ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (ΔΕΥΤΕΡΟ ΤΜΗΜΑ)
ΤΗΣ 21ης ΙΟΥΝΙΟΥ 1984 [1]

Asbl Bureau belge des assureurs automobiles κατά Adriano Fantozzi και SA Les Assurances populaires (αίτηση του Cour d'appel της Mons για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως)

«Υποχρεωτική ασφάλιση των αυτοκινήτων οχημάτων»

Υπόθεση 116/83

Περίληψη

Προσέγγιση νομοθεσιών — Ασφάλιση αστικής ευθύνης εξ αυτοκινήτου — Οδηγία 72/166 — Διακανονισμός των ζημιών από ατυχήματα — Διακανονισμός από το εθνικό γραφείο του τόπου του ατυχήματος — Προϋποθέσεις

(Οδηγία του Συμβουλίου 72/166, άρθρο 2, παράγραφος 2)

Το άρθρο 2, παράγραφος 2, της οδηγίας 72/166 πρέπει να ερμηνευτεί με την έννοια ότι, όσον αφορά την αποκατάσταση των ζημιών που προκλήθηκαν στο έδαφος κράτους μέλους της Κοινότητας από όχημα που έχει τη συνήθη στάθμευσή του στο έδαφος άλλου κράτους μέλους, όταν ο οδηγός του οχήματος αυτού έγινε κάτοχος με κλοπή ή βία, τα εθνικά γραφεία ασφάλισης έχουν την υποχρέωση να εξετάζουν τις αιτήσεις αυτές εντός των ορίων και προϋποθέσεων που καθορίζει η εθνική τους νομοθεσία.

Στην υπόθεση 116/83,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση του Cour d'appel της Mons (Βελγίου) προς το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογή του άρθρου 177 της συνθήκης ΕΟΚ, με την οποία το εν λόγω δικαστήριο ζητεί, στο πλαίσιο της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιόν του μεταξύ

ASBL BUREAU BELGE DES ASSUREURS AUTOMOBILES, Βρυξέλλες,

και

1. ADRIANO FANTOZZI, Frameries,

2. SA LES ASSURANCES POPULAIRES, Βρυξέλλες,

1 — Γλώσσα διαδικασίας: η γαλλική.

την έκδοση προδικαστικής απόφασης ως προς την ερμηνεία της οδηγίας του Συμβουλίου 72/166, 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),

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (δεύτερο τμήμα)

συγκείμενο από τους K. Bahlmann, πρόεδρο τμήματος, P. Pescatore και O. Due, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: Sir Gordon Slynn
γραμματέας: D. Louterman, υπάλληλος διοίκησης

εκδίδει την ακόλουθη

ΑΠΟΦΑΣΗ

Περιστατικά

Τα πραγματικά περιστατικά της υπόθεσης, 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 — Περιστατικά και διαδικασία

Στις 21 Αυγούστου 1976, το αυτοκίνητο του βέλγου υπηκόου Fantozzi, ασφαλισμένο έναντι υλικών ζημιών στις Assurances populaires στο Βέλγιο, υπέστη ζημίες στο Athis (Βέλγιο) από εξακριβωμένη υπαιτιότητα οδηγού που οδηγούσε αυτοκίνητο με γαλλικό αριθμό κυκλοφορίας και το οποίο είχε κλαπεί. Η αστική ευθύνη που θα μπορούσε να προκύψει από το εν λόγω αυτοκίνητο καλυπτόταν με ασφάλιση που είχε συναφθεί με τις Assurances mutuelles, Niort, στη Γαλλία. Πάντως, η ασφαλιστική αυτή εταιρεία αρνήθηκε να παρέμβει, επικαλούμενη τους όρους του ασφαλιστηρίου συμβολαίου της που δεν κάλυπταν την κλοπή. Ο Fantozzi και οι Assurances populaires στράφηκαν προς το Bureau belge des assureurs automobiles (Βελγικό Γραφείο ασφαλιστών αυτοκινήτων οχημάτων, στο εξής: Γραφείο) και ζήτησαν από το Tribunal de première instance της Mons, να καταδικάσει το εν λόγω Γραφείο να καταβάλει αποζημίωση προς αποκατάσταση της ζημίας που υπέστησαν. Με απόφαση της 26ης Ιανουαρίου 1979, το εν λόγω Tribunal δέχθηκε την αγωγή.

Το Γραφείο άσκησε έφεση κατά της απόφασης αυτής υποστηρίζοντας ουσιαστικά ότι το Tribunal προέβη σε εσφαλμένη ερμηνεία του νόμου της 4ης Ιουλίου 1972 που τροποποίησε το άρθρο 2, παράγραφος 2, του νόμου της 1ης Ιουλίου 1956, περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης στον τομέα των αυτοκινήτων οχημάτων.

Το Cour d'appel της Mons υπενθυμίζει ότι η εθνική αυτή διάταξη είχε θεσπιστεί μετά την οδηγία 72/166, κατά την οποία έπρεπε να χορηγηθεί ευνοϊκότερο καθεστώς στα αυτοκίνητα που έχουν τη συνήθη στάθμευσή τους στο έδαφος των κρατών μελών. Έτσι, τα αυτοκίνητα αυτά θα μπορούσαν στο εξής να κυκλοφορούν στο Βέλγιο χωρίς να είναι εφοδιασμένα με το διεθνές πιστοποιητικό ασφάλισης, υπό τον όρο ότι το εγκεκριμένο Γραφείο για το σκοπό αυτό υπέχει το ίδιο έναντι των προσώπων που υφίστανται ζημία την υποχρέωση να αποκαθιστά, σύμφωνα με τις διατάξεις του βελγικού νόμου, τις προκαλούμενες στο Βέλγιο από τα εν λόγω οχήματα ζημίες, με τη διευκρίνιση ότι η υποχρέωση του Γραφείου παραμένει ακόμα και αν δεν τηρήθηκε η υποχρέωση ασφάλισης. Το άρθρο 2, παράγραφος 2, της προαναφερόμενης οδηγίας προέβλεπε επίσης τη σύναψη συμφωνίας μεταξύ των έξι εθνικών γραφείων ασφάλισης «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 τους, και τα οποία προκλήθηκαν από την κυκλοφορία οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφος άλλου κράτους μέλους, είτε αυτά τα οχήματα είναι ασφαλισμένα είτε όχι». Η συμφωνία που προέβλεπε η οδηγία αυτή έχει πράγματι συναφθεί στις 16 Οκτωβρίου 1972. Το Cour d'appel της Mons, διαπιστώνοντας ότι στα εν λόγω κοινοτικά κείμενα έχουν δοθεί αποκλίνουσες ερμηνείες από τη βελγική και γαλλική νομολογία, υπέβαλε στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Συνάγεται από τους κανόνες του κοινοτικού δικαίου ότι η υποχρέωση των εθνικών ασφαλιστικών γραφείων περιλαμβάνει την αποκατάσταση των ζημιών που προκαλούνται στο έδαφος κράτους μέλους της ΕΟΚ από όχημα που έχει τη συνήθη στάθμευσή του στο έδαφος άλλου κράτους μέλους της ΕΟΚ, όταν ο οδηγός του οχήματος αυτού απόκτησε την κατοχή του με κλοπή ή βία;»

Η απόφαση περί παραπομπής πρωτοκολλήθηκε στη γραμματεία του Δικαστηρίου στις 24 Ιουνίου 1983.

Σύμφωνα με το άρθρο 20 του πρωτοκόλλου περί του οργανισμού του Δικαστηρίου της ΕΟΚ, γραπτές παρατηρήσεις κατέθεσαν, στις 14 Σεπτεμβρίου 1983, η κυβέρνηση της Γαλλικής Δημοκρατίας, εκπροσωπούμενη από τον Jean-Paul Costes, μέλος της γενικής γραμματείας της διυπουργικής επιτροπής για τα ζητήματα της ευρωπαϊκής οικονομικής συνεργασίας, στις 20 Σεπτεμβρίου 1983, η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, εκπροσωπούμενη από τον C. P. J. Muttukumaru του Treasury Solicitor's Department, και στις 21 Σεπτεμβρίου 1983, η κυβέρνηση της Ιταλικής Δημοκρατίας, εκπροσωπούμενη από τον Pier Giorgio Ferri, avvocato dello Stato.

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

II — Σύνοψη των γραπτών παρατηρήσεων που κατατέθηκαν ενώπιον του Δικαστηρίου

Η *κυβέρνηση της Γαλλικής Δημοκρατίας* παραπέμπει στο υπόμνημά της που κατέθεσε στην υπόθεση 64/83. Παρατηρεί πρώτον ότι, κατ' εφαρμογή των αρχών που

περιλαμβάνονται στην οδηγία, είναι σαφές ότι η άρση του ελέγχου της ασφάλισης στα σύνορα συνδυάζεται, από την ίδια την οδηγία, με τη θεμελιώδη εγγύηση που προσφέρει το κράτος μέλος στο έδαφος του οποίου εισέρχονται τα οχήματα, τα οποία έχουν τη συνήθη στάθμευσή τους στα άλλα κράτη μέλη, ότι η αποζημίωση των θυμάτων για ζημίες που ενδεχόμενα έχει προκαλέσει ένα όχημα καταβάλλεται υπό τις προϋποθέσεις που προβλέπει η εθνική νομοθεσία του κράτους στο έδαφος του οποίου έχει συμβεί το ατύχημα, και καλύπτεται βάσει της συμφωνίας που έχει συναφθεί μεταξύ των εθνικών γραφείων ασφάλισης, είτε τα οχήματα αυτά είναι ασφαλισμένα είτε όχι.

Οι «προϋποθέσεις» που αναφέρει η οδηγία είναι οι προϋποθέσεις που αφορούν το διακανονισμό των ζημιών από ατυχήματα· συγκεκριμένα πρόκειται για το διακανονισμό των ζημιών μέχρι του ανώτατου ορίου της υποχρεωτικής ασφάλισης του κράτους στο έδαφος του οποίου προξενούνται, και εντός του πεδίου εφαρμογής της νομοθεσίας αυτής, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι εξαιρέσεις εγγυήσεων που μπορούν ενδεχόμενα, βάσει του εφαρμοστέου δικαίου, να περιλαμβάνονται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

Έτσι, η ερμηνεία που προτείνεται είναι σύμφωνη με την αρχή που περιλαμβάνεται στην οδηγία και έχει πρυτανεύσει στην επεξεργασία των κειμένων που εφαρμόζονται στον τομέα αυτόν: έτσι ο γαλλικός νόμος της 21ης Δεκεμβρίου 1972 έχει επεκτείνει την κατά τόπο αρμοδιότητα του Fonds de Garantie Automobile — στο εξής FGA —, προκειμένου να είναι σε θέση να καλύπτει τις αποζημιώσεις που προκύπτουν από ατυχήματα τα οποία προκαλούνται στην αλλοδαπή από οχήματα εγγεγραμμένα στη Γαλλία και μη ασφαλισμένα, αφού οι αποζημιώσεις αυτές καταβάλλονται προηγουμένως από το εθνικό γραφείο της χώρας του ατυχήματος· αντίστοιχα, το FGA έχει απαλλαγεί από την υποχρέωση να παρεμβαίνει υπέρ των θυμάτων των ατυχημάτων που προκαλούνται στη Γαλλία από μη ασφαλισμένα οχήματα και εγγεγραμμένα σε άλλο κράτος μέλος της Κοινότητας.

Εξάλλου, θα πρέπει να υπογραμμιστεί ότι αντίθετη ερμηνεία θα είχε ως συνέπεια να στερήσει την οδηγία από μέρος της πρακτικής της αποτελεσματικότητας: τα θύματα ατυχημάτων που προκαλούνται στη Γαλλία από οχήματα εγγεγραμμένα σε άλλα κράτη μέλη, υπό συνθήκες κατά τις οποίες ο γάλλος ασφαλιστής θα είχε ενδεχόμενα τη δυνατότητα να προβάλει αντίρρηση, θα διέτρεχαν πραγματικά τον κίνδυνο να μην επιτύχουν καμιά αποκατάσταση της ζημίας που έχουν υποστεί ούτε εκ μέρους του FGA ούτε εκ μέρους του Bureau central français (Κεντρικού Γαλλικού Γραφείου), το οποίο ενεργεί εν ονόματι και για λογαριασμό του αντίστοιχου γραφείου του κράτους εγγραφής του οχήματος.

Η *κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου* διευκρινίζει πρώτον ότι το άρθρο 2, παράγραφος 2, της οδηγίας 72/166 δεν επιβάλλει καμιά υποχρέωση, αλλά συνιστά απλώς διάταξη η οποία διευκρινίζει το χρονικό σημείο από το οποίο οι διατάξεις της οδηγίας, εκτός από τα άρθρα 3 και 4, θα έχουν ουσιαστική ισχύ, δηλαδή όταν τα εννέα εθνικά γραφεία των κρατών μελών θα έχουν συνάψει συμφωνία σύμφωνα με την οικεία διάταξη.

Η βρετανική κυβέρνηση παρατηρεί επιπλέον ότι η πρόσθετη σύμβαση μεταξύ των εθνικών γραφείων της 16ης Οκτωβρίου 1972, δεν συνιστά πράξη που έχει εκδώσει κοινοτικό όργανο και κατά συνέπεια το Δικαστήριο δεν έχει αρμοδιότητα να ερμηνεύει την εν λόγω σύμβαση. Το Δικαστήριο πρέπει επομένως να περιοριστεί στην ερμηνεία του άρθρου 2, παράγραφος 2, της οδηγίας.

Σχετικά, το Ηνωμένο Βασίλειο υπενθυμίζει ότι η οδηγία 72/166 δεν επιβάλλει κανένα *βαθμό* εναρμόνισης των νόμιμων εθνικών διατάξεων των κρατών μελών όσον αφορά την υποχρεωτική ασφάλιση. Η οδηγία έχει θεσπιστεί βάσει μιας υπόθεσης που τοποθετείται στο πεδίο εφαρμογής του συστή-

ματος της πράσινης κάρτας, το οποίο προβλέπει το διακανονισμό των ζημιών από ατυχήματα που πρέπει να καλύπτονται από υποχρεωτική ασφάλιση, σύμφωνα με το δίκαιο του συμβαλλομένου κράτους στο οποίο συνέβη το ατύχημα που προκάλεσε τη ζημία. Επομένως, η διατύπωση «σύμφωνα με τις διατάξεις της εθνικής του νομοθεσίας περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως», της παραγράφου 2 του άρθρου 2, «αναφέρεται στη νομοθεσία περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως του κράτους μέλους στο έδαφος του οποίου έχει συμβεί το ατύχημα που προκάλεσε τη ζημία». Αν η εν λόγω νομοθεσία δεν απαιτεί ασφάλιση, κυρίως, στην περίπτωση κλοπής του οχήματος, οι ζημίες που προκαλούνται υπό τις περιστάσεις αυτές βρίσκονται εκτός του πεδίου εφαρμογής της συμφωνίας που αναφέρει η οδηγία.

Κατά συνέπεια, το Ηνωμένο Βασίλειο προτείνει στο Δικαστήριο να απαντήσει ως εξής στο ερώτημα που υπέβαλε το εθνικό δικαστήριο:

«Το άρθρο 2, παράγραφος 2, της τροποποιημένης οδηγίας δεν θεσπίζει από μόνο του καμιά υποχρέωση για τα εθνικά γραφεία ασφάλισης των κρατών μελών, αλλά προβλέπει τη σύναψη συμφωνίας μεταξύ των εθνικών γραφείων των κρατών μελών, η οποία να εγγυάται το διακανονισμό των ζημιών που προκύπτουν από τη χρήση οχημάτων τα οποία, δυνάμει του δικαίου του κράτους μέλους στο έδαφος του οποίου συμβαίνει το ατύχημα, πρέπει να καλύπτονται από ασφάλιση, πράγμα που δεν περιλαμβάνει τις ζημίες τις οποίες προκάλεσε όχημα που έχει κτηθεί με κλοπή ή βία εφόσον η εθνική νομοθεσία του κράτους μέλους, στο έδαφος του οποίου συμβαίνει το ατύχημα απαιτεί, οι ζημίες που προκύπτουν από τη χρήση οχήματος που έχει κτηθεί με κλοπή ή με βία να καλύπτονται με υποχρεωτική ασφάλιση.»

Η *ιταλική κυβέρνηση* διευκρινίζει ότι η συμφωνία μεταξύ των εθνικών γραφείων ασφάλισης της 16ης Οκτωβρίου 1972, ορίζει με το άρθρο 2 ότι ο κύριος, ο κάτοχος και /ή ο οδηγός οχήματος που έχει τη συνήθη στάθμευσή του στο έδαφος κράτους μέλους, και κυκλοφορεί στο έδαφος άλλου κράτους μέλους και στο οποίο υπόκειται στην υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης, «θεωρούνται ως ασφαλισμένοι κατά την έννοια της πρότυπης σύμβασης μεταξύ των γραφείων και ως κάτοχοι έγκυρου πιστοποιητικού ασφάλισης που έχει εκδώσει το οικείο γραφείο για το έδαφος στο οποίο το όχημα έχει τη συνήθη στάθμευσή του . . .».

Η πρότυπη σύμβαση μεταξύ γραφείων προβλέπει με το πρώτο άρθρο της ότι το ασφαλιστήριο που χορηγείται σ' έναν ασφαλισμένο για να καλύπτει την ευθύνη που ο ασφαλισμένος υπέχει λόγω της χρήσης οχήματος «θεωρείται ότι καλύπτει ακριβώς τις εγγυήσεις που απαιτεί ο νόμος περί υποχρεωτικής ασφάλισης των αυτοκινήτων οχημάτων της χώρας στην οποία έχει συμβεί το ατύχημα».

Εκτιμώντας ότι το άρθρο 2 της οδηγίας 72/166 πρέπει να ερμηνευθεί υπό το φως της συμπληρωματικής σύμβασης της 16ης Οκτωβρίου 1972 και της πρότυπης σύμβασης, η ιταλική κυβέρνηση υποστηρίζει ότι το εθνικό γραφείο, το οποίο διαχειρίζεται τη ζημία, υποχρεούται να ενεργήσει όπως οι εθνικοί ασφαλιστές και επομένως να εγγυάται τη ζημία υπό τις προϋποθέσεις που ορίζει η ίδια η εθνική του νομοθεσία στον τομέα της υποχρεωτικής ασφάλισης. Κατά την ιταλική κυβέρνηση επομένως, η κοινοτική διάταξη πρέπει να ερμηνευθεί ως αναφερόμενη στο σύνολο του συστήματος υποχρεωτικής ασφάλισης που ισχύει σε μια χώρα και όχι περιοριστικά, ως να αναφέρεται μόνο στα νόμιμα ανώτατα όρια που προβλέπονται ή σε άλλες ειδικές προϋποθέσεις.

Επομένως, η ιταλική κυβέρνηση προτείνει, στο ερώτημα που υπέβαλε το παραπέμπον δικαστήριο, να δοθεί η ακόλουθη απάντηση:

«Οι "προϋποθέσεις που ορίζονται από την εθνική της νομοθεσία περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως", για τις οποίες γίνεται λόγος στο άρθρο 2, παράγραφος 2, της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 24ης Απριλίου 1972, αναφέρονται στο σύνολο του συστήματος υποχρεωτικής ασφάλισης που ισχύει σε κάθε χώρα· οι προϋποθέσεις αυτές περιλαμβάνουν την προϋπόθεση που αφορά τον ενεργό ή μη χαρακτήρα της ασφαλιστικής κάλυψης για τις ζημίες που προκαλούνται από όχημα του οποίου ο οδηγός έγινε κάτοχος με κλοπή ή βία.»

III — Προφορική διαδικασία

Το Asbl Bureau belge des assureurs automobiles, εκπροσωπούμενο από τον Omneslaghe, δικηγόρο Βρυξελλών, 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 στη συνεδρίαση της 12ης Απριλίου 1984.

Το *Asbl Bureau belge des assureurs automobiles* έχει την άποψη ότι το ερώτημα που υποβλήθηκε στο Δικαστήριο δεν επιλύθηκε πραγματικά με τις αποφάσεις που εξέδωσε το τελευταίο σε παραπλήσιους τομείς και, ιδίως, με την απόφαση της 9ης Φεβρουαρίου 1984 (Bureau central français, υπόθεση 64/83, Συλλογή 1984, σ. 689).

Το βελγικό γραφείο υπενθυμίζει, πρώτον, ότι η εν λόγω οδηγία είχε περιορισμένο στόχο, ψυχολογικού ουσιαστικά χαρακτήρα: ότι κάθε ευρωπαίος πολίτης μπορεί να μεταβαίνει από ένα κράτος μέλος σε άλλο χωρίς να είναι υποχρεωμένος να εμφανίζει το πιστοποιητικό ασφάλισης.

Για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός, ήταν αναγκαίο να πραγματοποιηθούν τρεις ενδιάμεσοι στόχοι:

— να καταστεί υποχρεωτική η ασφάλιση της αστικής ευθύνης για τα αυτοκίνητα οχήματα·

— να ληφθούν μέτρα ώστε η υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης να καλύπτει τα ατυχήματα που προκαλούνται στο σύνολο της Κοινότητας·

— να εμποδίζεται η είσοδος στην Κοινότητα οχήματος που έχει τη συνήθη στάθμευσή του εκτός των χωρών της Κοινότητας, αν η αστική ευθύνη δεν καλύπτεται με ασφάλιση για ολόκληρο το κοινοτικό έδαφος.

Σ' αυτά προστέθηκε ένα συμπληρωματικό στοιχείο για να παρέχεται βοήθεια στον αυτοκινητιστή στον οποίο επεσυνέβη ατύχημα εκτός της χώρας του, εν προκειμένω, τα γραφεία ασφάλισης. Τα γραφεία αυτά που ιδρύθηκαν στις τότε έξι χώρες μέλη, έπρεπε να εγγυώνται το διακανονισμό των ζημιών από ατυχήματα στο έδαφος του κράτους στο οποίο δημιουργήθηκαν υπό τις προϋποθέσεις που προέβλεπε η οικεία εθνική νομοθεσία.

Κατά το βελγικό γραφείο, το Δικαστήριο δεν έχει καμιά αρμοδιότητα για να ερμηνεύει τις συμβατικές διατάξεις της συμφωνίας μεταξύ των γραφείων ασφάλισης και πρέπει να περιορίσει την ερμηνεία του στην έκταση εφαρμογής του άρθρου 2, παράγραφος 2, της οδηγίας.

Αφού αναφέρει ότι η σύμβαση μεταξύ των γραφείων ασφάλισης συνήφθη σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που προέβλεπε η οδηγία, το βελγικό γραφείο εξετάζει την επίδικη διάταξη. Κατά το γραφείο, η άποψη της γαλλικής κυβέρνησης καθώς και η άποψη του Fantozzi, κατά την οποία το βελγικό γραφείο υπέχει υποχρέωση ασφαλιστικής κάλυψης, συνεπάγεται ότι οι όροι «σύμφωνα με τις διατάξεις της εθνικής του νομοθεσίας περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως», θα έχαναν κάθε νόημα. Πράγματι, οι όροι αυτοί σημαίνουν ότι το βελγικό γραφείο δεν έπρεπε να παρεμβαίνει παρά μόνο κατά το μέτρο που η βελγική εθνική νομοθεσία επιβάλλει την υποχρεωτική ασφάλιση, ακόμη και αν ο οδηγός δεν συνήψε την υποχρεωτική αυτή ασφάλιση.

Η ανάλυση αυτή επιβεβαιώνεται από τη νέα κοινοτική οδηγία που θεσπίστηκε στον τομέα αυτό στις 30 Δεκεμβρίου 1983.

Το βελγικό γραφείο προτείνει, επομένως, στο Cour d'appel της Mons να δοθεί η απάντηση ότι:

«— Το άρθρο 2, παράγραφος 2, δεν θεσπίζει καθεαυτό καμιά υποχρέωση ως προς τα γραφεία ασφαλιστών, η δε υποχρέωση αυτή προκύπτει αποκλειστικά από τη σύμβαση.

— Χρησιμοποιώντας την έκφραση "[σύμφωνα με τις] διατάξεις της εθνικής του νομοθεσίας", ο κοινοτικός νομοθέτης αναφέρεται στο σύνολο του συστήματος της υποχρεωτικής ασφάλισης σε κάθε χώρα, με συνέπεια ότι, αν το σύστημα αυτό αποκλείει την υποχρεωτική ασφάλιση του οχήματος που έχει κλαπεί ή αφαιρέθηκε δολίως, ο αποκλεισμός αυτός πρέπει να εφαρμόζεται και ως προς τις υποχρεώσεις τις οποίες τα εθνικά γραφεία οφείλουν να αναλάβουν δυνάμει της συμφωνίας.»

Η *Επιτροπή* θεωρεί ουσιαστικά ότι η απάντηση που πρέπει να δοθεί στο ερώτημα που υπέβαλε το Cour d'appel της Mons πρέπει να είναι όμοια με την απάντηση που έδωσε το Δικαστήριο στις 9 Φεβρουαρίου 1984 στην υπόθεση 64/83, Bureau central français, δηλαδή ότι, κατ' ουσία, πρέπει να γίνει αναφορά στην εθνική νομοθεσία του κράτους του ατυχήματος.

Η Επιτροπή προσθέτει ότι η δεύτερη οδηγία της 30ής Δεκεμβρίου 1983, εφαρμοστέα από την 31η Δεκεμβρίου 1987, τροποποιεί το ισχύον σύστημα καταργώντας το αντιτάξιμο της κλοπής στον τρίτο — θύμα —, με τη δυνατότητα κατά παρέκκλιση, για τα κράτη μέλη, να προβλέπουν εθνική ρύθμιση, καταργώντας όμως όλους τους κινδύνους διαμάχης και προσφυγής σε διεθνές επίπεδο.

Ο γενικός εισαγγελέας ανέπτυξε τις προτάσεις του στη συνεδρίαση της 12ης Απριλίου 1984.

Σκεπτικό

1 Με απόφαση της 7ης Ιουνίου 1983, που περιήλθε στο Δικαστήριο στις 24 Ιουνίου του ίδιου έτους, το Cour d'appel της Mons (Βελγίου) υπέβαλε, δυνάμει του άρθρου 177 της συνθήκης ΕΟΚ, προδικαστικό ερώτημα ως προς την ερμηνεία του άρθρου 2, παράγραφος 2, 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).

2 Το ερώτημα αυτό ανέκυψε στο πλαίσιο δίκης μεταξύ του Bureau belge des assureurs automobiles, αφενός, και του Fantozzi και των Assurances populaires των Βρυξελλών, αφετέρου.

3 Το Bureau belge des assureurs automobiles (Βελγικό γραφείο ασφαλιστών αυτοκινήτων οχημάτων) [στο εξής: Γραφείο], είναι ένα από τα εθνικά γραφεία που

συστήθηκαν στο πλαίσιο του συστήματος του διεθνούς πιστοποιητικού ασφάλισης «πράσινης κάρτας». Ένα από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του συστήματος είναι ότι στηρίζεται σε συμφωνίες ιδιωτικού δικαίου μεταξύ των εθνικών γραφείων ασφάλισης, σύμφωνα με πρότυπο, αποκαλούμενο «πρότυπη σύμβαση μεταξύ γραφείων». Δυνάμει των συναφθεισών συμφωνιών, κάθε εθνικό γραφείο αναλαμβάνει, αφενός μεν, την υποχρέωση να διακανονίζει στη χώρα του τις ζημίες ατυχημάτων που προκαλούνται από οχήματα εγγεγραμμένα στα οικεία μητρώα των άλλων χωρών μελών, αφετέρου δε, να αποδίδουν στα αλλοδαπά γραφεία, τις ζημίες ατυχημάτων που έχουν διακανονίσει και οι οποίες προκλήθηκαν από οχήματα ασφαλισμένα στη χώρα του.

4 Στις 21 Αυγούστου 1976 στο Athis (Βέλγιο), το αυτοκίνητο του βέλγου υπηκόου Fantozzi, ασφαλισμένο στις Assurances populaires στο Βέλγιο, υπέστη ζημίες από εξακριβωμένη υπαιτιότητα οδηγού που οδηγούσε αυτοκίνητο εγγεγραμμένο στη Γαλλία και το οποίο είχε κλαπεί.

5 Επειδή η γαλλική ασφαλιστική εταιρεία, η οποία ασφάλισε το εν λόγω αυτοκίνητο ως προς την αστική ευθύνη, αρνήθηκε να παρέμβει, επικαλούμενη τους όρους του ασφαλιστηρίου συμβολαίου της που δεν κάλυπταν την κλοπή, ο Fantozzi και οι Assurances populaires στράφηκαν κατά του Bureau belge des assureurs automobiles (βελγικού γραφείου ασφαλιστών αυτοκινήτων οχημάτων) και ζήτησαν από το Tribunal de première instance της Mons να καταδικάσει το εν λόγω Γραφείο να καταβάλει αποζημίωση προς αποκατάσταση της ζημίας που υπέστησαν.

6 Επειδή το εν λόγω Tribunal δέχτηκε την αγωγή με απόφαση της 26ης Ιανουαρίου 1979, το βελγικό γραφείο ασφαλιστών αυτοκινήτων οχημάτων άσκησε έφεση υποστηρίζοντας ουσιαστικά ότι το Tribunal ερμήνευσε κακώς το βελγικό νόμο.

7 Το Cour d'appel της Mons υπενθυμίζει ότι η εθνική νομοθεσία, και κυρίως ο νόμος της 4ης Ιουλίου 1972, θεσπίστηκε κατόπιν της οδηγίας 72/166 και ότι, κατ' αυτό, η οδηγία αυτή παρέχει ευνοϊκότερο καθεστώς στα οχήματα που έχουν τη συνήθη στάθμευσή τους στο έδαφος των κρατών μελών, εφόσον τα εν λόγω οχήματα μπορούν να κυκλοφορούν στο Βέλγιο χωρίς να είναι εφοδιασμένα με το διεθνές πιστοποιητικό ασφάλισης, υπό τον όρο το γραφείο που δημιουργήθηκε για το σκοπό αυτό, να αναλαμβάνει την αποκατάσταση των ζημιών που προκλήθηκαν στο Βέλγιο από τα οχήματα αυτά ακόμη και αν η υποχρέωση ασφάλισης δεν έχει τηρηθεί. Εξάλλου, το άρθρο 2, παράγραφος 2,

της οδηγίας αυτής προέβλεπε επίσης τη σύναψη συμφωνίας μεταξύ των έξι εθνικών γραφείων ασφάλισης, η οποία και πράγματι συνήφθη στις 16 Οκτωβρίου 1972.

8 Διαπιστώνοντας ότι στα εν λόγω κοινοτικά κείμενα δόθηκαν διαφορετικές ερμηνείες από τα βελγικά και τα γαλλικά δικαστήρια, το Cour d'appel της Mons ζήτησε από το Δικαστήριο να αποφανθεί προδικαστικώς επί του ακόλουθου ερωτήματος:

«Συνάγεται από τους κανόνες του κοινοτικού δικαίου ότι η υποχρέωση των εθνικών ασφαλιστικών γραφείων περιλαμβάνει την αποκατάσταση των ζημιών που προκαλούνται στο έδαφος κράτους μέλους της ΕΟΚ από όχημα που έχει τη συνήθη στάθμευσή του στο έδαφος άλλου κράτους μέλους της ΕΟΚ, όταν ο οδηγός του οχήματος αυτού απόκτησε την κατοχή του με κλοπή ή βία;»

9 Πριν από την εξέταση του προβλήματος που ανέκυψε με το υποβληθέν ερώτημα, πρέπει να υπομνηστεί ότι η οδηγία του Συμβουλίου της 24ης Απριλίου 1972 θέσπισε σύστημα του οποίου τα ουσιώδη χαρακτηριστικά, εκτιθέμενα με σαφήνεια στις τρεις τελευταίες αιτιολογικές σκέψεις συνοψίζονται ως εξής:

— κατάργηση του ελέγχου της πράσινης κάρτας για τα οχήματα που έχουν τη συνήθη στάθμευσή τους σε κράτος μέλος και τα οποία εισέρχονται στο έδαφος άλλου κράτους μέλους, χάρη στη συμφωνία μεταξύ των έξι εθνικών γραφείων ασφάλισης, κατά την οποία κάθε εθνικό γραφείο εγγυάται, υπό τις προϋποθέσεις που προβλέπει η εθνική νομοθεσία, την αποκατάσταση των ζημιών που παρέχουν δικαίωμα αποζημίωσης, οι οποίες προκαλούνται στο έδαφός του από ένα από τα οχήματα αυτά, είτε είναι ασφαλισμένο είτε όχι·

— τεκμήριο ότι κάθε κοινοτικό αυτοκίνητο όχημα που κυκλοφορεί στο έδαφος της Κοινότητας καλύπτεται από ασφάλιση, που συνεπάγεται ότι η εθνική νομοθεσία των κρατών μελών προβλέπει την υποχρέωση ασφάλισης της αστικής ευθύνης που προκύπτει από τα οχήματα αυτά.

10 Το άρθρο 2, παράγραφος 2, της οδηγίας αυτής ορίζει 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 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.»

11 Επειδή το Δικαστήριο είναι αρμόδιο μόνο για την ερμηνεία του άρθρου 2, παράγραφος 2, της οδηγίας 72/166, κατ' αποκλεισμό κάθε μεταγενέστερης συμβατικής διάταξης, το υποβληθέν ερώτημα ισοδυναμεί με το αν η εγγύηση που πρέπει να παρέχει κάθε εθνικό γραφείο συνεπάγεται και την υποχρέωση διακανονισμού των ζημιών που προκαλούνται στο έδαφός του από οχήματα τα οποία σταθμεύουν συνήθως στο έδαφος άλλου κράτους μέλους, ακόμη και όταν ο οδηγός του οχήματος αυτού έγινε κάτοχος κατόπιν κλοπής ή βίας, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι περιπτώσεις αποκλεισμού από την ασφάλιση που προβλέπει η νομοθεσία του κράτους αυτού.

12 Οι διάδικοι επέμειναν στις απόψεις που είχαν ήδη υποστηρίξει στην υπόθεση 64/83 (απόφαση της 9. 2. 1984, Bureau central français, Συλλογή 1984, σ. 689). Εξάλλου, η γαλλική κυβέρνηση υποστηρίζει ότι οι διατάξεις του άρθρου 2, παράγραφος 2, της επίδικης οδηγίας έχουν ως συνέπεια ότι, στην υπό κρίση υπόθεση, το βελγικό γραφείο ασφάλισης έχει την υποχρέωση να καλύψει και τις συνέπειες των ατυχημάτων που προκλήθηκαν από όχημα, το οποίο έχει κλαπεί, ανεξαρτήτως των αντιθέτων διατάξεων της βελγικής νομοθεσίας. Αντιθέτως, η ιταλική και βρετανική κυβέρνηση, η Επιτροπή και το βελγικό γραφείο ασφαλιστών αυτοκινήτων οχημάτων έχουν την άποψη ότι η οδηγία δεν μπορεί να ερμηνευτεί παρά μόνο κατά την έννοια ότι οι αιτήσεις αποζημίωσης κατά των οχημάτων που προέρχονται από άλλα κράτη μέλη πρέπει να εξετάζονται επί της ίδιας βάσης όπως οι αιτήσεις που υποβάλλονται κατά των οχημάτων τα οποία καλύπτονται με υποχρεωτική ασφάλιση στο κράτος του γραφείου που είναι επιφορτισμένο με το διακανονισμό της ζημίας.

13 Όπως δέχτηκε το Δικαστήριο με την απόφασή του της 9ης Φεβρουαρίου 1984 (που αναφέρθηκε ήδη), από την εξέταση της οδηγίας 72/166 προκύπτει ότι «για κάθε όχημα στο οποίο εφαρμόζεται η οδηγία, το εθνικό γραφείο του κράτους μέλους όπου έχει συμβεί το ατύχημα εγγυάται το διακανονισμό των ζημιών που πρέπει να καλύπτονται από υποχρεωτική ασφάλιση της χώρας αυτής, στα όρια

και υπό τις προϋποθέσεις που καθορίζει η ίδια η εθνική του νομοθεσία, άσχετα από το αν ο οδηγός καλύπτεται από ασφάλιση ή όχι.»

14 Από αυτό προκύπτει ότι στο υποβληθέν ερώτημα προσήκει η απάντηση ότι το άρθρο 2, παράγραφος 2, της οδηγίας 72/166 έχει την έννοια ότι, όσον αφορά την αποκατάσταση των ζημιών που προκλήθηκαν στο έδαφος κράτους μέλους της ΕΟΚ από όχημα που έχει τη συνήθη στάθμευσή του στο έδαφος άλλου κράτους μέλους της ΕΟΚ, όταν ο οδηγός του οχήματος αυτού έγινε κάτοχός του με κλοπή ή βία, τα εθνικά γραφεία ασφάλισης έχουν την υποχρέωση να εξετάζουν τις αιτήσεις αυτές εντός των ορίων και προϋποθέσεων που καθορίζει η εθνική τους νομοθεσία.

15 Η απόφαση του Δικαστηρίου (πρώτο τμήμα) της 9ης Φεβρουαρίου 1984 (Bureau central français, 64/83, Συλλογή 1984, σ. 689) επισυνάπτεται στην παρούσα απόφαση της οποίας αποτελεί συμπλήρωμα.

Επί των δικαστικών εξόδων

16 Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν η κυβέρνηση της Γαλλικής Δημοκρατίας, η κυβέρνηση της Ιταλικής Δημοκρατίας, η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου και η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, οι οποίες κατέθεσαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, δεν αποδίδονται. Δεδομένου ότι η παρούσα 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 (δεύτερο τμήμα),

κρίνοντας επί του ερωτήματος που του υπέβαλε με απόφαση της 7ης Ιουνίου 1983 το Cour d'appel της Mons του Βελγίου, αποφαίνεται:

Το άρθρο 2, παράγραφος 2, της οδηγίας 72/166 έχει την έννοια ότι, όσον αφορά την αποκατάσταση των ζημιών που προκλήθηκαν στο έδαφος κράτους μέλους της ΕΟΚ από όχημα που έχει τη συνήθη στάθμευσή του στο έδαφος άλλου κράτους μέλους της ΕΟΚ, όταν ο οδηγός του οχήματος αυτού έγινε

κάτοχός του με κλοπή ή βία, τα εθνικά γραφεία ασφάλισης έχουν την υποχρέωση να εξετάζουν τις αιτήσεις αυτές εντός των ορίων και προϋποθέσεων που καθορίζει η εθνική τους νομοθεσία.

Bahlmann Pescatore Due

Δημοσιεύτηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 21 Ιουνίου 1984.

Κατ' εντολή
του γραμματέα

H. A. Rühl

Κύριος υπάλληλος διοικήσεως

Ο πρόεδρος του δεύτερου τμήματος

K. Bahlmann

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ SIR GORDON SLYNN ΠΟΥ ΑΝΑΠΤΥΧΘΗΚΑΝ ΣΤΙΣ 12 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1984 [1]

Κύριε πρόεδρε,
Κύριοι δικαστές,

Στις 21 Αυγούστου 1976 επεσυνέβη ένα ατύχημα μεταξύ δύο αυτοκινήτων οχημάτων, από τα οποία το μεν ένα ανήκε στον Fantozzi, κάτοικο του Βασιλείου του Βελγίου, το δε άλλο ήταν εγγεγραμμένο στη Γαλλία αλλά οδηγούμενο από πρόσωπο που το είχε κλέψει.

Το τελευταίο όχημα ήταν ασφαλισμένο από τον κύριό του σε γαλλική ασφαλιστική εταιρεία. Η εταιρεία αυτή αρνήθηκε να καλύψει τη ζημία στο όχημα, στηριζόμενη σε ρήτρα του ασφαλιστηρίου συμβολαίου η οποία απέκλειε την ευθύνη για ατύχημα προκαλούμενο από όχημα που έχει κλαπεί και οδηγούμενο από τον κλέπτη. Η ασφαλιστική εταιρεία στηρίχθηκε επίσης στο γεγονός ότι, βάσει της γαλλικής νομοθεσίας δεν γεννάται αξίωση για ασφαλιστική κάλυψη όταν οι ζημίες προκλήθηκαν από όχημα το οποίο εκλάπη.

Ο Fantozzi άσκησε αγωγή κατά του Bureau belge des assureurs automobiles (Βελγικό γραφείο ασφαλιστών αυτοκινήτων οχημάτων), που είναι το εθνικό γραφείο το οποίο αντιπροσωπεύει τις ασφαλιστικές εταιρείες στο Βέλγιο. Το δικαστήριο έκρινε πρωτοδίκως ότι το Γραφείο ευθυνόταν για την αποκατάσταση της ζημίας που υπέστη ο Fantozzi. Το Γραφείο άσκησε έφεση ενώ-

1 — Μετάφραση από τα αγγλικά.