CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL SR. CARL OTTO LENZ presentadas el 15 de noviembre de 1984 *

Señor Presidente,
Señores Jueces,

A. El procedimiento sobre el que debo pronunciarme hoy tiene su origen en los hechos siguientes.

1. El demandante en el litigio principal es un nacional alemán domiciliado en Bélgica. En calidad de funcionario del Land de Baden-Württemberg, fue adscrito a la Comisión de las Comunidades Europeas, donde trabaja en calidad de funcionario desde el 1 de octubre de 1979. Tras su traslado a Bruselas, compró, en noviembre de 1981, un vehículo automóvil en Aquisgrán. Para el traslado y la matriculación en Bélgica del vehículo, obtuvo placas de aduana. Al mismo tiempo, por un período de un mes, contrató un seguro de responsabilidad civil por dicho vehículo con la parte demandada en el litigio principal. Hasta la adquisición del nuevo vehículo, el demandante había circulado en otro matriculado y asegurado en la República Federal de Alemania. Como desde enero de 1966 no había tenido un siniestro, se le concedió una bonificación del 60 % de la prima de base. Cuando se procedió al cálculo de la prima de seguro para el nuevo vehículo matriculado con placas de aduana, no se le concedió ninguna bonificación y la prima se fijó en el 150 % de la prima de base.

2. En su recurso ante el Amtsgericht Aachen, el demandante reclama la devolución de la parte de la prima de seguro que no debería haber pagado si se le hubiese reconocido una bonificación (127,61 DM). A este respecto, alega que las disposiciones alemanas sobre tarifas, según las cuales la clasificación en los grupos de ausencia de siniestralidad no se aplica a los contratos de seguro sobre vehículos matriculados con placas de aduana, no se justifican objetivamente y estima, en particular, que infringen la prohibición de discriminación enunciada por el Tratado CEE, en la medida en que, en su calidad de residente extranjero CEE, le excluyen del derecho de las reducciones de tarifas concedidas con carácter individual.

La compañía de seguros demandada solicita que se desestime el recurso. En su opinión, las disposiciones impugnadas están totalmente justificadas desde el punto de vista objetivo. En tales supuestos, debe considerarse que existe un aumento del riesgo por el hecho de que el vehículo no tiene su

* Lengua original: alemán.

estacionamiento habitual en el interior del país y porque, durante la mayor parte del período de validez del contrato de seguro, el vehículo circula por itinerarios insuficientemente conocidos. No puede afirmarse que la tarifa aplicada por la demandante, oficialmente autorizada, excluya sistemáticamente a los asegurados residentes en otro Estado miembro de la Comunidad de las reducciones tarifarias concedidas con carácter individual a los asegurados que residen dentro del país.

3. El Amtsgericht Aachen es competente en primera y en última instancia para conocer del litigio principal. A petición del demandante en dicho litigio, el Tribunal remitente suspendió el procedimiento y planteó, con arreglo al apartado 3 del artículo 177 del Tratado, la siguiente cuestión prejudicial, tal como la había planteado el demandante:

«¿Es compatible con el Tratado CEE y con otras disposiciones del Derecho comunitario el hecho de que las condiciones del contrato de seguro oficialmente autorizadas aplicables al seguro de responsabilidad civil obligatorio de los vehículos automóviles excluyan sistemáticamente a los asegurados residentes en otro Estado miembro de las reducciones de tarifa concedidas con carácter individual a los residentes en el propio Estado miembro citado?»

Mediante resolución de 19 de noviembre, el Amtsgericht completó su resolución de 26 de octubre de 1983 y precisó la cuestión prejudicial del siguiente modo:

«¿Es compatible con el Tratado CEE y con otras disposiciones del Derecho comunitario el hecho de denegar la bonificación por falta de siniestralidad a los asegurados que residan en otro Estado miembro y que sean propietarios de un vehículo matriculado con placas de aduana?»

4. Según el Derecho alemán, los vehículos automóviles sólo pueden circular por vías públicas si están cubiertos por un seguro de responsabilidad civil. Ello también es válido para los vehículos que lleven placas de aduana. Dichas placas se expiden para los vehículos utilizados temporalmente por personas que no residen permanentemente en la República Federal de Alemania, así como para los vehículos que deban exportarse de este Estado por medio de su propia fuerza motriz. Para estos vehículos, debe celebrarse un contrato de seguro de responsabilidad civil con una aseguradora alemana, según las condiciones generales del contrato de seguro y las tarifas autorizadas por las autoridades competentes. Con arreglo al artículo 7 del Reglamento alemán sobre tarifas de seguro de vehículos de 20 de noviembre de 1967 (modificado en último lugar por el Decreto de 2 de diciembre de 1982; BAnz nº 228, de 8 de diciembre de 1982), se permite conceder la bonificación cuando la responsabilidad civil se refiera a vehículos matriculados en el interior del país y se permite denegarla respecto a los vehículos matriculados con placas de aduana. El demandante considera que la mencionada normativa alemana es incompatible con el Tratado, mientras que la parte demandada y la Comisión estiman que el Derecho comunitario no contiene disposición alguna que prohíba tal normativa.

B. Todo ello me suscita las observaciones siguientes.

1. Parto de la idea de que hay que considerar como determinante *la última de las versiones* de la petición de decisión prejudicial sometida.

2. La parte demandada en el litigio principal ha expresado sus reservas en cuanto a la *admisibilidad* de dicha cuestión. Igualmente, dichas reservas aparecen en las observaciones escritas de la Comisión. Las mismas se refieren a la generalidad de la cuestión planteada, a que no se precisa qué disposición del Derecho comunitario debe interpretarse y a que el órgano jurisdiccional remitente nada observa sobre el carácter determinante de la cuestión planteada para la solución del litigio. Ahora bien, según la Comisión, se trata de una petición prejudicial que puede ser precisada, puesto que la exposición de los hechos y los elementos proporcionados por el Amtsgericht permiten determinar cuales son las correspondientes disposiciones del Derecho comunitario que pueden necesitar una interpretación, así como es identificable suficientemente el objeto de dicha petición. En supuestos semejantes, el Tribunal de Justicia admitió peticiones de decisión. [1] Pese a las comprensibles reservas de la parte demandada, comparto este punto de vista.

[1] Sentencia de 29 de noviembre de 1978, Pigs Marketing Board (83/78,↔ Rec. p. 2347).

3. Tanto el demandante como la Comisión *han criticado* la *normativa* alemana relativa al seguro de responsabilidad civil de los vehículos matriculados con *placas de aduana.* Las partes pueden exponer dicha crítica en el lugar y en la forma apropiados, así como solicitar la modificación de la citada normativa. La tarea del Tribunal de Justicia no obstante se limita a examinar la crítica sólo en la medida en que se invoquen infracciones del Derecho comunitario.

4. En apoyo de su tesis, según la cual la normativa alemana es incompatible con el Tratado, el demandante invoca las *prohibiciones de discriminación* de los artículos 7, 30 y 34, 48 y 59, derivadas de la unión aduanera en virtud del artículo 9. Ahora bien, al igual que la Comisión y la parte demandada en el litigio principal, estimo que el demandante no ha llegado a demostrar la existencia de dicha infracción.

5. El apartado 1 del artículo 7 del Tratado prohíbe en su «ámbito de aplicación [...] toda *discriminación por razón de la nacionalidad».* Según su *tenor literal,* esta disposición no es aplicable al caso de autos, ya que la normativa alemana establece una distinción, no en función de la nacionalidad del usuario del vehículo, sino en función de que el usuario del vehículo resida permanentemente en la República Federal de Alemania, o de que el vehículo se exporte al extranjero por medio de su propia fuerza motriz (artículo 1 y apartado 2 del artículo 7 del Reglamento alemán sobre circulación internacional de los vehículos automóviles, de 12 de noviembre de 1934, modificado en último lugar por el Decreto de 23 de no-

viembre de 1982; BGBl. I, pp. 1535 a 1536). Según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, [2] sólo podría tratarse de una *forma encubierta de discriminación* ejercida por razón de la nacionalidad. Ahora bien, ello no está suficientemente demostrado. El demandante en el litigio principal es alemán y, por consiguiente, constituye un ejemplo de que la normativa alemana se aplica indistintamente tanto a los alemanes como a los extranjeros. Para la mencionada normativa, el punto de partida no es la nacionalidad sino la probable utilización del vehículo en el extranjero que resulta, bien del hecho de que el vehículo esté destinado a la exportación, bien de la inexistencia de residencia permanente en la República Federal de Alemania. La residencia –como acertadamente ha señalado la Comisión– puede justificar clasificaciones diferentes. Por otra parte, igualmente se hacen distinciones dentro de la República Federal de Alemania según lo que se ha convenido en denominar «categorías regionales».

6. El demandante observa igualmente en la normativa alemana una violación del principio de *libre circulación de mercancías* (artículos 30 y 34) por parte de la República Federal de Alemania. Según el demandante, la acción de ésta consiste en el hecho de que el Estado autoriza las condiciones generales del contrato de seguro. Sin embargo, parece muy dudoso en este asunto que la autorización otorgada por el Estado pueda asimilarse a una medida nacional. Como expuso el Agente del Gobierno federal en la vista, ningún obstáculo jurídico impide a las aseguradoras alemanas establecer una bonificación para los vehículos matriculados con placas de aduana. La «Verband der Haftplichtversicherer, Unfallversicherer, Autoversicherer und Rechtsschutzversicherer e.V.» (Asociación de aseguradores en materia de responsabilidad civil, accidentes, vehículos automóviles y defensa y recurso), la denominada «HUK-Verband», llamó la atención de sus miembros, de modo expreso, acerca de esta posibilidad en una circular de 23 de noviembre de 1977. Por lo tanto, en el asunto presente, más bien se trata de una oferta de contrato de la compañía de seguros que corresponde al ámbito del Derecho privado, pero que puede someterse a autorización, y que el demandante aceptó libremente.

Sin embargo, puede dejarse esta cuestión en suspenso puesto que, según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, [3] el artículo 34 del Tratado se refiere únicamente a las medidas nacionales que tengan *por objeto* o *como efecto* restringir específicamente las corrientes de exportación y establecer, de este modo, una diferencia de trato entre el comercio interior de un Estado miembro y su comercio de exportación, proporcionando una ventaja particular a la producción nacional o al mercado interior del Estado miembro interesado. Es difícil afirmar que éste sea el caso de las disposiciones sobre tarifas a las que se refiere el demandante. Este no ha intentado demostrar qué interés podría tener la República Federal de Alemania en obstaculizar la exportación de vehículos automóviles. Por lo demás, la

[2] Sentencia de 12 de febrero de 1974, Sotgiu (152/73, Rec. p. 153).

[3] Sentencia de 10 de marzo de 1983, Fabricants raffineurs d'huile de graissage y otros (172/82, Rec. p. 555).

medida de que se trata sería igualmente inapropiada a estos efectos, puesto que el demandante asimismo tenía la posibilidad de exportar su vehículo de otra manera que no fuera por medio de su propia fuerza motriz o con placas de aduana. Podía haberlo exportado con otro vehículo (por ejemplo, con un transportista) o con otras placas (las placas rojas que se utilizan únicamente para el tránsito y que incluyen un seguro apropiado).

7. Tampoco existe una infracción del artículo 48 del Tratado. En virtud del apartado 2 de dicho artículo, procede la abolición de toda *discriminación* por razón de la *nacionalidad entre los trabajadores* de los Estados miembros, con respecto al empleo, la retribución y las demás condiciones de trabajo. Ahora bien, como antes se ha visto, en el asunto presente no existe ninguna discriminación por razón de la nacionalidad. Tampoco existe ninguna relación con «el empleo, la retribución y las demás condiciones de trabajo». La normativa alemana no está destinada únicamente a los trabajadores sino a todas las personas que tengan derecho a utilizar vehículos matriculados con placas de aduana, sin que deba tenerse en cuenta si dichas personas son trabajadores o no.

8. Tampoco puedo compartir el punto de vista del demandante según el cual la normativa alemana constituye una infracción del artículo 59 del Tratado. Dicha disposición regula la situación jurídica de los prestadores de servicios, mientras que el demandante es un destinatario de servicios. Es posible que la inexistencia de medidas de ejecución de la *libre prestación de servicios* en el sector de los seguros haya significado un inconveniente para el demandante, pero éste no ha profundizado en este aspecto. Por lo demás, tal suposición no permite concluir en que las tarifas actualmente en vigor infrinjan el Tratado. Las disposiciones relativas a la libre prestación de servicios no excluyen un *trato diferente* de los vehículos en los contratos de seguro *en función del lugar de utilización* del vehículo. Por esta razón, no se ve cuál es la disposición infringida por tratar diferentemente las placas corrientes y las placas de aduana. Además, las disposiciones relativas a la libre prestación de servicios no contienen ninguna indicación sobre la forma en que los contratos de seguro que se celebran en el interior de un país deben configurarse cuando ni siquiera se ha intentado utilizar los servicios de una compañía aseguradora establecida en otro Estado miembro.

C. En consecuencia, propongo al Tribunal de Justicia que responda a la cuestión planteada por el órgano jurisdiccional remitente del siguiente modo:

El Derecho comunitario no parece contener disposiciones que ordenen conceder la bonificación por falta de siniestralidad en el caso del seguro de responsabilidad civil de vehículos automóviles matriculados con placas de aduana.