FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT F. G. JACOBS

fremsat den 20. maj 1992 *

Hr. præsident,
De herrer dommere,

1. Tribunal de grande instance de Toulon (Var, Frankrig) har anmodet om en præjudiciel afgørelse af betydningen af udtrykket »område, hvor et køretøj er hjemmehørende«, der optræder i artikel 1, stk. 4, i Rådets direktiv 72/166/EØF af 24. april 1972 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse (EFT L 103, s. 1), som ændret ved artikel 4 i Rådets direktiv 84/5/EØF af 30. december 1983 (EFT 1984 L 8, s. 17).

2. Spørgsmålet er blevet rejst under en sag vedrørende et trafikuheld, der skete i Frankrig den 25. juli 1985. Familien Fournier befandt sig i et køretøj, der blev påkørt af et andet køretøj, ført af Vaiter van Werven, som klart var ansvarlig for påkørslen. Sidstnævntes køretøj var oprindelig indregistreret i Tyskland, men det var blevet slettet i registeret, efter at det var blevet stjålet i Nederlandene. Køretøjet var på ulykkestidspunktet forsynet med nederlandske nummerplader, der var identiske med pladerne på en anden bil, der tilhørte en hr. Koppelman. Van Werven var ikke dækket af den lovpligtige forsikring, der foreskrives i artikel 3 i direktiv 72/166.

3. Familien Fournier anlagde sag mod Van Werven og Bureau central français des assurances (herefter benævnt »bureauet« eller »det franske bureau«). Familien påstod, at bureauet var erstatningspligtigt i henhold til artikel 420-1 i den franske forsikringslov, ifølge hvilken bureauet har pligt til at betale erstatning til ofre for ulykker, der forvoldes af motorkøretøjer, som er hjemmehørende i en af Fællesskabets medlemsstater. Bureauet gjorde gældende, at det ikke var erstatningspligtigt over for ægteparret Fournier, eftersom bilens nederlandske nummerplader ikke var ægte. Bureauet påpegede, at det i sådanne tilfælde er et andet organ, nemlig Fonds de garantie automobile, der i henhold til en overenskomst mellem de to organer er ansvarlig. Bureauet har endvidere anlagt erstatningssag mod sit nederlandske modstykke, Nederlands Bureau der Motorrijtuigverzekeraars (herefter benævnt »det nederlandske bureau«), hvorunder det har gjort gældende, at ansvaret bør påhvile dette organ, fordi den bil, Van Werven kørte i, var forsynet med nederlandske nummerplader. Det nederlandske bureau har til gengæld anlagt erstatningssag mod sit tyske modstykke, nemlig HUK-Verband, og mod HUK-Coburg, det tyske forsikringsselskab,

* Originalsprog: fransk.

som forsikrede køretøjet, mens det endnu var i den retmæssige ejers besiddelse.

4. Den sag, der er anlagt ved den nationale ret, drejer sig først og fremmest om at afklare, hvilken af de fem ovennævnte organer — det franske bureau, Fonds de garantie automobile, det nederlandske bureau, HUK-Verband eller HUK-Coburg — der har det endelige erstatningsansvar over for familien Fournier. Tribunal de grande instance de Toulon finder, at svaret på dette spørgsmål afhænger af betydningen af udtrykket »område, hvor et køretøj er hjemmehørende«, der optræder i artikel 1, stk. 4, med senere ændringer, i direktiv 72/166. Jeg skal på et senere tidspunkt komme ind på, i hvilken udstrækning (eller hvorvidt) denne bestemmelse har betydning for sagens udfald. Tribunal de grande instance har under alle omstændigheder ved dom af 26. september 1988, der indgik til Domstolen den 9. marts 1989, forelagt Domstolen følgende spørgsmål:

»Hvor må et køretøj anses for at være hjemmehørende, jf. artikel 1, stk. 4, i Rådets direktiv af 24. april 1972, som ændret ved Rådets direktiv af 30. december 1983, når det successivt er blevet registreret i flere forskellige stater, hvad enten der er tale om forskriftsmæssig registrering foretaget af de kompetente myndigheder, eller køretøjet blot er blevet forsynet med falske nummerplader?«

5. Det franske bureau og HUK-Verband har indanket denne dom for Cour d'appel d'Aix-en-Provence. Domstolen udsatte ved kendelse af 4. april 1990 sin afgørelse på ankesagens udfald. Efter at appelretten havde stadfæstet afgørelsen om at forelægge et præjudicielt spørgsmål, genoptog Domstolen sagen den 24. april 1991.

Retlig baggrund

6. Bilisterne har i de fleste europæiske såvel som ikke-europæiske lande i flere tiår været forpligtet til at tegne en forsikring, der dækker deres erstatningsansvar over for tredjemand, der lider personskade eller tingsskade som følge af et trafikuheld. De lande, der havde stillet et sådant krav til deres egne borgere, var naturligvis utilbøjelige til at lade køretøjer fra andre lande køre over deres grænse, hvis de ikke var dækket af et gyldigt forsikringsbevis, der indebar de tilsvarende garantier. Dette var baggrunden for, at ordningen med det »grønne kort« blev indført i henhold til henstilling nr. 5, der blev vedtaget den 25. januar 1949 af Arbejdsgruppen vedrørende Landevejstransport under Transportkomitéen i De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (jf. artikel 1, stk. 5, i direktiv 72/166).

7. Hvert land oprettede i overensstemmelse med denne henstilling et nationalt forsikringsbureau bestående af alle forsikringsselskaber, der i det pågældende land havde autorisation til at tegne ansvarsforsikringer for motorkøretøjer. Forsikringsselskaberne fik tilladelse til på det nationale bureaus vegne at udstede et nationalt forsikringsbevis, det såkaldte »grønne kort« til deres kunder. Dette kort tjente som bevis for, at det omhandlede køretøj var korrekt forsikret med hensyn til ansvar over for tredjemand. Ordningen medførte utvivlsomt en betydelig

lettelse af den internationale vejtrafik, fordi den forenklede den kontrol, som grænsepersonalet skulle foretage for at hindre, at uforsikrede køretøjer kørte ind i landet. Ordningen betød imidlertid ikke, at kontrollen helt kunne afskaffes, eftersom det stadig i hvert enkelt tilfælde skulle sikres, at køretøjet var dækket af det grønne kort. Rådet besluttede i 1972, at denne kontrol burde ophæves, da den hindrede den frie bevægelighed for køretøjer og personer i Fællesskabet og dermed var til skade for gennemførelsen af et fælles marked (jf. de tre sidste betragtninger i præamblen til direktiv 72/166). Der er således fastsat følgende i artikel 2, stk. 1, i direktiv 72/166:

»Medlemsstaterne fører ikke kontrol med ansvarsforsikring for køretøjer, der er hjemmehørende på en anden medlemsstats område.

Medlemsstaterne fører heller ikke kontrol med sådan forsikring for køretøjer, der er hjemmehørende på tredjelands område, når de indpasserer fra en anden medlemsstat. Der kan dog foretages stikprøvekontrol.«

Forudsætningen for, at denne form for kontrol kunne afskaffes, var imidlertid, at grænsepersonalet kunne gå ud fra, at alle køretøjer, der tilsyneladende var registreret i en medlemsstat, også var dækket af en forsikring. Med henblik herpå bestemmer artikel 3 i direktiv 72/166 følgende:

»1. Hver medlemsstat træffer med forbehold af artikel 4 alle formålstjenlige foranstaltninger for at sikre, at erstatningsansvaret for køretøjer, der er hjemmehørende i det pågældende land, er dækket af en forsikring. Der træffes inden for rammerne af disse foranstaltninger bestemmelse om, hvilke skader der dækkes samt om forsikringens nærmere vilkår.

2. Hver medlemsstat træffer alle formålstjenlige foranstaltninger for at sikre, at forsikringskontrakten i øvrigt dækker følgende skader:

— skader, der forårsages i andre medlemsstater, i overensstemmelse med disse staters lovgivning

...«

8. Rådet fandt det ligeledes nødvendigt, at der i hver medlemsstat oprettedes et organ, der kunne indestå for betalingen af erstatning for skader, der forårsages af køretøjer, som er hjemmehørende i en anden medlemsstat, sandsynligvis ud fra et ønske om, at ofrene for disse ulykker skulle kunne opnå erstatning i deres egen stat og ikke være tvunget til at gøre deres rettigheder gældende over for en bilist og et forsikringsselskab i en anden stat. Rådet besluttede imidlertid, at medlemsstaterne ikke skulle oprette et regeringsorgan til formålet, men at opgaven burde overdrages til de nationale forsikringsbureauer.

Artikel 2, stk. 2, i direktiv 72/166 bestemmer derfor følgende:

»For køretøjer, der er hjemmehørende på en af medlemsstaternes område, træder dette direktivs bestemmelser med undtagelse af artikel 3 og 4 i kraft:

— når der mellem de seks nationale forsikringsbureauer er truffet en overenskomst, hvorefter hvert nationalt bureau forpligter sig til i overensstemmelse med det pågældende lands regler om lovpligtig ansvarsforsikring at behandle de skadestilfælde, der forekommer på landets område forårsaget af forsikrede eller uforsikrede køretøjer, der hører hjemme i en af de andre medlemsstater

— fra det af Kommissionen bestemte tidspunkt, efter at den i snævert samarbejde med medlemsstaterne har fastslået, at der er truffet en sådan overenskomst

— for denne overenskomsts gyldighedsperiode.«

9. De nationale bureauer indgik som foreskrevet i artikel 2, stk. 2, en overenskomst den 12. december 1973. Kommissionen vedtog i sin afgørelse 74/166/EØF af 6. februar 1974 (EFT L 87, s. 13), at forsikringskontrollen med køretøjer, der var hjemmehørende i medlemsstaterne, skulle ophæves pr. 15. maj 1974.

10. Jeg skal bemærke, at udtrykket »område, hvor et køretøj er hjemmehørende« ofte går igen i ovennævnte bestemmelser. Ifølge artikel 1, stk. 4, i direktiv 72/166 skal der ved dette udtryk forstås følgende:

»— den stats område, hvor køretøjet er registreret, eller

— i tilfælde af, at der for en bestemt køretøjsart ikke kræves registrering, men vedkommende køretøj dog er forsynet med forsikringsplade eller andet identifikationsmærke i lighed med nummerplader, den stats område, hvor denne plade eller dette mærke er udleveret, eller

— i tilfælde af, at der for bestemte køretøjsarter hverken kræves registrering, forsikringsplade eller andet mærke, den stats område, hvor køretøjets bruger har sin bopæl ...«.

I artikel 4 i direktiv 84/5 ændredes første led i denne definition til »området for den stat, hvis nummerplader køretøjet er forsynet med«.

11. Direktiv 84/5 medførte en række væsentlige ændringer i ordningen i direktiv 72/166. Det bestemmes i artikel 1, stk. 1, at den lovpligtige forsikring, der foreskrives i artikel 3, stk. 1, i direktiv 72/166, skal dække tingsskade såvel som personskade. I artikel 1, stk. 2, fastsættes det, hvor stort et beløb

forsikringen mindst skal dække. Artikel 1, stk. 4, lyder således:

»Hver medlemsstat opretter eller godkender et organ, der mindst inden for den lovpligtige forsikrings grænser skal erstatte tingskader og personskader, der forvoldes af et ukendt køretøj, eller et køretøj, for hvilket den i stk. 1 omhandlede lovpligtige forsikring ikke er tegnet. Denne bestemmelse griber ikke ind i medlemsstaternes ret til at tillægge eller undlade at tillægge dette organs intervention en subsidiær karakter samt til at give regler for regresretten mellem dette organ, den eller de for uheldet ansvarlige og andre forsikringsselskaber eller organer inden for den sociale sikring, der skal yde skadelidte erstatning for samme skade.«

Artikel 2 lyder således:

»1. Ved gennemførelsen af artikel 3, stk. 1, i direktiv 72/166/EØF skal de enkelte medlemsstater træffe passende foranstaltninger for at sikre, at enhver lovbestemmelse eller enhver klausul i en forsikringspolice, der er udstedt i overensstemmelse med artikel 3, stk. 1, i direktiv 72/166/EØF, og som bestemmer, at forsikringen ikke dækker nedenstående personers anvendelse af eller kørsel med køretøjet, ikke har nogen indvirkning på krav fra tredjemand, der lider skade ved et uheld:

— personer som hverken udtrykkeligt eller stiltiende har tilladelse hertil, eller

...

Medlemsstaterne kan — for så vidt angår skader, der indtræffer på deres område — undlade at anvende bestemmelsen i første afsnit, såfremt og i det omfang skadelidte kan opnå dækning af den lidte skade i medfør af regler om social sikkerhed.

2. I tilfælde af at køretøjet er stjålet eller tilegnet ved vold, kan medlemsstaterne bestemme, at det i artikel 1, stk. 4, omhandlede organ skal intervenere i stedet for forsikringsselskabet på de i nærværende artikels stk. 1 fastsatte betingelser; såfremt køretøjet er hjemmehørende i en anden medlemsstat, har dette organ i så fald ingen regresmulighed mod noget organ i denne medlemsstat.

...«

12. Domstolen er ikke blevet forelagt noget spørgsmål vedrørende fortolkningen af artikel 1, stk. 4, og artikel 2 i direktiv 84/5. Hvilken relevans disse bestemmelser har for denne sag, afhænger i store træk af, hvorvidt og hvornår Frankrig har gennemført direktivet. Disse spørgsmål skal den nationale ret tage stilling til.

13. Medlemsstaterne skulle senest den 31. december 1987 bringe deres nationale lovgivning i overensstemmelse med direktiv 84/5 (artikel 5, stk. 1). De ændrede bestemmelser skulle iværksættes senest den 31. december 1988 (artikel 5, stk. 2).

Domstolens praksis

14. Artikel 1, stk. 4, i direktiv 72/166 har været behandlet i to tidligere præjudicielle domme, der blev afsagt af Domstolen den 9. februar 1984. Sagen Gambetta Auto (sag 344/82, Sml. s. 591) omhandlede en ulykke, der indtraf i Paris, og som blev forårsaget af et køretøj, der var forsynet med østrigske nummerplader. Køretøjet var lovligt indregistreret i Østrig, men køretilladelsen var blevet inddraget flere måneder tidligere, fordi forsikringen var blevet opsagt. Køretøjer, der er hjemmehørende i Østrig, skulle i medfør af artikel 7, stk. 2, i direktiv 72/166 betragtes som køretøjer, der er hjemmehørende i Fællesskabet, eftersom de nationale forsikringsbureauer har indgået en garantiaftale, der omfatter Østrig. Spørgsmålet til Domstolen var, om dette køretøj stadig skulle anses for at være hjemmehørende i det land, hvor det var indregistreret, selv om køretilladelsen var inddraget. Domstolen udtalte herom følgende (dommens præmis 13, 14 og 15):

»Det bemærkes, at formålet med direktivet er at ophæve grænsekontrollen med det grønne kort. Det er derfor af afgørende betydning, at den stat, hvor køretøjet er hjemmehørende, let kan identificeres, hvilket sikres ved udlevering af en nummerplade. Såfremt det kræves, at nummerpladen er gyldig, vil det indebære, at kontrollen med det grønne kort bliver erstattet med en systematisk kontrol af registreringen, hvilket vil berøve direktivet dets tilsigtede virkning.

Følgelig kan det fastslås, at et køretøj, som er forsynet med en nummerplade, må anses for hjemmehørende i rådsdirektivets forstand på det område, hvor det er registreret, selv om tilladelsen til at anvende nummerpladen i mellemtiden er inddraget.

Herefter må det forelagte spørgsmål besvares med, at et køretøj, som er forsynet med en forskriftsmæssigt udleveret nummerplade, skal anses for at være hjemmehørende på den stats område, hvor det er registreret, jf. direktiv 72/166, selv om køretøjets køretilladelse på det relevante tidspunkt er inddraget.«

15. Generaladvokat Sir Gordon Slynn nåede frem til samme konklusion i sit forslag til afgørelse i denne sag. Han tilføjede endvidere følgende:

»Denne konklusion er begrænset til det tilfælde, hvor en plade udtrykkeligt er udleveret af en myndighed til det bestemte køretøj, som er forsynet med den. Andre situationer, som der er henvist til i de skriftlige indlæg eller under den mundtlige forhandling — f.eks. hvis en nummerplade viser sig at være falsk, eller hvis et køretøj af en tyv eller en anden person forsynes med en nummerplade fra et andet køretøj, til hvilken pladen var udleveret — rejser en række forskellige spørgsmål, som der ikke skal tages stilling til her.«

16. Sagen Bureau central français mod Fonds de garantie automobile (sag 64/83, Sml. s. 689) vedrørte en ulykke, der skete i Frankrig, og som blev forårsaget af en stjålen bil med tyske nummerplader. Køretøjet var som

følge af tyveriet blevet slettet i registeret. Domstolen udtalte i sin besvarelse af spørgsmålet om en fortolkning af artikel 1, stk. 4, i direktiv 72/166 følgende:

»Når et køretøj er forsynet med forskriftsmæssigt udleverede nummerplader, skal det anses for at være hjemmehørende i direktivets forstand på den stats område, hvor det er registreret, selv om køretilladelsen på det pågældende tidspunkt var inddraget, uanset om inddragelsen indebærer, at registreringen blev ugyldig eller slettet i registret.«

Det præjudicielle spørgsmåls relevans og Domstolens kompetence til besvarelse heraf

17. Som tidligere anført, drejer den sag, der er indbragt for den nationale domstol, sig primært om at få afklaret, hvilken af de omhandlede organer der bærer det endelige erstatningsansvar over for familien Fournier. Kommissionen har både i sine skriftlige bemærkninger og i sit svar på de skriftlige spørgsmål, der er forelagt Domstolen, anført, at svaret ikke fremgår direkte af Fællesskabets lovgivning. Der tages ikke i direktiverne stilling til, hvorvidt det nationale bureau i den medlemsstat, hvor ulykken er sket, efter at have udredt erstatning til ofrene i henhold til garantien i artikel 2, stk. 2, i direktiv 72/166 har regresret over for det nationale bureau i den medlemsstat, hvor køretøjet er hjemmehørende. Dette spørgsmål må afgøres i overensstemmelse med både de nationale regler og den privatretlige overenskomst, der omhandles i artikel 2, stk. 2. Som Domstolen har fastslået i sagen Demouche mod Fonds de garantie automobile (sag 152/83, Sml. 1987, s. 3833), har den ikke kompetence til at fortolke en overenskomst af denne art, eftersom der ikke er tale om en af Fællesskabets retsakter.

18. Kommissionen har utvivlsomt ret i sin udtalelse om, at spørgsmålet om det franske bureaus eventuelle ret til at kræve de beløb, der er betalt til de skadelidte refunderet af et andet nationalt bureau, må afgøres i overensstemmelse med de nationale regler og de overenskomster, der er indgået mellem bureauerne, og at fællesskabsretten ikke begrænser bureauernes frihed til at vedtage den ordning, de i den henseende finder mest passende. Det forekommer ligeledes indlysende, at Domstolen ikke har kompetence til at fortolke en sådan overenskomst. Dette betyder imidlertid ikke, at Domstolen ikke har kompetence til at besvare det spørgsmål, den nationale domstol har stillet i denne sag.

19. Tribunal de grande instance har anmodet Domstolen om en fortolkning af et udtryk, der anvendes i et fællesskabsdirektiv. Grunden til, at der anmodes om en sådan fortolkning, er tilsyneladende, at det samme udtryk indgår i en privat overenskomst mellem de nationale forsikringsbureauer, og at udfaldet af den verserende sag afhænger af, hvilken betydning udtrykket har i denne overenskomst. Dette leder tanken hen på de forenede sager C-297/88 og C-197/89 (Dzodzi, Sml. 1990 I, s. 3763) og sag C-231/89 (Gmurzynska-Bscher, Sml. 1990 I, s. 4003). I disse sager fastslog Domstolen, at den var kompetent til at træffe afgørelse om fortolk-

ningen af Fællesskabets bestemmelser, ikke med henblik på anvendelsen af disse bestemmelser, men med henblik på anvendelsen af nationale regler, hvori der henvises til disse fællesskabsbestemmelser. Det er klart, at dette princip ikke nødvendigvis finder anvendelse i alle sager, der omhandler fortolkningen af en privat aftale, hvori der optræder begreber fra fællesskabsretten. Det er imidlertid min opfattelse, at dette princip må lægges til grund i denne sag, fordi overenskomsten mellem de nationale bureauer, som på ingen måde er en almindelig privatretlig aftale, udgør et væsentligt led i den ordning, der indførtes ved direktiv 72/166. Der stilledes i direktivet ikke blot krav om en overenskomst, men overenskomsten udgjorde også en nødvendig forudsætning for, at de fleste af direktivets bestemmelser kunne træde i kraft.

20. Jeg skal på denne baggrund konkludere, at Domstolen har den fornødne kompetence til at besvare det spørgsmål, der er forelagt af Tribunal de grande instance. Jeg skal imidlertid understrege, at Domstolen i sin fortolkning af de to direktiver alene skal afgøre, hvilken betydning udtrykket »område, hvor et køretøj er hjemmehørende«, har i direktiverne. Afgørelsen af, om udtrykket har samme betydning i overenskomsten mellem de nationale forsikringsbureauer, tilkommer helt og holdent den nationale ret. Domstolen skal i sin fortolkning af direktiverne også se bort fra de eventuelle virkninger, dens dom kan have på fortolkningen af denne overenskomst. Alle de argumenter, der er fremført for Domstolen vedrørende det materielle spørgsmål om, hvem der bærer det endelige ansvar for følgerne af den ulykke, som familien Fournier var udsat for, skal jeg derfor lade ude af betragtning.

Betydningen af udtrykket »område, hvor et køretøj er hjemmehørende«

21. Tribunal de grande instance har anmodet om en fortolkning af artikel 1, stk. 4, i direktiv 72/166, som ændret ved direktiv 84/5. Artikel 1, stk. 4, foreskrev i sin oprindelige ordlyd, at udtrykket »område, hvor et køretøj er hjemmehørende«, normalt skulle forstås som »den stats område, hvor køretøjet er registreret«. Denne definition ændredes i artikel 4 i direktiv 84/5 til »området for den stat, hvis nummerplader køretøjet er forsynet med«. Fristen for gennemførelsen af direktiv 84/5 var på ulykkestidspunktet ikke udløbet. Det fremgår klart af det allerede anførte, at Domstolen efter min opfattelse ikke skal tage stilling til, om dette er relevant. Det tilkommer den nationale ret at vurdere, om et udtryk, der anvendes i overenskomsten mellem de nationale bureauer, har samme betydning som i direktiv 72/166, og det er derfor også denne ret, der skal tage stilling til, om udtrykket skal udlægges ifølge det oprindelige eller det ændrede direktiv. Jeg vil derfor udelukkende henholde mig til det spørgsmål, der er forelagt af Tribunal de grande instance, og søge at fortolke artikel 1, stk. 4, i direktiv 72/166, som ændret ved direktiv 84/5.

22. Udtrykket »område, hvor et køretøj er hjemmehørende«, forekommer mindst ti gange i artikel 2, 3, 5, 6 og 7 i direktiv 72/166. I artikel 2 bestemmes det navnlig, at medlemsstaterne ikke skal føre kontrol med

ansvarsforsikring for køretøjer, der er hjemmehørende på en anden medlemsstats område. Artikel 3 bestemmer, at hver medlemsstat skal træffe alle de fornødne foranstaltninger for at sikre, at køretøjer, der er hjemmehørende i det pågældende land, er dækket af en forsikring. I artikel 6 og 7 fastsættes i det væsentlige, at medlemsstaterne skal sørge for, at køretøjer, der er hjemmehørende i tredjelande, og som passerer grænsen til et fællesskabsland, er korrekt forsikret for hele dette område.

23. Fortolkes ovennævnte bestemmelser i overensstemmelse med formålet med direktiv 72/166, hersker der efter min opfattelse ikke nogen tvivl om betydningen af udtrykket »område, hvor et køretøj er hjemmehørende«. Formålet er at afskaffe grænsekontrollen med den lovpligtige forsikring og derved lette den frie bevægelighed for køretøjer og personer i medlemsstaterne (jf. direktivets anden og tredje betragtning). Den ordning, der indføres i direktivet, bygger på en formodning om, at bilerne er lovligt indregistreret og forsikret i det land, hvis nummerplader de er forsynet med, uanset om pladerne er lovlige. En fransk grænsebetjent, der ser en bil med nederlandske nummerplader, skal ikke kontrollere, om føreren er i besiddelse af et grønt kort, idet han i henhold til fællesskabsretten må gå ud fra, at bilen er indregistreret i Nederlandene, og at den er korrekt forsikret i henhold til artikel 3 i direktiv 72/166, eller at det franske forsikringsbureau, såfremt bilen ikke er forsikret, vil udrede erstatning til ofrene for en eventuel ulykke, der forvoldes af denne bil (med forbehold af en eventuel regresret over for det nederlandske forsikringsbureau, hvis dette er aftalt i overenskomsten mellem bureauerne). Det ville stride imod ordningens formål, hvis grænsebetjenten kun skulle undlade at kontrollere forsikringspapirerne for køretøjer, der er *lovligt* indregistreret i en medlemsland. Grænsebetjenten ville, for at en bil kunne passere grænsen, være nødt til at kontrollere, om registreringen er lovlig, hvilket indebærer, at han må undersøge de registreringspapirer, som føreren er i besiddelse af. Det ville ikke give mening at afskaffe kontrollen med forsikringspapirerne, hvis dette medførte, at der skulle kontrolleres andre dokumenter (se præmis 13 i dommen i sagen Gambetta Auto, der er nævnt i punkt 14).

24. Det følger heraf, at hvis artikel 1, stk. 4, i direktiv 72/166 ses på baggrund af direktivets formål, må fortolkningen være, at et køretøj skal anses for at være hjemmehørende i det land, hvis nummerplader det er forsynet med, uanset om pladerne er lovlige. Direktivets artikel 2, stk. 1, ville være meningsløs, hvis artikel 1, stk. 4, blev fortolket anderledes. Konklusionen må uvægerligt blive den samme, hvis man går ud fra den uændrede udgave af artikel 1, stk. 4. Hvis ændringen i artikel 4 i direktiv 84/5 tages i betragtning, hersker der endnu mindre tvivl. I den ændrede udgave af artikel 1, stk. 4, præciseres det, at et køretøj er hjemmehørende i den stat, hvis nummerplader det er forsynet med. En bogstavelig fortolkning af den ændrede bestemmelse giver samme

resultat som en fortolkning baseret på direktivets formål.

25. Den ovenfor omhandlede fortolkning bekræftes i næstsidste betragtning i præamblen til direktiv 84/5, hvori det præciseres, at forudsætningen for, at forsikringskontrollen kan afskaffes, er, at det nationale forsikringsbureau i det besøgte land indestår for betaling af erstatning for skader, der forvoldes af køretøjer, der er hjemmehørende i en anden medlemsstat, og »ved fastlæggelsen af, om et motorkøretøj er hjemmehørende i en bestemt medlemsstat, er det mest bekvemme kriterium, om det pågældende køretøj er forsynet med en nummerplade fra vedkommende stat«. Dette kriterium ville være væsentligt mindre praktisk, hvis grænsepersonalet skulle kontrollere, om en nummerplade, der på alle måder tilsyneladende er lovligt udleveret af en medlemsstat, også er det.

26. Den ovenfor foreslåede fortolkning bekræftes yderligere af forarbejderne til direktiv 84/5. Da forslaget til et andet direktiv om bilforsikring blev forelagt Det Økonomiske og Sociale Udvalg, foreslog Udvalget, at nummerpladen ikke burde være det eneste holdepunkt, medmindre der var tale om »en plade, som lovformeligt er tildelt køretøjet, herunder også en forældet plade, men derimod ikke en falsk plade eller en plade, som ikke tilhører køretøjet« (punkt 6.2 i Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse (EFT 1981 C 138, s. 15)). Europa-Parlamentet foreslog ligeledes (EFT 1981 C 287, s. 44), at artikel 1, stk. 4, første led, skulle affattes således:

»Den stat, hvis *lovligt udstedte* nummerplader køretøjet er forsynet med«.

De forslag, der blev fremsat af Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Europa-Parlamentet, blev imidlertid ikke optaget i den endelige udgave af direktiv 84/5. Dette synes at være det afgørende bevis på, at forslagets ophavsmænd bevidst valgte ikke at sondre mellem lovlige plader, der monteres på et køretøj i overensstemmelse med en lovlig registrering, og falske plader, der monteres ulovligt på et køretøj uden den kompetente myndigheds tilladelse. Begge typer plader gør det muligt at afgøre, hvor køretøjet er hjemmehørende.

27. Denne løsning kan vække anstød, fordi den betyder, at en ulovlig handling, der begås af en tyv eller bedrager, får en række juridiske følger, men det bør bemærkes, at denne løsning i langt de fleste tilfælde vil afspejle virkeligheden. Stjålne biler skal, ligesom biler, der er i deres retmæssige ejers besiddelse, være »hjemmehørende« et eller andet sted, og man behøver ikke nogen større indsigt i den kriminelle tankegang for at indse, at en person, der mod bedre vidende benytter en stjålen bil, efter al sandsynlighed vil forsyne denne bil med nummerpladerne fra det land, han befinder sig i. Hvis der sættes udenlandske nummerplader på en stjålen bil, vil dette kunne tiltrække myndighedernes opmærksomhed, hvilket tyvene normalt søger at undgå. Et køretøj med falske plader vil derfor i langt de fleste tilfælde være »hjemmehørende« i det land, der angives af pladerne.

Forslag til afgørelse

28. Det spørgsmål, Tribunal de grande instance de Toulon (Var) har forelagt Domstolen, bør derfor efter min opfattelse besvares således:

»Såfremt et køretøj, der er indregistreret i en medlemsstat, stjæles og forsynes med nummerplader, der giver indtryk af, at køretøjet er indregistreret i en anden medlemsstat, skal artikel 1, stk. 4, i Rådets direktiv 72/166/EØF, som ændret ved artikel 4 i Rådets direktiv 84/5/EØF, fortolkes således, at køretøjet er hjemmehørende i sidstnævnte medlemsstat.«