CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL M. CARL OTTO LENZ, PRÉSENTÉES LE 15 NOVEMBRE 1984 [1]

Monsieur le Président,
Messieurs les Juges,

A — La procédure sur laquelle nous sommes appelé à nous prononcer aujourd'hui trouve son origine dans les faits suivants.

1. Le demandeur au principal est un ressortissant allemand domicilié en Belgique. En qualité de fonctionnaire du Land de Baden-Württemberg, il a été détaché à la Commission des Communautés européennes où il travaille, avec le statut de fonctionnaire, depuis le 1er octobre 1979. Après son déménagement à Bruxelles, il a acheté en novembre 1981 une automobile à Aix-la-Chapelle. En vue du transfert et de l'immatriculation en Belgique, il a obtenu pour ce véhicule une plaque de douane. En même temps, il a souscrit, pour la durée d'un mois, une assurance responsabilité civile pour ce véhicule auprès de la partie défenderesse au principal. Jusqu'au moment de l'acquisition du nouveau véhicule, le demandeur avait roulé dans une voiture immatriculée et assurée en République fédérale d'Allemagne. N'ayant jamais eu de sinistre depuis janvier 1966, il bénéficiait d'un bonus à concurrence de 60 % de la prime de base. Lors du calcul de la prime d'assurance pour la nouvelle voiture immatriculée sous plaque de douane, aucun bonus n'a été accordé au demandeur et la prime a été fixée à 150 % de la prime de base.

2. Dans son recours devant l'Amtsgericht Aachen le demandeur réclame la restitution de la partie de la prime d'assurance qu'il n'aurait pas eu à payer si un bonus avait été accordé (127,61 DM). A cet égard, il fait valoir que les conditions tarifaires allemandes en vertu desquelles la classification dans les classes de non-sinistre ne s'applique pas aux contrats d'assurance concernant des véhicules immatriculés sous plaque de douane ne sont pas objectivement justifiées et il estime, en particulier, qu'elles enfreignent l'interdiction de discrimination énoncée par le traité CEE en ce qu'elles l'excluraient, en sa qualité de résident étranger CEE, du bénéfice de réductions tarifaires accordées à titre individuel.

La compagnie d'assurance attaquée conclut au rejet du recours. A son avis, les dispositions tarifaires contestées sont objectivement tout à fait justifiées. Dans de tels cas, il y aurait lieu d'envisager un accroissement de risque au regard du fait que le véhicule n'est pas habituellement stationné à l'intérieur du pays en qu'il est conduit, pendant la plus grande partie de la durée du contrat d'assurance, sur des parcours insuffisamment connus. On ne saurait affirmer que le tarif officiellement approuvé de la défenderesse exclut systématiquement les assurés résidant dans un autre État membre de la Communauté des réductions tarifaires accordées à titre individuel aux assurés résidant à l'intérieur du pays.

3. L'Amtsgericht Aachen est compétent en première et dernière instance pour connaître du litige au principal. A la demande du demandeur au principal, il a, en application de l'article 177, paragraphe 3, du traité CEE, sursis à statuer et déféré à titre préjudiciel à la Cour la question suivante telle que l'avait posée le demandeur:

«Est-il compatible avec le traité CEE et d'autres dispositions du droit communautaire que des conditions d'assurance officiellement agréées régissant l'assurance responsabilité civile obligatoire des véhicules automobiles dans un État membre excluent systématiquement les assurés résidant dans un autre État membre de la Communauté des réductions tarifaires accordées à titre individuel aux résidents de l'État membre premier cité?»

1 — Traduit de l'allemand.

Par ordonnance du 19 novembre, l'Amtsgericht a complété son ordonnance du 26 octobre 1983 et précisé la question préjudicielle comme suit:

«Est-il compatible avec le traité CEE et d'autres dispositions du droit communautaire qu'un bonus de bon conducteur ne soit pas accordé aux assurés qui résident dans un autre État membre et sont propriétaires d'un véhicule immatriculé sous plaques de douane?»

4. Selon le droit allemand, les véhicules automobiles ne peuvent circuler sur les voies publiques que s'ils ont fait l'objet d'une assurance responsabilité civile. Cela vaut également pour les véhicules munis d'une plaque douanière. De telles plaques sont délivrées pour les véhicules qui sont utilisés temporairement par des personnes qui ne résident pas en permanence en République fédérale d'Allemagne ainsi que pour les véhicules qui doivent être exportés d'Allemagne par leur propre force motrice. Pour de tels véhicules, un contrat d'assurance responsabilité civile doit être souscrit auprès d'un assureur allemand, et ce sur la base des conditions générales d'assurance et de tarif qui ont été agréées par les autorités compétentes. En vertu de l'article 7 de l'arrêté allemand sur les tarifs de l'assurance des véhicules du 20 novembre 1967 (modifié en dernier lieu par l'arrêté du 2. 12. 1982, BAnz n° 228 du 8. 12. 1982), il est permis d'accorder le bonus dans le cas de l'assurance responsabilité civile couvrant les véhicules immatriculés à l'intérieur du pays et de ne pas accorder, en revanche, un tel bonus aux véhicules immatriculés sous plaques de douane. Le demandeur considère cette réglementation allemande comme incompatible avec le traité CEE, tandis que la partie défenderesse et la Commission estiment que le droit communautaire ne comporte aucune disposition interdisant une telle réglementation.

B — Cela appelle de notre part les observations suivantes:

1. Nous partons de l'idée qu'il y a lieu de considérer comme déterminante la *dernière des versions* de la demande préjudicielle qui nous ont été soumises.

2. La défenderesse au principal a exprimé des réserves quant à la *recevabilité* de cette question. Elles apparaissent également dans les observations écrites de la Commission. Ces réserves portent sur le fait que la question posée serait trop générale, qu'aucune disposition du droit communautaire qu'il y aurait lieu d'interpréter ne serait précisée et que la juridiction de renvoi ne formulerait aucune observation sur le caractère déterminant pour la solution du litige de la question déférée. Or, de l'avis de la Commission, il s'agit d'une demande préjudicielle susceptible d'être précisée, car l'exposé des faits et les éléments fournis par l'Amtsgericht permettent de déterminer les dispositions du droit communautaire qui pourraient être pertinentes et nécessiter une interprétation, et l'objet de la demande serait à tout le moins suffisamment identifiable. Dans de tels cas, la Cour a admis la recevabilité de demandes de décisions à titre préjudiciel [1]. Nous partageons ce point de vue en dépit des réserves compréhensibles de la partie défenderesse.

3. Tant le demandeur que la Commission ont *critiqué* la *réglementation* allemande relative à l'assurance responsabilité civile des véhicules immatriculés sous *plaques de douane*. Les parties sont libres d'exposer cette critique au lieu et de la manière appropriés et de demander la modification de cette réglementation. La tâche de la Cour se limite cependant à n'examiner la critique que dans la mesure où la violation du droit communautaire est invoquée.

1 — Arrêt rendu le 29. 11. 1978 dans l'affaire 83/78, Pigs Marketing Board/Raymond Redmond, Recueil 1978, p. 2347.

4. A l'appui de cette thèse selonlaquelle la réglementation allemande serait incompatible avec le traité CEE, le demandeur invoque les *interdictions de discrimination* des articles 7, 30 et 34, 48 ainsi que 59 — dérivées de l'union douanière en vertu de l'article 9». A l'instar de la Commission et de la défenderesse au principal, nous estimons cependant que le demandeur n'est pas parvenu à démontrer l'existence d'une telle violation.

5. L'article 7, paragraphe 1, du traité CEE interdit dans son «domaine d'application ... toute *discrimination exercée en raison de la nationalité*». D'après ses *termes*, cette disposition n'est pas applicable à l'espèce présente, puisque la réglementation allemande établit une distinction en fonction non pas de la nationalité de l'utilisateur du véhicule mais de la question de savoir si l'utilisateur du véhicule réside en permanence en République fédérale d'Allemagne ou si le véhicule est exporté à l'étranger par sa propre force motrice (les articles 1 et 7, paragraphe 2, de l'arrêté allemand sur la circulation internationale des véhicules automobiles du 12. 11. 1934, modifié en dernier lieu par l'arrêté du 23. 11. 1982, BGBl. I, p. 1533 à 1536). Selon la jurisprudence de la Cour [1], seule entrerait ici en ligne de compte une *forme dissimulée de discrimination* exercée en raison de la nationalité. Or cela n'est pas suffisamment démontré. Le demandeur au principal est allemand et constitue donc un exemple du fait que la réglementation allemande s'applique indistinctement tant aux Allemands qu'aux étrangers. Pour la réglementation allemande, le point de départ est non pas la nationalité mais l'utilisation probable du véhicule à l'étranger qui résulte soit de la destination du véhicule à l'exportation, soit de l'absence d'une résidence permanente de l'utilisateur en République fédérale d'Allemagne. La résidence — comme la Commission l'a relevé à juste titre — peut justifier des classifications différentes. On distingue d'ailleurs également à l'intérieur de la République fédérale d'Allemagne selon ce qu'il est convenu d'appeler des «catégories régionales».

6. Le demandeur perçoit également dans la réglementation allemande une violation du principe de la *libre circulation des marchandises* (articles 30 et 34) par la République fédérale d'Allemagne. Il voit l'action de la République fédérale d'Allemagne dans le fait que l'État agrée les conditions générales d'assurance. Il paraît cependant très douteux qu'en l'espèce un agrément de l'État puisse être assimilé à une mesure nationale. Comme l'agent du gouvernement fédéral l'a exposé au cours de la procédure orale, aucun obstacle juridique n'empêche les assureurs allemands de prévoir un bonus pour les véhicules immatriculés sous plaques de douane. La «Verband der Haftpflichtversicherer, Unfallversicherer, Autoversicherer und Rechtsschutzversicherer e. V.» (Association des assureurs en matière de responsabilité civile, d'accidents, de véhicules automobiles et de défense et recours), qu'il est convenu d'appeler la «HUK-Verband», a explicitement attiré l'attention de ses membres sur cette possibilité dans une circulaire du 23 novembre 1977. Il semble donc qu'il s'agisse en l'espèce plutôt d'une offre de contrat de l'assureur relevant du droit privé mais susceptible d'être agréée et que le demandeur a librement acceptée.

On peut cependant laisser cette question en suspens car, d'après la jurisprudence de la Cour [2], l'article 34 du traité vise seulement les mesures nationales qui ont *pour objet* ou *pour effet* de restreindre spécifiquement les courants d'exportation et d'établir ainsi une différence de traite-

1 — Arrêt rendu le 12. 2. 1974 dans l'affaire 152/73, Giovanni Maria Sotgiu/Deutsche Bundespost, Recueil 1974, p. 153.

2 — Arrêt rendu le 10. 3. 1983 dans l'affaire 172/82, Syndicat national des fabricants raffineurs d'huile de graissage et autres/Groupement d'intérêt économique «Inter-Huiles» et autres, Recueil 1983, p. 555.

ment entre le commerce intérieur d'un État membre et son commerce d'exportation, de manière à assurer un avantage particulier à la production nationale ou au marché de l'État membre intéressé. Il est difficile d'affirmer que cela puisse être le cas des dispositions tarifaires que le demandeur vise en l'espèce. Le demandeur n'a pas essayé de démontrer quel intérêt la République fédérale d'Allemagne pourrait avoir à entraver l'exportation de véhicules automobiles. Au reste, la mesure en cause serait également tout à fait inappropriée à cet effet, puisque le demandeur avait également la possibilité d'exporter son véhicule autrement que par sa propre force motrice ou sous plaque de douane. Il aurait pu l'exporter au moyen d'un autre véhicule (par exemple, un transporteur) ou d'une autre plaque (la plaque rouge, utilisable uniquement pour le transit, qui comprend une assurance appropriée).

7. Il n'y a pas non plus violation de l'article 48 du traité. En vertu de l'article 48, paragraphe 2, il y a lieu d'abolir toute *discrimination* fondée sur la *nationalité, entre les travailleurs* des États membres, en ce qui concerne l'emploi, la rémunération et les autres conditions de travail. Or, comme nous l'avons déjà vu, il n'existe en l'espèce aucune discrimination fondée sur la nationalité. Il n'existe non plus aucun rapport avec «l'emploi, la rémunération et les autres conditions de travail». La réglementation allemande vise non pas les seuls travailleurs mais toutes les personnes qui ont le droit d'utiliser des véhicules immatriculés sous plaques de douane sans qu'il soit tenu compte de la question de savoir si ces personnes sont ou non des travailleurs.

8. Nous ne pouvons pas non plus partager le point de vue du demandeur selon lequel la réglementation allemande constitue une violation de l'article 59 du traité CEE. Cette disposition régit la situation juridique des fournisseurs de services, alors que le demandeur au principal est un destinataire de services. Il se peut que l'absence de mise en œuvre de la *libre prestation des services* dans le secteur des assurances ait entraîné un inconvénient pour le demandeur. Mais il n'a pas approfondi cet aspect. Au demeurant, cette supposition ne permet pas de conclure que les tarifs actuellement en vigueur enfreignent le traité CEE. Les dispositions relatives à la libre prestation des services n'excluent pas un *traitement différent* des véhicules dans les contrats d'assurance *en fonction du lieu d'utilisation* du véhicule. C'est pourquoi on ne voit pas quelle disposition est censée avoir été violée par le traitement différent des plaques normales et des plaques douanières. Ces dispositions relatives à la libre prestation des services ne comportent en outre, aucune indication sur la manière dont les contrats d'assurance à l'intérieur du pays doivent être aménagés, alors même que la tentative d'utiliser les services d'une compagnie d'assurance établie dans un autre État membre n'a pas été faite.

C — En conséquence, nous proposons à la Cour de répondre à la question de la juridiction de renvoi comme suit:

Le droit communautaire ne paraît pas comporter de dispositions qui imposent l'octroi du bonus de bon conducteur dans le cas de l'assurance responsabilité civile de véhicules automobiles immatriculés sous plaques de douane.