ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ CARL OTTO LENZ ΠΟΥ ΑΝΑΠΤΥΧΘΗΚΑΝ ΣΤΙΣ 15 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1984 [1]

Κύριε πρόεδρε,
Κύριοι δικαστές,

Α — Τα πραγματικά περιστατικά της υποθέσεως, επί της οποίας καλούμαι σήμερα να πω τη γνώμη μου, έχουν ως εξής:

1. Ο ενάγων στην κύρια δίκη είναι γερμανός υπήκοος και κάτοικος Βελγίου. Στάλθηκε ως υπάλληλος του ομόσπονδου κρατιδίου (Land) Baden-Württemberg (Βάδης-Βυρτεμβέργης) στην Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, όπου εργάζεται από την 1η Οκτωβρίου 1979 ως μόνιμος υπάλληλος. Μετά την εγκατάστασή του στις Βρυξέλλες, αγόρασε το Νοέμβριο του 1981 ένα αυτοκίνητο στο Aachen. Για το αυτοκίνητο αυτό έλαβε πινακίδες ελεύθερης χρήσης, προκειμένου να το μεταφέρει στο Βέλγιο και να λάβει εκεί άδεια κυκλοφορίας. Ταυτόχρονα, συνήψε με την εναγομένη στην κύρια δίκη ασφάλιση αστικής ευθύνης για το όχημα, διάρκειας ενός μηνός. Ως την εποχή που αγόρασε το νέο αυτοκίνητο, ο ενάγων οδηγούσε αυτοκίνητο που είχε γερμανική άδεια κυκλοφορίας και ήταν ασφαλισμένο στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας. Δεδομένου ότι ο ενάγων οδηγούσε από τον Ιανουάριο του 1966 χωρίς να προκαλέσει κανένα δυστύχημα, του είχε χορηγηθεί έκπτωση λόγω καλής οδηγήσεως ίση με το 60% του βασικού ασφαλίστρου. Κατά τον υπολογισμό του ασφαλίστρου για το νέο αυτοκίνητο με πινακίδες ελεύθερης χρήσης δεν χορηγήθηκε στον ενάγοντα έκπτωση λόγω καλής οδηγήσεως και υπολογίστηκε ασφάλιστρο ίσο με το 150% του βασικού ασφαλίστρου.

2. Με την αγωγή που κατέθεσε στο Amtsgericht Aachen, ο ενάγων ζητεί την απόδοση του μέρους του ασφαλίστρου που δεν θα είχε καταβάλει αν του είχε γίνει έκπτωση λόγω καλής οδηγήσεως (δηλαδή ποσό 127,61 γερμανικών μάρκων). Επιπλέον, ο ενάγων υποστηρίζει την άποψη ότι οι γερμανικοί όροι καθορισμού των ασφαλίστρων, σύμφωνα με τους οποίους η υπαγωγή στις κατηγορίες εκπτώσεων λόγω καλής οδηγήσεως δεν εφαρμόζεται στην περίπτωση συμβάσεων ασφαλίσεως για οχήματα με πινακίδες ελεύθερης χρήσης, δεν δικαιολογούνται από τα πράγματα, και ιδίως πιστεύει ότι προσκρούουν στην απαγόρευση των διακρίσεων της Συνθήκης ΕΟΚ, αφού τον αποκλείουν λόγω της ιδιότητάς του ως κατοίκου άλλης χώρας της ΕΟΚ από τις εκπτώσεις ως προς τα ασφάλιστρα που συνδέονται με το πρόσωπο του ασφαλιζομένου.

Η εναγόμενη ασφαλιστική εταιρία ζητεί την απόρριψη της αγωγής. Υποστηρίζει την άποψη ότι ο εν λόγω καθορισμός των ασφαλίστρων δικαιολογείται απολύτως εκ των πραγμάτων. Στις περιπτώσεις αυτές πρέπει να γίνει δεκτό ότι αυξάνεται ο κίνδυνος, δεδομένου ότι ο συνηθισμένος τόπος σταθμεύσεως του οχήματος δεν βρίσκεται στο εσωτερικό του κράτους και το όχημα οδηγείται κατά το μεγαλύτερο μέρος της διάρκειας της ισχύος της συμβάσεως ασφαλίσεως σε χώρο που δεν είναι αρκετά γνωστός. Σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι το ασφάλιστρο που όρισε η εναγομένη, το οποίο είχε εγκριθεί επισήμως, αποκλείει συστηματικά τους ασφαλιζομένους του εξωτερικού (που κατοικούν σε χώρα της Κοινότητας) από τις εκπτώσεις επί των ασφαλίστρων που συνδέονται με το πρόσωπο του ασφαλιζομένου και που χορηγούνται στους ημεδαπούς ασφαλιζομένους.

3. Το Amtsgericht Aachen είναι αρμόδιο για την εκδίκαση της προκείμενης διαφοράς σε πρώτο και τελευταίο βαθμό. Μετά από αίτηση του ενάγοντος, ανέβαλε, δυνάμει του άρθρου 177, παράγραφος 3, της Συνθήκης ΕΟΚ, την έκδοση οριστικής αποφάσεως και υπέβαλε στο Δικαστήριο το ερώτημα που έθεσε ο ενάγων, ζητώντας την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως.

«Συμβιβάζεται με την Συνθήκη ΕΟΚ και τις άλλες διατάξεις του κοινοτικού δικαίου το γεγονός ότι οι όροι ασφαλίσεως για την υποχρεωτική ασφάλιση των αυτοκινήτων οχημάτων από άποψη αστικής ευθύνης σε δεδομένο κράτος μέλος, όροι που έχουν

1 — Μετάφραση από τα γερμανικά.

εγκριθεί από τις αρχές του εν λόγω κράτους μέλους, αποκλείουν συστηματικά τους ασφαλιζομένους που κατοικούν στις άλλες χώρες της Κοινότητας από τις εκπτώσεις ως προς τα ασφάλιστρα οι οποίες χορηγούνται στους κατοίκους του κράτους αυτού και συνδέονται με το πρόσωπο του ασφαλιζομένου;»

Με Διάταξη της 14ης Νοεμβρίου το Amtsgericht συμπλήρωσε τη Διάταξη που είχε εκδώσει στις 26 Οκτωβρίου 1983 και συγκεκριμενοποίησε το προδικαστικό ερώτημα ως εξής:

«Συμβιβάζεται με τη Συνθήκη ΕΟΚ και τις άλλες διατάξεις του κοινοτικού δικαίου το γεγονός ότι δεν χορηγείται έκπτωση λόγω καλής οδηγήσεως στους ασφαλιζομένους που κατοικούν σ' άλλη χώρα της Κοινότητας και είναι κάτοχοι αυτοκινήτου με πινακίδες ελεύθερης χρήσης;»

4. Σύμφωνα με το γερμανικό δίκαιο, τα οχήματα επιτρέπεται να κυκλοφορούν δημοσίως μόνο εφόσον υπάρχει σχετική ασφάλιση αστικής ευθύνης. Αυτό ισχύει επίσης για τα οχήματα με πινακίδες ελεύθερης χρήσης. Τέτοιου είδους πινακίδες χορηγούνται ως προς τα οχήματα που χρησιμοποιούνται προσωρινά στη Γερμανία από άτομα χωρίς μόνιμη κατοικία στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας και επίσης ως προς τα οχήματα που εξάγονται στο εξωτερικό και εξέρχονται από τη χώρα κινούμενα αυτοδυνάμως. Για τα οχήματα αυτά πρέπει να συναφθεί σύμβαση ασφαλίσεως αστικής ευθύνης με γερμανό ασφαλιστή και μάλιστα θάσει των γενικών όρων ασφαλίσεως και ασφαλίστρων που έχουν εγκριθεί από τις αρμόδιες αρχές. Σύμφωνα με το άρθρο 7 της κανονιστικής απόφασης σχετικά με τα ασφάλιστρα των αυτοκινήτων, της 20ής Νοεμβρίου 1967 (της 20. 11. 1967, όπως τροποποιήθηκε για τελευταία φορά από την απόφαση της 2. 12. 1982, Bundesanzeiger αριθ. φύλλου 228, της 8. 12. 1982), κατά την ασφάλιση της αστικής ευθύνης επιτρέπεται για μεν τα ημεδαπά οχήματα η χορήγηση εκπτώσεως λόγω καλής οδηγήσεως, για δε τα οχήματα με πινακίδες ελεύθερης χρήσης προβλέπεται η δυνατότητα μη χορηγήσεως παρόμοιων εκπτώσεων λόγω καλής οδηγήσεως. Ο ενάγων θεωρεί ότι αυτή η γερμανική ρύθμιση δεν συμβιβάζεται με τη Συνθήκη ΕΟΚ, ενώ η εναγομένη και η Επιτροπή υποστηρίζουν την άποψη ότι το κοινοτικό δίκαιο δεν περιλαμβάνει καμία διάταξη που να απαγορεύει παρόμοια ρύθμιση.

Β — Η άποψή μου επ' αυτού είναι η ακόλουθη:

1. Θεωρώ καταρχάς ότι από τις δύο διατυπώσεις του προδικαστικού ερωτήματος πρέπει να ληφθεί υπόψη *η μεταγενέστερη διατύπωση.*

2. Όσον αφορά το *παραδεκτό* αυτού του ερωτήματος, η εναγομένη στην κύρια δίκη εξέφρασε τους ενδοιασμούς της. Τους ίδιους ενδοιασμούς απηχούν επίσης και οι γραπτές παρατηρήσεις της Επιτροπής. Οι ενδοιασμοί αφορούν τον υπερβολικά γενικό χαρακτήρα του υποβληθέντος ερωτήματος, τη μη ρητή μνεία νομικών κανόνων του κοινοτικού δικαίου που πρέπει να ερμηνευθούν και το γεγονός ότι το δικαστήριο δεν αναφέρθηκε στη σπουδαιότητα που μπορεί να έχει για την απόφαση το υποβληθέν ερώτημα. Η άποψη της Επιτροπής είναι ότι πρόκειται για αίτηση ερμηνείας που μπορεί να συγκεκριμενοποιηθεί, διότι από τον τρόπο με τον οποίο εκτέθηκαν τα πραγματικά περιστατικά και από το σύνολο των στοιχείων που παρέθεσε το Amtsgericht είναι δυνατή η επισήμανση των σχετικών διατάξεων του κοινοτικού δικαίου που χρειάζονται ενδεχομένως ερμηνεία και το αντικείμενο της αιτήσεως είναι τουλάχιστον επαρκώς ευδιάκριτο. Σε παρόμοιες περιπτώσεις το Δικαστήριο δέχεται το παραδεκτό της αιτήσεως εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως [1]. Συμφωνώ με αυτή την άποψη παρ' όλους τους εύλογους ενδοιασμούς της εναγομένης.

3. Ο ενάγων καθώς και η Επιτροπή άσκησαν *κριτική στη* γερμανική *ρύθμιση* σχετικά με την ασφάλιση αστικής ευθύνης *ως προς* τα οχήματα με *πινακίδες ελεύθερης χρήσης.* Οι μετέχοντες στη δίκη είναι ελεύθεροι να ασκήσουν αυτή την κριτική ενώπιον του κατάλληλου οργάνου και με τον κατάλληλο τρόπο και να ασκήσουν πίεση προκειμένου να γίνουν αλλαγές. Το καθήκον

1 — Απόφαση της 29. 11. 1978 στην υπόθεση 83/78 — Pigs Marketing Board κατά Raymond Redmond —, Slg. 1978, σ. 2347.

του Δικαστηρίου, όμως, περιορίζεται στο να συμφωνήσει με τη σχετική κριτική μόνο καθόσον αυτή αφορά την παραβίαση διατάξεων του κοινοτικού δικαίου.

4. Ο ενάγων στηρίζει την άποψή του ότι η γερμανική ρύθμιση δεν συμβιβάζεται με τη Συνθήκη ΕΟΚ στην «*απαγόρευση των διακρίσεων*», που θεσπίζουν τα άρθρα 7, 30 και 34, 48 και 59, όπως συνάγεται από την τελωνειακή ένωση σύμφωνα με το άρθρο 9». Οπωσδήποτε συμμερίζομαι την άποψη της Επιτροπής και της εναγομένης της κύριας δίκης ότι ο ενάγων δεν κατάφερε να αποδείξει παρόμοια παραβίαση.

5. Το άρθρο 7, παράγραφος 1, της Συνθήκης ΕΟΚ απαγορεύει «εντός του πεδίου εφαρμογής της ... κάθε *διάκριση λόγω ιθαγενείας*». Η διάταξη αυτή, σύμφωνα με τη *διατύπωσή* της, δεν έχει σχέση με την προκειμένη περίπτωση, διότι η γερμανική ρύθμιση δεν διακρίνει ανάλογα με την ιθαγένεια αυτών που χρησιμοποιούν το αυτοκίνητο, αλλά με το αν αυτός που χρησιμοποιεί το αυτοκίνητο έχει ή δεν έχει μόνιμη κατοικία στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας ή αν το αυτοκίνητο εξάγεται στο εξωτερικό κινούμενο αυτοδυνάμως (άρθρα 1 και 7, παράγραφος 2, της αποφάσεως σχετικά με τη διεθνή κυκλοφορία των οχημάτων, της 12. 11. 1934, όπως τροποποιήθηκε για τελευταία φορά με την απόφαση της 23. 11. 1982, Bundesgesetzblatt I (Εφημερίδα της Κυβερνήσεως — Μέρος Ι), σ. 1533 έως 1536). Εν προκειμένω θα μπορούσε μόνο να πρόκειται, σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου [1], για *μορφή συγκαλυμμένης διακρίσεως* λόγω ιθαγενείας. Αυτό, εντούτοις, δεν αποδεικνύεται επαρκώς. Ο ενάγων στην κύρια δίκη είναι Γερμανός και αποτελεί επομένως παράδειγμα για το ότι η γερμανική ρύθμιση εφαρμόζεται χωρίς διάκριση τόσο σε περίπτωση γερμανών υπηκόων, όσο και σε περίπτωση αλλοδαπών. Το κριτήριο της γερμανικής ρύθμισης δεν είναι η ιθαγένεια αλλά η πιθανή χρησιμοποίηση του οχήματος στο εξωτερικό, η οποία προκύπτει είτε από το γεγονός ότι το όχημα προορίζεται για εξαγωγή είτε από το ότι αυτός που χρησιμοποιεί το αυτοκίνητο δεν έχει μόνιμη κατοικία στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας. Το θέμα της κατοικίας — ορθώς η Επιτροπή το επισήμανε — μπορεί να δικαιολογεί διαφορετικές κατατάξεις. Ακόμη και στο εσωτερικό της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας γίνονται διακρίσεις σύμφωνα με τις καλούμενες «περιφερειακές κατηγορίες».

6. Ο ενάγων διακρίνει επίσης στη γερμανική ρύθμιση μια παραβίαση της αρχής της *ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων* (άρθρα 30 και 34) εκ μέρους της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας. Στην κρατική έγκριση των όρων ασφαλίσεως διαβλέπει την παρέμβαση της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας. Είναι, εντούτοις, αμφίβολο αν στην προκειμένη περίπτωση η κρατική έγκριση όρων ιδιωτικής ασφαλίσεως πρέπει να εξομοιωθεί με κρατικό μέτρο. Όπως εξέθεσε ο εκπρόσωπος της ομοσπονδιακής κυβέρνησης κατά την προφορική διαδικασία, δεν υπάρχει κανενός είδους νομικό εμπόδιο για τους γερμανούς ασφαλιστές όσον αφορά τη χορήγηση εκπτώσεως λόγω καλής οδηγήσεως για τα οχήματα με πινακίδες ελεύθερης χρήσης. Η ένωση των ασφαλιστών αστικής ευθύνης, ασφαλιστών ατυχημάτων, ασφαλιστών αυτοκινήτων και ασφαλιστών νομικής προστασίας, η λεγόμενη ένωση HUK επισήμανε ρητά στα μέλη της αυτή τη δυνατότητα σε ειδική εγκύκλιο της 23ης Νοεμβρίου 1977. Στην προκειμένη περίπτωση φαίνεται επομένως ότι πρόκειται μάλλον για πρόταση του ασφαλιστή σχετικά με τη σύναψη συμβάσεως ιδιωτικού δικαίου, πρόταση για την οποία υπάρχει η έγκριση της αρμόδιας αρχής και που ο ενάγων εκουσίως αποδέχθηκε.

Εξάλλου στο ζήτημα αυτό δεν χρειάζεται οπωσδήποτε να δοθεί λύση, δεδομένου ότι, σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου [2], στο άρθρο 34 της Συνθήκης ΕΟΚ εμπίπτουν μόνο αυτά τα κρατικά μέτρα τα οποία έχουν ως *αντικείμενο* ή ως *αποτέ-*

1 — Απόφαση της 12. 2. 1974 στην υπόθεση 152/73 — Giovanni Maria Sotgiu κατά Deutsche Bundespost —, Slg. 1974, σ. 153.

2 — Απόφαση της 10. 3. 1983 στην υπόθεση 172/82 — Syndicat national des fabricants raffineurs d'huile de graissage και λοιποί κατά Groupement d'intérêt économique «Inter-Huiles» και λοιπών —, Συλλογή 1983, σ. 555.

λεσμα να περιορίζουν ειδικά τη ροή των εξαγωγών και δημιουργούν με τον τρόπο αυτό διαφορετικούς όρους για το εσωτερικό και το εξωτερικό εμπόριο ενός κράτους μέλους και μάλιστα τέτοιου είδους διαφορετικούς όρους ώστε η εθνική παραγωγή ή η εσωτερική αγορά του εν λόγω κράτους να αποκομίζει ιδιαίτερο όφελος. Αυτό δύσκολα θα μπορούσε να ειπωθεί για τους όρους καθορισμού των ασφαλίστρων που αναφέρει εν προκειμένω ο ενάγων. Ο ενάγων δεν προσπάθησε να καταστήσει σαφές τι συμφέρον θα είχε η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας να παρεμποδίσει την εξαγωγή οχημάτων. Εξάλλου, το προκείμενο μέτρο δεν θα ήταν αποτελεσματικό, δεδομένου ότι ο ενάγων είχε επίσης τη δυνατότητα να εξαγάγει το όχημά του κατά διαφορετικό τρόπο και όχι κινούμενο αυτοδυνάμως και δεν ήταν υποχρεωμένος να το εξαγάγει με πινακίδες ελεύθερης χρήσης. Θα μπορούσε να το εξαγάγει με τη βοήθεια άλλου οχήματος (για παράδειγμα, ενός οχήματος για τη μεταφορά αυτοκινήτων) ή με άλλες πινακίδες (τις κόκκινες πινακίδες, που χρησιμοποιούνται μόνο για τη μετακίνηση του αυτοκινήτου από ένα τόπο σε άλλο και που συνεπάγονται εύλογη ασφάλιση).

7. Ομοίως, δεν υπάρχει παράβαση του άρθρου 48 της Συνθήκης ΕΟΚ. Σύμφωνα με το άρθρο 48, παράγραφος 2, καταργείται κάθε *διάκριση λόγω ιθαγένειας μεταξύ των εργαζομένων* των κρατών μελών όσον αφορά την απασχόληση, την αμοιβή και τους άλλους όρους εργασίας. Όπως ήδη διαπιστώθηκε, στην προκειμένη περίπτωση δεν υπάρχει καμία διαφορετική μεταχείριση λόγω ιθαγενείας. Επιπλέον, δεν γίνεται καμιά αναφορά στην «απασχόληση, αμοιβή και τους άλλους όρους εργασίας». Η γερμανική ρύθμιση άλλωστε δεν αφορά κατά κανένα τρόπο μόνο εργαζομένους, αλλά αφορά όλα τα πρόσωπα που έχουν το δικαίωμα να οδηγούν οχήματα με πινακίδες ελεύθερης χρήσης, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη αν πρόκειται ή όχι για εργαζομένους.

8. Επίσης δεν μπορεί να θεωρηθεί ορθή η άποψη του ενάγοντος ότι η γερμανική ρύθμιση συνιστά παράβαση του άρθρου 59 της Συνθήκης ΕΟΚ. Οι διατάξεις αυτές ρυθμίζουν τη νομική θέση *αυτών που παρέχουν* υπηρεσίες, ενώ ο ενάγων στην κύρια δίκη είναι αποδέκτης παροχής υπηρεσιών. Δεν αποκλείεται η μη πραγμάτωση της αρχής της *ελεύθερης παροχής υπηρεσιών* όσον αφορά το ασφαλιστικό επάγγελμα να συνεπαγόταν για τον ενάγοντα κάποια ζημία. Αλλά ο ενάγων δεν προέβη σχετικά σε λεπτομερέστερη ανάπτυξη. Εξάλλου, ούτε η υπόθεση αυτή οδηγεί στο συμπέρασμα ότι τα σημερινά ασφάλιστρα προσκρούουν στη Συνθήκη ΕΟΚ. Οι διατάξεις σχετικά με την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών δεν αποκλείουν τη *διαφορετική μεταχείριση* των οχημάτων στις συμβάσεις ασφαλίσεως *ανάλογα με τον τόπο της χρησιμοποιήσεως* του οχήματος. Για το λόγο αυτόν, επίσης, δεν είναι προφανές σε ποια διάταξη θα προσέκρουε η διαφορετική μεταχείριση των κανονικών πινακίδων και των πινακίδων ελεύθερης χρήσης. Επιπλέον, αυτές οι διατάξεις σχετικά με την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών δεν περιέχουν τίποτε σχετικά με το πώς πρέπει να διατυπώνονται οι συμβάσεις ασφαλίσεως στο εσωτερικό της χώρας σε περίπτωση που ο ενδιαφερόμενος δεν έχει καν προηγουμένως επιχειρήσει να ζητήσει την παροχή των υπηρεσιών ασφαλιστικής εταιρίας που έχει την έδρα της σε άλλο κράτος μέλος.

Γ — Κατόπιν όλων αυτών προτείνω να δοθεί η εξής απάντηση στο ερώτημα του παραπέμποντος δικαστηρίου.

Στο κοινοτικό δίκαιο δεν φαίνεται να υπάρχουν διατάξεις που να επιβάλλουν τη χορήγηση εκπτώσεως λόγω καλής οδηγήσεως στην περίπτωση της ασφαλίσεως αστικής ευθύνης των επιβατηγών αυτοκινήτων με πινακίδες ελεύθερης χρήσης.