ΕΚ, εκπροσωπούμενη από τον J. Delmoly, μέλος της νομικής της υπηρεσίας.

Κατόπιν εκθέσεως του εισηγητή δικαστή και μετά από ακρόαση του γενικού εισαγγελέα, το Δικαστήριο αποφάσισε να προχωρήσει στην προφορική διαδικασία χωρίς προηγούμενη διεξαγωγή αποδείξεων.

Κατ' εφαρμογή του άρθρου 95, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού διαδικασίας, διαπιστώνοντας ότι κανένα κράτος μέλος και κανένα όργανο διάδικος στη δίκη δεν ζήτησε την εκδίκαση της υποθέσεως από την ολομέλεια, το Δικαστήριο, με διάταξη της 18ης Μαΐου 1983 ανέθεσε την υπόθεση στο πρώτο τμήμα.

II — Γραπτές παρατηρήσεις που κατατέθηκαν ενώπιον του Δικαστηρίου

1. Το *BCF* παρατηρεί κατά πρώτον ότι, λαμβανομένων υπόψη του συστήματος που εισάγει η οδηγία και της συμπληρωματικής συμφωνίας της 12ης Δεκεμβρίου 1973, που θέτει τεκμήριο ασφαλιστικής κάλυψης σε ένα κράτος μέλος βάσει της συνήθους σταθμεύσεως, είναι ανάγκη να δοθεί ένας ορισμός όσο το δυνατόν ακριβέστερος στον όρο «συνήθης στάθμευση» ενός οχήματος το οποίο έχει προκαλέσει ένα ατύχημα. Είναι πράγματι ουσιώδες να γνωρίζουν τα ενδιαφερόμενα γραφεία υπό ποίες προϋποθέσεις μπορούν να επικαλεστούν τις συμπληρωματικές συμφωνίες. Όπως προκύπτει από τις εργασίες του «Conseil des bureaux», οι προϋποθέσεις εφαρμογής συμφωνιών μεταξύ των γραφείων δεν καθορίζονται σαφώς σε ορισμένες περιπτώσεις, συνεπεία του οποίου η εγγραφή του συγκεκριμένου οχήματος δημιουργεί πρόβλημα ως προς τον τόπο της σταθμεύσεώς του κατά την έννοια της οδηγίας.

Αυτό συμβαίνει λόγου χάρη όταν η νομοθεσία ορισμένων χωρών προβλέπει την ανάκληση της άδειας κυκλοφορίας λόγω μη καταβολής των ασφαλίστρων. Γενικά, υπάρχει διαφορά απόψεων μεταξύ των γραφείων των κρατών μελών και των κρατών που έχουν προσχωρήσει, όσον αφορά την έκταση του τεκμηρίου που δημιουργεί η πινακίδα κυκλοφορίας ως κριτήριο της συνήθους σταθμεύσεως του οχήματος στο έδαφος του κράτους όπου είναι εγγεγραμμένο. Οι διαφορετικές αυτές απόψεις προκαλούν, ιδίως στη Γαλλία, διαφορές καθώς και αντιφάσεις στη νομολογία.

Προκειμένου να αποφεύγονται οι δυσκολίες κατά την απόδοση λογαριασμών μεταξύ των εθνικών γραφείων, το κεντρικό γραφείο της χώρας όπου συνέβη το ατύχημα — εν προκειμένω το BCF — οφείλει να υποστηρίξει, στο πλαίσιο διαφοράς ενώπιον των δικαιοδοτικών οργάνων της χώρας του, την άποψη του κεντρικού γραφείου της χώρας καταγωγής του οχήματος, για λογαριασμό του οποίου ενεργεί. Αντιθέτως, δεδομένου ότι εν προκειμένω στο Δικαστήριο έχει υποβληθεί αίτηση ερμηνείας, το BCF θεωρεί ότι είναι ελεύθερο να λάβει αμερόληπτη θέση, ανάγοντας την αντιδικία στο κοινοτικό επίπεδο και στο συμφέρον των θυμάτων των ατυχημάτων τα οποία προκαλούνται από όχημα, κανονικά ή μη εγγεγραμμένο σε ένα κράτος είτε μέλος είτε που έχει προσχωρήσει.

Αφού διαπιστώθηκε ότι η γενική συνέλευση του συμβουλίου των γραφείων δεν κατέληξε στη λύση του προβλήματος της ερμηνείας που αρμόζει στον όρο «συνήθης στάθμευση», έξι γραφεία, δηλαδή της Αυστρίας, της Ομοσπονδιακής Γερμανίας, του Λουξεμβούργου, των Κάτω Χωρών, της Ελβετίας και του Ηνωμένου Βασιλείου υπέγραψαν, στις 19 Οκτωβρίου 1977, ένα πρωτόκολλο δυνάμει του οποίου μειώνεται η περίοδος ευθύνης του γραφείου της χώρας εγγραφής ενός συγκεκριμένου οχήματος, η οποία περίοδος καθορίζεται σε ένα έτος «από την ημερομηνία κατά την οποία επέρχεται το συμβάν που καθορίζει χωριστά κάθε γραφείο, στο πλαίσιο της οικείας ρύθμισης όσον αφορά την εγγραφή και τη διαδικασία αυτή ασφάλισης ...». Αυτό αποδεικνύει τη διαφωνία των εθνικών γραφείων η οποία προκύπτει από την έλλειψη εναρμονίσεως των εθνικών ρυθμίσεων όσον αφορά την εγγραφή των οχημάτων.

Οι δύο στόχοι που ενέπνευσαν το Συμβούλιο κατά τη σύνταξη της οδηγίας είναι η κατάργηση των συνοριακών ελέγχων ως προς το αν έχει γίνει ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων με σκοπό την πραγματοποίηση της ελεύθερης διακίνησης των εμπορευμάτων και των προσώπων και τη διαφύλαξη των συμφερόντων των προσώπων τα οποία είναι δυνατόν να καταστούν θύματα ατυχημάτων που προξενούνται από τα οχήματα αυτά. Οι στόχοι αυτοί έπρεπε να πραγματοποιηθούν μέσω του συστήματος που θα έθεταν οι συμφωνίες μεταξύ των εθνικών γραφείων, κατ' εφαρμογή της οδηγίας, ο δεύτερος όμως δεν πραγματοποιήθηκε. Πράγματι, η υποχρεωτική ασφάλιση της ευθύνης που αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο του συστήματος, θεωρείται ότι έχει πραγματοποιηθεί από το γραφείο της χώρας όπου το όχημα έχει τη συνήθη στάθμευσή του, ανεξαρτήτως του αν ο κύριος, ο οδηγός ή ο κάτοχος έχει ή όχι σχετικό πιστοποιητικό εν ισχύι. Επομένως, δεν υπάρχει εγγύηση της ασφάλισης παρά μόνο όταν το συγκεκριμένο όχημα έχει συνήθη στάθμευση σε ένα κράτος μέλος ή σε κράτος που έχει προσχωρήσει στο σύστημα.

Δεδομένου ότι, σύμφωνα με την οδηγία και τη συμπληρωματική σύμβαση, τα αυτοκίνητα οχήματα που είναι εγγεγραμμένα σε μια από τις χώρες μέλη της Κοινότητας ή τις χώρες που έχουν υπογράψει τη σύμβαση θεωρούνται ότι έχουν συνήθη στάθμευση σε μια από τις χώρες αυτές, η εγγραφή αποτελεί το μοναδικό και απαραίτητο κριτήριο της συνήθους σταθμεύσεως.

Αν λοιπόν ένα γραφείο που θεωρείται ότι εγγυάται την ασφάλιση αμφισβητεί την ισχύ μιας εγγραφής και, συνεπώς, αρνείται να αναγνωρίσει ότι ένα όχημα έχει συνήθη στάθμευση στο οικείο έδαφος ή ότι η εγγραφή που αποτελεί τεκμήριο για τη στάθμευση αυτή έχει λήξει, όταν δηλαδή το τεκμήριο ασφάλισης υπέρ του οχήματος, η εγγραφή του οποίου είναι μη κανονική ή έχει λήξει, δεν ισχύει, το θύμα ατυχήματος που προκλήθηκε από το όχημα αυτό κινδυνεύει να μη λάβει αποζημίωση παρά μετά από μακρόχρονες αντιδικίες, πράγμα που αντιβαίνει στο δεύτερο από τους στόχους τους οποίους επιδιώκει η οδηγία. Επιπλέον, η κατάσταση αυτή καταλήγει στη μετάθεση της τελικής επιβάρυνσης για το ατύχημα από τη χώρα καταγωγής ή εγγραφής του οχήματος στη χώρα του τόπου του ατυχήματος.

Ο στόχος που επιδιώκει η οδηγία επιβάλλει τον αναμφισβήτητο προσδιορισμό του τόπου της συνήθους σταθμεύσεως του οχήματος. Η πινακίδα κυκλοφορίας αποτελεί το μόνο απλό και αποτελεσματικό κριτήριο. Αν, επιπλέον, απαιτείται η εγγραφή να είναι κανονική και να ισχύει — πράγμα που ούτε απαιτεί ούτε προβλέπει η οδηγία — αυτό θα οδηγούσε στην αποκατάσταση των συνοριακών ελέγχων και στην αντικατάσταση του ελέγχου της πράσινης κάρτας, τον οποίο έχει καταργήσει η οδηγία, από ένα συστηματικό έλεγχο της ισχύος της εγγραφής. Επομένως, ο στόχος που επιδιώκει η οδηγία πρέπει να εμπνέει την ερμηνεία του όρου «εγγραφή του οχήματος» όχι υπό έννοια διοικητική αλλά πολύ ευρύτερη, ώστε να καλύπτει κάθε πινακίδα κυκλοφορίας του οχήματος, έγκυρη και μη, καθώς και το ίδιο το όχημα, για το οποίο εκδόθηκε η πινακίδα αυτή από τις οικείες αρχές.

2. Η *κυβέρνηση της Ιταλικής Δημοκρατίας* προβάλλει ότι, όπως προκύπτει από το άρθρο 1, παράγραφος 4, της οδηγίας, το Συμβούλιο θέλησε να περιλάβει το διακριτικό σήμα (είτε πρόκειται για πινακίδα κυκλοφορίας ή για ασφαλιστική πινακίδα, ή άλλο σήμα) που φέρει το όχημα, ανεξαρτήτως του αν το σήμα αυτό ισχύει για την κυκλοφορία στο κράτος μέλος όπου εκδόθηκε: η οδηγία αποβλέπει στον εντοπισμό του οχήματος και όχι στο νόμιμο της κυκλοφορίας του, που μπορεί να αίρεται για διάφορους λόγους οι οποίοι δεν έχουν κατ' ανάγκη σχέση με το διακριτικό σήμα.

Μόνο αν γίνει δεκτή η ερμηνεία αυτή μπορεί να εφαρμοστεί η οδηγία σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση και να παραγάγει τα αποτελέσματά της ως προς την προαγωγή της ελεύθερης, στο διεθνές επίπεδο, κυκλοφορίας των προσώπων και των οχημάτων. Αν αυτό δεν γίνει δεκτό, θα πρέπει να γίνεται στα σύνορα και σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση έλεγχος της ισχύος του τίτλου κυκλοφορίας· άρα και να ζητείται κάθε φορά το ασφαλιστικό έγγραφο, πράγμα που θα καθιστούσε την οδηγία άνευ αντικειμένου.

Αντίθετα με την ψευδή πινακίδα κυκλοφορίας, η πινακίδα της οποίας έχει λήξει η ισχύς, ανεξαρτήτως των συνεπειών της ως προς την άδεια κυκλοφορίας του συγκεκριμένου οχήματος, πρέπει να θεωρηθεί ότι

διατηρεί ακόμη κάποια σημασία όσον αφορά τη χώρα της συνήθους σταθμεύσεως του οχήματος. Κατά τα λοιπά, η οδηγία προβλέπει στο άρθρο 2 την επέμβαση των εθνικών γραφείων σε περίπτωση ατυχήματος που προκλήθηκε από όχημα άλλου κράτους μέλους, είτε το όχημα αυτό είναι ασφαλισμένο είτε όχι.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση, το BCF απέρριψε την αίτηση της Gambetta Auto διότι το σύστημα που ισχύει στην Αυστρία εξαρτά την πινακίδα του οχήματος, άρα και την κυκλοφορία του από ύπαρξη ασφαλιστικής σύμβασης εν ισχύι. Δυνάμει όμως της παραπάνω διατάξεως, η οποία επαναλαμβάνεται στη συμπληρωματική συμφωνία της 12ης Δεκεμβρίου 1973, στην οποία έχουν προσχωρήσει και η Αυστρία και η Γαλλία, το BCF πρέπει να θεωρηθεί ως εγγυητής της ικανοποιήσεως των αξιώσεων από ατύχημα που προκλήθηκε στο έδαφός του έστω και από μη ασφαλισμένο όχημα. Ορθόν είναι, όταν μια χώρα ζητεί, δυνάμει της οδηγίας και της συμφωνίας, να επιτραπεί η είσοδος και η κυκλοφορία των δικών της οχημάτων στο έδαφος άλλης χώρας μέλους χωρίς να γίνεται έλεγχος της πράσινης κάρτας, η χώρα αυτή πρέπει να φέρει και το βάρος των συνεπειών που μπορούν να προκύψουν, δηλαδή το βάρος από τα ατυχήματα που μπορούν να προκαλέσουν στο εξωτερικό τα οχήματα τα οποία φέρουν την πινακίδα κυκλοφορίας της χώρας αυτής, ακόμη κι αν η κυκλοφορία τους δεν επιτρέπεται λόγω ελλείψεως ασφαλίσεως.

3. Η *Επιτροπή* εφιστά την προσοχή του Δικαστηρίου σε ένα νέο περιστατικό που επήλθε μετά την έκδοση της αποφάσεως του Cour d'appel του Παρισιού. Συγκεκριμένα, στις 16 Φεβρουαρίου 1983, οι αρμόδιες υπηρεσίες της Επιτροπής — η γενική διεύθυνση «χρηματοδοτικός οργανισμός και φορολογικά» — πληροφορήθηκαν επίσημα με έγγραφο του προέδρου του «Συμβουλίου των εθνικών ασφαλιστικών γραφείων» ότι διευθετήθηκε η διαφωνία μεταξύ του γαλλικού και του αυστριακού γραφείου, που αποτέλεσε την αφορμή της προκειμένης υπόθεσης. Κατά συνέπεια, θα επήρχετο διακανονισμός μεταξύ των διαδίκων της κύριας δίκης, πράγμα που, από πλευράς διαδικασίας, στημαίνει λογικά την παραίτηση της εταιρείας Gambetta Auto από την έφεσή της.

Όπως προκύπτει από τις παραπάνω διατάξεις, μόνο τα οχήματα που έχουν συνήθη στάθμευση σε άλλο κράτος μέλος ή σε ορισμένες χώρες απαλλάσσονται του ελέγχου της «πράσινης κάρτας». Αυτό προϋποθέτει ότι τα εν λόγω οχήματα μπορούν εύκολα να εντοπιστούν. Η πινακίδα κυκλοφορίας αποτελεί το μόνο κατάλληλο κριτήριο. Αν επιπλέον απαιτείται η πινακίδα αυτή να είναι κανονική και να ισχύει, αυτό ισοδυναμεί με αντικατάσταση του ελέγχου της πράσινης κάρτας από ένα συστηματικό έλεγχο της εγγραφής.

Η προτεινόμενη ερμηνεία δεν σημαίνει ότι τα εθνικά γραφεία ασφαλίσεως δεν είναι ελεύθερα να συμφωνήσουν, μεταξύ τους, ότι τα ατυχήματα που προκαλούνται από οχήματα η άδεια κυκλοφορίας των οποίων έχει ανακληθεί βαρύνουν το γραφείο που ασχολείται με το ατύχημα: έτσι, ορισμένα γραφεία (μεταξύ των οποίων το αυστριακό γραφείο αλλά όχι και το γαλλικό) υπέγραψαν στις 19 Οκτωβρίου 1977 ένα πρωτόκολλο, λεγόμενο Πρωτόκολλο του Λουξεμβούργου, το οποίο θεσπίζει ένα τέτοιο σύστημα. Εν πάση περιπτώσει όμως, ένα συμβατικό σύστημα του είδους αυτού δεν επηρεάζει καθόλου την υποχρέωση που επιβάλλει το άρθρο 2, παράγραφος 2, της οδη-

γίας στο γραφείο της χώρας όπου συνέβη το ατύχημα, να εγγυάται δηλαδή την ικανοποίηση των απαιτήσεων από ατυχήματα έστω κι αν το όχημα δεν είναι ασφαλισμένο.

Μένει να εξεταστεί αν η προτεινόμενη ερμηνεία του όρου «συνήθης στάθμευση», όπως απαντάται στο άρθρο 1, παράγραφος 4, πρώτη περίπτωση, της οδηγίας μπορεί και πρέπει να εφαρμοστεί σε μια υπόθεση στην οποία πρόκειται για όχημα τρίτης χώρας (της Αυστρίας). Ως αφετηρία πρέπει να ληφθεί η προαναφερθείσα απόφαση της Επιτροπής, της 6ης Φεβρουαρίου 1974, που καταργεί, από 15 Μαΐου 1974 τον έλεγχο της πράσινης κάρτας για τα οχήματα που έχουν συνήθη στάθμευση στην Αυστρία και που αποτελούν το αντικείμενο της συμβάσεως της 12ης Δεκεμβρίου 1973. Υπό τις συνθήκες αυτές, σύμφωνα με το άρθρο 7, παράγραφος 2, της οδηγίας, η «συνήθης στάθμευση» σε τρίτη χώρα εξομοιώνεται με «συνήθη στάθμευση» σε κράτος μέλος. Για το λόγο αυτό, η ερμηνεία που αρμόζει σ' αυτόν τον όρο πρέπει να είναι η ίδια είτε πρόκειται για τρίτη χώρα είτε για κράτος μέλος. Τη θέση αυτή επιρρωνύει ένα επιχείρημα εκ της διατυπώσεως του κειμένου: το άρθρο 1, παράγραφος 4, πρώτη περίπτωση, δίνει τον ορισμό της «συνήθους σταθμεύσεως» «κατά την έννοια της παρούσης οδηγίας», δηλαδή και κατά την έννοια του άρθρου 7, παράγραφος 2.

III — Προφορική διαδικασία

Το Bureau central français, εκπροσωπούμενο από τη Funck-Brentano, δικηγόρο Παρισιού, η κυβέρνηση της Ιταλικής Δημοκρατίας, εκπροσωπούμενη από τον Fiumara, Avvocato dello Stato, η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, εκπροσωπούμενη από τον Bellis, του Treasury Solicitor's Department, και η Επιτροπή των ΕΚ, εκπροσωπούμενη από τον Delmoly, ανέπτυξαν προφορικά τις παρατηρήσεις τους κατά τη συνεδρίαση της 10ης Νοεμβρίου 1983.

Ο γενικός εισαγγελέας ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 24ης Νοεμβρίου 1983.

Σκεπτικό

1 Με απόφαση της 21ης Δεκεμβρίου 1982, που περιήλθε στο Δικαστήριο στις 29 Δεκεμβρίου ιδίου έτους, το Cour d'appel του Παρισιού υπέβαλε, δυνάμει του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΟΚ, προδικαστικό ερώτημα ως προς την ερμηνεία της οδηγίας 72/166 του Συμβουλίου, της 24ης Απριλίου 1972, περί εναρμονίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και με τον έλεγχο της υποχρεώσεως προς ασφάλιση τις ευθύνης αυτής (ΕΕ ειδ. έκδ. 06/001, σ. 136) και συγκεκριμένα του όρου «συνήθης στάθμευση οχήματος».

2 Το ερώτημα αυτό ανέκυψε στο πλαίσιο δίκης μεταξύ της εταιρείας Gambetta Auto, αφενός, και του Bureau central français des sociétés d'assurances contre les accidents d'automobiles (γαλλικό κεντρικό γραφείο ασφαλιστικών εταιρειών για

αυτοκινητικά ατυχήματα) (BCF) και του Fonds de garantie automobile (ταμείο ασφαλίσεως αυτοκινήτων) (FGA), αφετέρου, το οποίο ιδρύθηκε για να καλύπτει τα ατυχήματα που προκαλούνται από μη ασφαλισμένα οχήματα και με τα οποία δεν αναμιγνύεται το BCF.

3 Συγκεκριμένα, στις 19 Ιουλίου 1979, ένα αυτοκίνητο της εταιρείας Gambetta Auto, ενώ ήταν σταθμευμένο στο Παρίσι, υπέστη ζημίες από όχημα το οποίο έφερε αυστριακή πινακίδα κυκλοφορίας και του οποίου ο οδηγός εξαφανίστηκε. Η άδεια κυκλοφορίας του αυστριακού οχήματος είχε ανακληθεί στις 9 Μαρτίου 1979, διότι η σύμβαση ασφαλίσεως είχε καταγγελθεί στις 7 Μαρτίου 1979. Εξάλλου, δεν βρέθηκε ο κύριος του οχήματος.

4 Δεδομένου ότι το Tribunal d'instance της ένατης περιφέρειας του Παρισιού απέρριψε την αγωγή αποζημιώσεως της εταιρείας Gambetta, η τελευταία άσκησε έφεση κατά της αποφάσεως αυτής. Τόσο ενώπιον του Tribunal d'instance όσο και ενώπιον του Cour d'appel, η εταιρεία Gambetta επικαλέστηκε την οδηγία του Συμβουλίου της 4ης Απριλίου 1972, που αποβλέπει στην κατάργηση, εντός της Κοινότητας, του ελέγχου της «πράσινης κάρτας» για τα οχήματα που έχουν «συνήθη στάθμευση» στο έδαφος κράτους μέλους — ή μιας από τις τρίτες χώρες — για τις οποίες τα εθνικά γραφεία ασφαλίσεως έχουν συνάψει «συμφωνία εγγυήσεως». Η συμφωνία αυτή συνήφθη στις 16 Οκτωβρίου 1972. Η εταιρεία Gambetta και το BCF υποστήριξαν αντίθετες ερμηνείες του όρου «συνήθης στάθμευση»: κατά την εταιρεία Gambetta Auto, ο όρος αυτός σημαίνει το έδαφος του κράτους, την πινακίδα κυκλοφορίας του οποίου φέρει το όχημα, χωρίς να εξετάζεται αν η εγγραφή στο οικείο μητρώο είναι — ή όχι — εν ισχύι· αντιθέτως, το BCF, που καλύπτει το αυστιακό γραφείο και ενεργεί κατ' εντολή και για λογαριασμό του, υποστήριξε ότι η εγγραφή που έχει ανακληθεί — όπως εν προκειμένω — πρέπει να εξομοιωθεί με ψευδή εγγραφή και συνεπώς, δεν επιτρέπει την εφαρμογή της κοινοτικής οδηγίας καθώς και της συμφωνίας εγγυήσεως που έχει συναφθεί μεταξύ των γραφείων ασφαλίσεως, αποκλείοντας εν προκειμένω κάθε υποχρέωση καλύψεως του αυστριακού γραφείου, άρα και του BCF.

5 Το ερώτημα που υπέβαλε το Cour d'appel του Παρισιού είναι το ακόλουθο:

«Αν ληφθεί υπόψη ότι συνήθης στάθμευση αυτοκινήτου οχήματος, κατά την έννοια της οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 24ης Απριλίου 1972, σημαίνει το έδαφος του κράτους στου οποίου το οικείο μητρώο είναι εγγεγραμμένο, μπορεί και πρέπει να θεωρηθεί ότι ένα αυτοκίνητο

έχει συνήθη στάθμευση σε μία χώρα όταν διαπιστώνεται ότι φέρει πινακίδα της χώρας αυτής, παρόλον ότι οι αρμόδιες αρχές δηλώνουν ότι κατά το χρόνο τιης διαπιστώσεως αυτής η άδεια κυκλοφορίας του εν λόγω αυτοκινήτου έχει οριστικά ακυρωθεί;»

6 Η οδηγία του Συμβουλίου της 24ης Απριλίου 1972 θέσπισε σύστημα, τα ουσιώδη χαρακτηριστικά του οποίου εκτίθενται σαφώς στις τρεις τελευταίες αιτιολογικές σκέψεις:

«εκτιμώντας ότι η κατάργηση του ελέγχου της πράσινης κάρτας για τα οχήματα με συνήθη στάθμευση σε ένα κράτος μέλος, τα οποία εισέρχονται στο έδαφος άλλου κράτους μέλους, δύναται να πραγματοποιηθεί με συμφωνία μεταξύ των έξι εθνικών γραφείων ασφαλίσεως βάσει της οποίας κάθε εθνικό γραφείο εγγυάται σύμφωνα με τις διατάξεις της εθνικής του νομοθεσίας την αποζημίωση οποιασδήποτε ζημίας από την οποία γεννάται δικαίωμα αποκαταστάσεως και που προεκλήθη στο έδαφός του εξ ενός των οχημάτων αυτών, ασφαλισμένου ή όχι·

ότι αυτή η συμφωνία εγγυήσεως προϋποθέτει ότι όλα τα κοινοτικά αυτοκίνητα οχήματα που κυκλοφορούν εντός του εδάφους της Κοινότητας θα είναι ασφαλισμένα· ότι συνεπώς πρέπει να προβλέπεται σε κάθε εθνική νομοθεσία των κρατών μελών η υποχρέωση ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από τα οχήματα με κάλυψη σε ολόκληρο το κοινοτικό έδαφος· ότι πάντως οι εθνικές νομοθεσίες δύνανται να προβλέπουν αποκλίσεις για ορισμένα πρόσωπα και για ορισμένους τύπους οχημάτων·

ότι το καθεστώς που προβλέπεται στην παρούσα οδηγία είναι δυνατόν να επεκταθεί επί οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφος τρίτης χώρας για την οποία τα εθνικά γραφεία των έξι κρατών μελών έχουν συνάψει ανάλογη συμφωνία».

7 Το άρθρο 2, παράγραφος 1, της οδηγίας προβλέπει ότι κάθε κράτος μέλος απέχει της διενεργείας ελέγχου της ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που απορρέει από την κυκλοφορία οχημάτων που έχουν συνήθη στάθμευση στο έδαφος άλλου κράτους μέλους.

8 Για την περίπτωση των οχημάτων όπως το επίδικο εν προκειμένω, το άρθρο 1, παράγραφος 4, ορίζει ότι ως «έδαφος εντός του οποίου το όχημα έχει τη συνήθη στάθμευσή του» νοείται «το έδαφος του κράτους όπου το όχημα είναι εγγεγραμμένο».

9 Το άρθρο 2, παράγραφος 2, προβλέπει ότι:

«Όσον αφορά τα οχήματα με συνήθη στάθμευση στο έδαφος ενός κράτους μέλους, οι διατάξεις της παρούσης οδηγίας, εξαιρουμένων των άρθρων 3 και 4, τίθενται σε ισχύ:

— μετά τη σύναψη συμφωνίας μεταξύ των έξι εθνικών γραφείων ασφαλίσεως, κατά την οποία κάθε εθνικό γραφείο εγγυάται την ικανοποίηση, σύμφωνα με τις διατάξεις της εθνικής του νομοθεσίας περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως, των αξιώσεων από ατυχήματα τα οποία έγιναν στο έδαφός του και τα οποία προεκλήθησαν από την κυκλοφορία οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφος άλλου κράτους μέλους, είτε αυτά τα οχήματα είναι ασφαλισμένα είτε όχι·

— από της ημερομηνίας που θα καθορίσει η Επιτροπή, αφού προηγουμένως διαπιστώσει σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη, ότι συνήφθη η συμφωνία·

— για τη διάρκεια της συμφωνίας αυτής.»

10 Το άρθρο 7, παράγραφος 2, ορίζει ότι:

«Εν τούτοις οχήματα με συνήθη στάθμευση σε τρίτη χώρα θεωρούνται ως οχήματα που έχουν τη συνήθη στάθμευσή τους στην Κοινότητα, εφόσον τα εθνικά γραφεία ασφαλίσεως όλων των κρατών μελών — καθένα σύμφωνα με τις διατάξεις της εθνικής του νομοθεσίας περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως — εγγυώνται χωριστά την ικανοποίηση αξιώσεων εξ ατυχημάτων εντός του εδάφους τους από τέτοια οχήματα.»

11 Το σύστημα αυτό που προβλέπει η οδηγία, με συμπληρωματική συμφωνία η οποία συνήφθη στις 12 Δεκεμβρίου 1973 μεταξύ των εθνικών γραφείων, επεκτάθηκε στα οχήματα που έχουν συνήθη στάθμευση στο έδαφος ορισμένων τρίτων χωρών: της Σουηδίας, της Φιλανδίας, της Νορβηγίας, της Αυστρίας και της Ελβετίας, σύμφωνα με τις αρχές του άρθρου 7, παράγραφος 2, της οδηγίας· με τη συμφωνία αυτή, η οποία συνήφθη για αόριστο χρόνο και μπορεί να καταγγελθεί με προειδοποίηση δώδεκα μηνών, τα εθνικά γραφεία των κρατών μελών εγγυώνται την ικανοποίηση των αξιώσεων από ατυχήματα που προκαλούνται στο έδαφός τους από την κυκλοφορία οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφος μιας από τις πιο πάνω χώρες. Όπως προβλέπει το άρθρο 2 γ της

συμφωνίας, θεωρούνται ότι έχουν συνήθη στάθμευση σε μια από τις χώρες που αναφέρονται στο άρθρο 1 α: «τα οχήματα που είναι εγγεγραμμένα σε μία από τις χώρες αυτές».

Συμπλήρωμα της οδηγίας της 24ης Απριλίου 1972 αποτελεί η δεύτερη απόφαση 74/167 της Επιτροπής, της 6ης Φεβρουαρίου 1974, περί της εφαρμογής της προαναφερθείσας οδηγίας του Συμβουλίου (ΕΕ ειδ. έκδ. 06/001, σ. 178) που ορίζει τη 15η Μαΐου 1974 ως ημερομηνία από την οποία «κάθε κράτος μέλος απέχει της ενέργειας ελέγχου της ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία οχημάτων τα οποία έχουν τη συνήθη στάθμευσή τους στο έδαφος της Σουηδίας, Φιλανδίας, Νορβηγίας, Αυστρίας, και Ελβετίας και αποτελούν αντικείμενο της συμβάσεως των εθνικών γραφείων ασφαλίσεως της 12ης Δεκεμβρίου 1973» (άρθρο 1).

12 Ενώπιον του Δικαστηρίου, το BCF ανέφερε ότι θεώρησε επιβεβλημένο να υποβάλει παρατηρήσεις διαφορετικές εκείνων που είχε υποβάλει ενώπιον των γαλλικών δικαστηρίων και υποστήριξε τους ισχυρισμούς της εταιρείας Gambetta Auto, ότι δηλαδή το εν λόγω όχημα είχε τη «συνήθη στάθμευσή» του στην Αυστρία κατά την έννοια της οδηγίας. Η ιταλική κυβέρνηση και η Επιτροπή υποστήριξαν την ίδια ερμηνεία.

13 Σημειωτέον ότι η οδηγία αποβλέπει στην κατάργηση του ελέγχου της πράσινης κάρτας στα σύνορα. Προς το σκοπό αυτό είναι απαραίτητο να μπορεί εύκολα να εντοπιστεί το κράτος της σταθμεύσεως, πράγμα που εξασφαλίζεται με τη χορήγηση πινακίδας κυκλοφορίας. Πράγματι, αν απαιτούνταν η πινακίδα αυτή να είναι εν ισχύι, αυτό θα ισοδυναμούσε με αντικατάσταση του ελέγχου της πράσινης κάρτας από συστηματικό έλεγχο της εγγραφής και θα στερούσε την οδηγία από κάθε πρακτική αποτελεσματικότητα.

14 Επομένως, για την εφαρμογή της οδηγίας του Συμβουλίου, το όχημα που φέρει αυτήν την πινακίδα πρέπει να θεωρηθεί ότι σταθμεύει στο έδαφος της χώρας εγγραφής, ακόμη και στην περίπτωση που η άδεια χρήσεως της πινακίδας αυτές έχει στο μεταξύ ανακληθεί.

15 Για τους προεκτεθέντες λόγους, στο ερώτημα που υποβλήθηκε αρμόζει η απάντηση ότι όταν ένα όχημα φέρει πινακίδες κυκλοφορίας που έχουν

χορηγηθεί κανονικά, πρέπει να θεωρείται ότι σταθμεύει, κατά την έννοια της οδηγίας 72/166, στο έδαφος του κράτους εγγραφής, έστω και αν κατά τον κρίσιμο χρόνο είχε ανακληθεί η άδεια κυκλοφορίας του.

Επί των δικαστικών εξόδων

16 Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν η κυβέρνηση της Ιταλικής Δημοκρατίας και η Επιτροπή, που κατέθεσαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, δεν αποδίδονται. Δεδομένου ότι η διαδικασία έχει, ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης το χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων.

Για τους λόγους αυτούς

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πρώτο τμήμα)

κρίνοντας επί του ερωτήματος που του υπέβαλε με απόφαση της 21ης Δεκεμβρίου 1982 το Cour d'appel του Παρισιού, αποφαίνεται:

Όταν ένα όχημα φέρει πινακίδα κυκλοφορίας που έχει χορηγηθεί κανονικά, πρέπει να θεωρείται ότι σταθμεύει, κατά την έννοια της οδηγίας 72/166 του Συμβουλίου, της 24ης Απριλίου 1972 (ΕΕ ειδ. έκδ. 06/001, σ. 136) στο έδαφος του κράτους εγγραφής ακόμα και αν, κατά τον κρίσιμο χρόνο, είχε ανακληθεί η άδεια κυκλοφορίας του.

Koopmans O'Keeffe Bosco

Δημοσιεύτηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 9 Φεβρουαρίου 1984.

Κατ' εντολή
του γραμματέα

H. A. Rühl

Κύριος υπάλληλος διοικήσεως

Ο πρόεδρος του πρώτου τμήματος

T. Koopmans