ladelsen på det pågældende tidspunkt var inddraget, uanset om inddragelsen indebærer, at registreringen blev ugyldig eller slettet i registret.

Koopmans O'Keeffe Bosco

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 9. februar 1984.

Justitssekretæren
efter bemyndigelse

H. A. Rühl

Ekspeditionssekretær

T. Koopmans

Formand for anden afdeling

FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT SIR GORDON SLYNN FREMSAT DEN 24. NOVEMBER 1983 [1]

Høje Domstol.

Frankrigs Cour de cassation, Paris, har i medfør af EØF-traktatens artikel 177 forelagt Domstolen en anmodning om præjudiciel afgørelse af to spørgsmål, nemlig dels »hvorledes skal udtrykket 'det pågældende lands regler om lovpligtig ansvarsforsikring' i artikel 2, stk. 2, i direktivet af 24. april 1972 forstås?« (Rådets direktiv 72/166/EØF (EFT 1972 II, s. 345)), dels »kan et køretøj, som i en stat inden for Det europæiske økonomiske Fællesskab, hvor det har været registreret, har mistet køretilladelsen, fortsat betragtes som hjemmehørende i denne stat, jfr. artikel 1, nr. 4, i direktivet af 24. april 1972«.

Disse spørgsmål er forelagt Domstolen under en sag for Cour de cassation i forbindelse med et færdselsuheld. Det

1 — Oversat fra engelsk.

fremgår af sagen, at der den 18. juli 1976 nær ved Le Paradou i Frankrig skete et sammenstød mellem en bil registreret i Frankrig og en bil af mærket Fiat med nummerplader udstedt i Forbundsrepublikken Tyskland. Det har ikke været muligt at finde føreren af sidstnævnte bil.

Den kvæstede passager i den franske bil anlagde sag mod ejeren og føreren af bilen, men denne blev frifundet, da uheldet var forårsaget af føreren af Fiat'en. Ejeren af den franske bil anlagde sag mod Buchwieser, som efter det oplyste havde lånt Fiat'en til en uerfaren fører. Ejeren af den franske bil vandt sagen og fik tilkendt erstatning. Det virkelige problem består imidlertid i at afgøre, hvem der skal betale erstatningen, Bureau central français (det franske nationale forsikringsbureau, som repræsenterer forsikringsselskaber i Frankrig), der var sagsøgt i den sidstnævnte sag, eller Fonds de garantie automobile, en organisation som i Frankrig skal yde erstatning til personer, som har lidt et tab eller en skade, som ikke er dækket af en forsikring. Fonds de garantie automobile indtrådte som intervenient i sagen. Tribunal de Grande Instance de Tarascon udtalte, at da Fiat'en var stjålet, var den ikke ført med ejerens samtykke, og følgelig var den efter fransk lov ikke på tidspunktet for uheldet dækket af en forsikring. Bureau blev derfor frifundet, og Fonds tilpligtet at betale erstatning. Afgørelsen blev indbragt for Cour d'appel, som udtalte, at Bureau var erstatningspligtig, da bilen var registreret og hjemmehørende i en anden medlemsstat, således at skadelidte kunne påberåbe sig direktivets bestemmelser.

Bureau, som repræsenterede de tyske forsikringsselskaber, anførte for Cour de cassation, at det ikke var godtgjort, at bilen var registreret i Tyskland, jfr. direktivets artikel 1, stk. 4, hvorfor direktivet ikke kunne påberåbes. For det andet anførte Bureau, at ifølge direktivets artikel 2, stk. 2, sammenholdt dels med artikel 1 i den »standard-overenskomst«, som er indgået mellem bl.a. bureauerne i Frankrig og Tyskland, dels med artikel 2 i den supplerende overenskomst, som blev indgået den 16. oktober 1972 i medfør af direktivet, og senere afløst af en overenskomst af 12. december 1973, var Bureau ikke erstatningspligtig, da bilen var stjålet og blev ført uden ejerens samtykke, hvorfor det ikke efter fransk lov kræves, at køretøjet er dækket af en forsikring.

Cour de cassation's andet spørgsmål vedrører det første af Bureau indtagne standpunkter, hvorfor det er hensigtsmæssigt at behandle dette spørgsmål først. Det fremgår af Cour d'appel's dom, at køretilladelsen i Tyskland blev »inddraget« den 20. januar 1975, og at nummerpladerne var erklæret uanvendelige. Fra en bestemt dato at regne — formodentlig i 1975 — kunne det derfor ikke have været lovligt at føre bilen på offentlig vej. Det fremgår af bilag 1 til Bureau's indlæg for Domstolen, at Fiat'en tilsyneladende først blev slettet i registret den 26. juli 1976, det vil sige efter ulykkestidspunktet.

Det andet spørgsmål rejser problemer, som i det væsentlige svarer til dem, som behandles i sag 344/82, *SA Gambetta Auto* mod *Bureau central français og Fonds de garantie automobile.* Af de

grunde, som jeg har anført i mit forslag til afgørelse i denne sag, og som jeg ikke finder det nødvendigt at gentage her, mener jeg, at det andet spørgsmål bør besvares ud fra det synspunkt, at et køretøj forsynet med en nummerplade udleveret på den medlemsstats område, hvor det er registreret, er hjemmehørende på den pågældende medlemsstats område i direktiv 72/166's forstand, selv om køretilladelsen på ulykkestidspunktet var inddraget, uanset om inddragelsen bevirkede, at registreringen blev ugyldig eller slettet. Den yderligere omstændighed, at nummerpladen i den foreliggende sag var erklæret uanvendelig inden ulykkestidspunktet, ændrer efter min opfattelse ikke retsstillingen.

I det første spørgsmål har Cour de cassation anmodet Domstolen om rent generelt af afgøre, hvorledes direktivets udtryk »det pågældende lands regler om lovpligtig ansvarsforsikring« skal forstås. Udtrykt mere præcist ønsker Cour de cassation i den foreliggende sag afgjort, om den forpligtelse, som hvert enkelt nationalt bureau skal påtage sig som forudsætning for, at Kommissionen fastsætter en dato for ikrafttræden af samtlige direktivets bestemmelser, bortset fra artiklerne 3 og 4, er en forpligtelse til at behandle skadestilfælde (i forbindelse med uheld på den pågældende medlemsstats område forårsaget af køretøjer, som er hjemmehørende på en anden medlemsstats område) i overensstemmelse med det pågældende lands regler om lovpligtig ansvarsforsikring eller på et andet grundlag, som ikke tager hensyn til undtagelsesbestemmelser, som ved lov er fastsat af den stat, hvor bureauet er godkendt.

Dels har Bureau, Fonds og den franske regering hver for sig understreget, at formålet med ordningen er at sikre fri bevægelighed for køretøjer, som er forsikret i en medlemsstat, inden for hele Fællesskabet. Det nationale bureau i den stat, hvor uheldet finder sted, skal for et hvilket som helst uheld anse køretøjet for forsikret, i det omfang køretøjer af samme type skal forsikres i den pågældende stat, om end der måtte foreligge en eller anden form for ansvarsbegrænsning. Et erstatningskrav kan ikke afvises under påberåbelse af særlige undtagelser fra den lovpligtige ansvarsforsikring ifølge national lov. Det bureau, som behandler sagen, betaler erstatningen og får beløbet godtgjort i den stat, hvor køretøjet er hjemmehørende, enten hos det kompetente bureau, hvis køretøjet er forsikret, eller, i modsat fald, hos garantifonden. Det er blevet anført, at en hvilken som helst anden udlægning af bestemmelserne ville medføre lakuner, og skadelidte ville miste den tilsigtede risikodækning.

Dels har Den italienske Republiks og Det forenede Kongeriges regeringer samt Kommissionen indvendt, at direktivets ordlyd kun kan forstås således, at erstatningskrav m.h.t. køretøjer fra andre medlemsstater skal dækkes på samme grundlag som erstatningskrav mod køretøjer, som er omfattet af en lovpligtig forsikring i den medlemsstat, hvis nationale bureau behandler erstatningssagen. En sådan fortolkning ville, hævdes det, ligeledes være i overensstemmelse med standard-overenskomsten og den supplerende overenskomst, som er omtalt ovenfor.

Det skal først bemærkes, at da Rådets direktiv 72/166 som følge af Danmarks, Irlands og Det forenede Kongeriges tiltrædelse blev ændret ved Rådets direktiv 72/430/EØF af 19. december 1972 (EFT 1972 (31. december), s. 23) blev ordene »of its own«, som i den engelske version stod umiddelbart inden »national law« slettet. Jeg mener ikke, dette har nogen betydning for den foreliggende sag. Det er imidlertid mest hensigtsmæssigt at gå ud fra den ændrede ordlyd, nemlig »i overensstemmelse med det pågældende lands regler om lovpligtig ansvarsforsikring«, selv om de to sætninger har samme betydning.

I direktivets anden betragtning anerkendes det, at forskelle i de enkelte landes regler vedrørende den lovpligtige ansvarsforsikring ved brug af motorkøretøjer førte til grænsekontrol, og at det var ønskeligt, at der blev truffet foranstaltninger for »yderligere at lempe« reglerne om person- og motorkøretøjstrafik. Det anførtes yderligere i direktivet, at kontrollen med grønne kort kunne ophæves, hvis der blev indgået en overenskomst, hvorefter hvert enkelt nationalt forsikringsbureau »efter den nationale lovgivning garanterer for dækning af erstatningskrav, der er opstået på landets område ved skade forvoldt af et sådant køretøj, hvad enten det er forsikret eller ej«. Med dette formål for øje skulle medlemsstaterne påbyde, at der er pligt til at holde disse køretøjer ansvarsforsikret med en forsikring, der dækker hele Fællesskabets område.

Det første skridt var således at sikre, at medlemsstaterne afholdt sig fra at foretage kontrol med ansvarsforsikring for køretøjer, som er hjemmehørende på en anden medlemsstats område. Denne ordning skulle imidlertid først træde i kraft, når hvert enkelt nationalt bureau havde forpligtet 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«.

Ifølge artikel 3 skal hver medlemsstat træffe 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«.

Ordningen kan udvides til at omfatte tredjelande, således at køretøjer, der er hjemmehørende i et tredjeland, betragtes som køretøjer hjemmehørende i Fællesskabet, når de nationale forsikringsbureauer i alle medlemsstaterne hver for sig garanterer for, at skadestilfælde behandles »i overensstemmelse med de nationale regler om lovpligtig ansvarsforsikring«.

Ifølge almindelige sprogbrug må ordene »garanterer for, at skadestilfælde ... behandles i overensstemmelse med de nationale regler om lovpligtig ansvarsforsikring« betyde, at hvert enkelt bureau er forpligtet til at behandle skadestilfælde, som ifølge national lov skal være dækket af en forsikring. Ethvert erstatningskrav,

som omfattes af forpligtelsen, skal dækkes; ethvert krav, som ikke er omfattet af forpligtelsen, kan ikke kræves dækket af ovennævnte garanti, selv om det er muligt at tegne en forsikring på det pågældende område.

Denne betydning er efter min opfattelse i overensstemmelse med artikel 3, stk. 1, hvorefter der inden for rammerne af medlemsstaternes foranstaltninger træffes bestemmelse om, hvilke skader der dækkes af forsikringen. Der består ikke nogen ubetinget forpligtelse til at sikre, at der i hvert enkelt tilfælde består et krav om erstatning af skader forårsaget af et køretøj, eller at et sådant erstatningsansvar skal være af samme omfang i samtlige medlemsstater. I fuld overensstemmelse hermed kræves det ligeledes, at forsikringskontrakten dækker »skader, der forårsages i andre medlemsstater, i overensstemmelse med disse staters lovgivning.« Efter min opfattelse henvises der her til skader, som skal — og ikke blot kan — dækkes ved forsikring. Også garantien efter artikel 7, stk. 2, skal være i overensstemmelse med de nationale regler om lovpligtig ansvarsforsikring.

Hvor ønskeligt det end måtte være, at der i alle Fællesskabets medlemsstater er en enslydende lov om lovpligtig ansvarsforsikring for køretøjer, således at borgerne har vished for at modtage erstatning på samme grundlag i samtlige medlemsstater, mener jeg ikke, at direktivet går helt så vidt. Ifølge direktivet ophævedes kravet om kontrollen med grønne kort ved grænsen, hvorimod de nationale regler om lovpligtig forsikring forblev uændret, bortset fra at der blev indført visse udtrykkelige forpligtelser, jfr. f.eks. artikel 3.

Det burde efter min opfattelse have været udtrykt mere klart, hvis man havde ønsket at ændre den situation, der bestod under den tidligere ordning med grønne kort (som dækkede ansvar, for hvilket der i det pågældende land skulle tegnes en lovpligtig forsikring).

Det er efter min opfattelse ikke muligt at opfatte det relevante udtryk i artikel 2, stk. 2, således, at det begrænser behandlingsformen, men derimod ikke det materielle indhold af loven om lovpligtig forsikring. At forpligte sig til »at behandle« skadestilfælde i overensstemmelse med nationale regler, som det bestemmes i artiklen, svarer til at garantere for »dækning af erstatningskrav« efter den nationale lovgivning, således som det udtrykkes i præamblen.

Hvis den forpligtelse, som pålægges, skal forstås således, at alle skadestilfælde, der forårsages af forsikrede eller uforsikrede køretøjer, der hører hjemme i andre stater, skal behandles, ville det efter min mening bevirke, at udtrykket »i overensstemmelse med det pågældende lands regler om lovpligtig ansvarsforsikring« blev uden virkelig eller hensigtsmæssig betydning. Ved behandlingen af sådanne skadestilfælde må der tages hensyn til bestemmelserne i national lovgivning, hvad enten de er vide eller snævre.

Jeg mener heller ikke, at det som hævdet er muligt at begrænse det relevante udtryk til kun at vedrøre forsikringsdækningen.

Jeg kan ikke tilslutte mig, hvad der tilsyneladende er Bureau's opfattelse, nemlig at der består en uoverensstemmelse mellem at behandle et skadestilfælde, hvor en formodet forsikring viser sig

at være ugyldig (eksempelvis fordi kontrakten er annulleret eller suspenderet, fordi forfaldne præmier ikke er betalt, således at køretøjet ikke er forsikret), og samtidig begrænse den ifølge national ret krævede dækning. Det er den forsikringsdækning, der kræves efter national ret, som er relevant. Selv om der består en uoverensstemmelse her, hvilket jeg ikke kan acceptere, stemmer det efter min opfattelse med direktivets bestemmelser.

Jeg mener derfor, at Bureau var forpligtet til at dække de skader — og kun dem — som ifølge national ret skal være dækket af en lovpligtig ansvarsforsikring, idet sådanne skader skal dækkes, uanset om der foreligger en forsikringskontrakt eller ej. Det følger heraf, at hvis der ikke efter fransk ret stilles krav om forsikring mod uheld, som forårsages af en person, som fører et køretøj uden ejerens eller den forsikredes samtykke, hvis den pågældende for eksempel havde stjålet bilen, ville der ifølge den overenskomst, som de nationale bureauer skulle indgå, ikke være nogen forpligtelse til at dække sådanne skader.

Skønt Domstolen efter min opfattelse ikke umiddelbart har kompetence efter artikel 177 til at afgøre tvistemål vedrørende den supplerende overenskomst mellem nationale bureauer eller den heri omtalte standard-overenskomst, og heller ikke vedrørende deres fortolkning mener jeg, at disse to overenskomster fuldt ud er i overensstemmelse med den udlægning af forpligtelsen efter direktivets artikel 2, stk. 2, som påberåbes af Kommissionen og de to regeringer, som har afgivet indlæg for Domstolen.

Ifølge artikel 2, litra a), i den supplerende overenskomst af 12. december 1973, som omtales i Kommissionens beslutning om fastsættelse af den dato, fra hvilken direktivet får fuld retsvirkning, betragtes ejeren eller brugeren, når et køretøj, der er hjemmehørende på en medlemsstats område, kører ind på en anden medlemsstats område og dér »underkastes den på det pågældende område gældende lovpligtige ansvarsforsikring«, som forsikrede »i den forstand, hvori udtrykket forstås i ... standard-overenskomst [-en]«, ligesom de betragtes som indehavere af et gyldigt forsikringscertifikat, hvad enten de pågældende rent faktisk besidder et sådant certifikat eller ej.

»Forsikrede« i standard-overenskomsten betyder en person, som er forsikret under en forsikringspolice (artikel 1, litra b)). »Forsikringspolice« betyder en forsikringspolice udstedt af et medlem til forsikrede til dækning af ansvar, der opstår ved brug af et køretøj, og uanset en sådan polices betingelser »skal den betragtes som værende en police, der yder netop den erstatning, der kræves af motorlovgivningen i det land, hvor uheldet finder sted, og intet derudover«.

Jeg er nået til denne konklusion uden at tage hensyn til det forslag til direktiv, som Bureau har påberåbt sig, da jeg ikke mener, at det kan påberåbes. Jeg er klar over, at der kan opstå lakuner som hævdet af Bureau, samt over de vanskeligheder, som kan skabes på grund af fransk ret og de overenskomster, som er indgået mellem Bureau og Fonds. Disse vanskeligheder kan måske undgås, hvis det nye direktivforslag, som efter min opfattelse er mere vidtrækkende end det her omhandlede direktiv, vedtages.

Følgelig skal jeg sammenfattende foreslå, at de stillede spørgsmål besvares således:

a) Ifølge den overenskomst, der skal indgås ifølge artikel 2, stk. 2, i Rådets direktiv 72/166/EØF som ændret ved Rådets direktiv 72/430/EØF, kræves det, at hvert nationalt bureau kun forpligter sig til at behandle de skadestilfælde, der forekommer på landets område forårsaget af forsikrede eller uforsikrede køretøjer, der hører hjemme i en af de andre medlemsstater, og for hvilke der ifølge national ret skal tegnes en lovpligtig ansvarsforsikring, men derimod ikke skadestilfælde, for hvilke der ikke kræves en lovpligtig ansvarsforsikring.

b) Et køretøj forsynet med en nummerplade udstedt på en medlemsstats område, hvor det er behørigt registreret, er normalt hjemmehørende på denne stats område, jfr. direktiv 72/166 som ændret ved direktiv 72/430, selv om køretilladelsen på det relevante tidspunkt var inddraget, uden at det har betydning, om registreringen som følge af inddragelsen blev ugyldig eller slettet.