**μένο, έστω κι αν κατά τον κρίσιμο χρόνο είχε ανακληθεί η άδεια κυκλοφορίας του, ανεξάρτητα από το γεγονός ότι η ανάκληση της άδειας κυκλοφορίας καθιστά ανίσχυρη την εγγραφή ή συνεπάγεται την ανάκληση της εγγραφής.**

Koopmans O'Keeffe Bosco

Δημοσιεύτηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 9 Φεβρουαρίου 1984.

Κατ' εντολή
του γραμματέα

H. A. Rühl

Κύριος υπάλληλος διοικήσεως

Ο πρόεδρος του πρώτου τμήματος

T. Koopmans

## ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ SIR GORDON SLYNN ΠΟΥ ΑΝΑΠΤΥΧΘΗΚΑΝ ΣΤΙΣ 24 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1983 [1]

*Κύριε πρόεδρε,*
*Κύριοι δικαστές,*

Το Cour de cassation του Παρισιού ζητεί από το Δικαστήριο, δυνάμει του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΟΚ, να αποφανθεί με προδικαστική απόφαση, αφενός, ως προς την έννοια της φράσεως «σύμφωνα με τις "διατάξεις της εθνικής του νομοθεσίας περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως" που περιέχεται στο άρθρο 2, παράγραφος 2, της οδηγίας της 24ης Απριλίου 1972» (οδηγία του Συμβουλίου 72/166/ΕΟΚ) «και, αφετέρου, ως προς το αν ένα όχημα, το οποίο τέθηκε εκτός κυκλοφορίας σε κράτος της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας όπου είχε εγγραφεί, μπορεί να θεωρηθεί ότι έχει ακόμη τη συνήθη στάθμευσή του στο κράτος αυτό, εν όψει του άρθρου 1, παράγραφος 4, της οδηγίας της 24ης Απριλίου 1972».

Τα ερωτήματα αυτά ανέκυψαν στο πλαίσιο διαδικασίας ενώπιον του Cour de cassation, σχετικώς με αυτοκινητιστικό ατύχημα.

1 — Μετάφραση από τα αγγλικά.

Προκύπτει ότι στις 18 Ιουλίου 1976 έγινε σύγκρουση κοντά στο Le Paradou της Γαλλίας μεταξύ ενός αυτοκινήτου εγγεγραμμένου στη Γαλλία και ενός αυτοκινήτου Fiat με πινακίδες κυκλοφορίας που είχαν εκδοθεί στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας. Ο οδηγός του τελευταίου αυτοκινήτου δεν έχει ανευρεθεί.

Ένας επιβάτης του γαλλικού αυτοκινήτου, ο οποίος τραυματίστηκε, στράφηκε κατά του οδηγού και κυρίου του αυτοκινήτου αυτού, αλλά η αγωγή του απορρίφθηκε λόγω του ότι το ατύχημα είχε προκληθεί από τον οδηγό του αυτοκινήτου Fiat. Ασκήθηκε δεύτερη αγωγή από τον κύριο του γαλλικού αυτοκινήτου κατά του Buchwieser, για τον οποίο έγινε γνωστό ότι είχε εμπιστευθεί το Fiat σε έναν άπειρο οδηγό. Η αγωγή αυτή έγινε δεκτή και επιδικάστηκε αποζημίωση στον κύριο του γαλλικού αυτοκινήτου. Πάντως, η πραγματική διαφορά συνίστατο στο ποιος έπρεπε να καταβάλει την αποζημίωση — το Bureau central français (γαλλικό εθνικό γραφείο που αντιπροσωπεύει τις ασφαλιστικές εταιρείες στη Γαλλία), καθού στη δεύτερη υπόθεση, ή το Fonds de garantie automobile, οργανισμός υπεύθυνος στη Γαλλία προς αποζημίωση προσώπων που έχουν υποστεί ζημία ή έχουν τραυματιστεί και δεν καλύπτονται από την ασφάλιση, το οποίο είχε ασκήσει παρέμβαση. Το Tribunal de grande instance του Tarascon έκρινε ότι, εφόσον το Fiat είχε κλαπεί, δεν οδηγείτο με τη συγκατάθεση του κυρίου και επομένως, κατά το γαλλικό δίκαιο, δεν καλυπτόταν από την ασφάλιση κατά τον κρίσιμο χρόνο. Επομένως, η αγωγή κατά του Bureau απορρίφθηκε και το Fonds υποχρεώθηκε να καταβάλει την αποζημίωση. Δικάζοντας την έφεση, το Cour d'appel έκρινε ότι το Bureau ήταν υπεύθυνο, εφόσον το αυτοκίνητο ήταν εγγεγραμμένο και στάθμευε συνήθως σε άλλο κράτος μέλος, οπότε ο ενάγων μπορούσε να επικαλεστεί τις διατάξεις της οδηγίας.

Ενώπιον του Cour de cassation, το Bureau, ενεργώντας για λογαριασμό των γερμανών ασφαλιστών, υποστήριξε ότι δεν είχε αποδειχτεί ότι το αυτοκίνητο ήταν εγγεγραμμένο στη Γερμανία κατά την έννοια του άρθρου 1, παράγραφος 4, της οδηγίας, οπότε δεν ήταν δυνατή η επίκληση της οδηγίας αυτής. Δεύτερον, προβλήθηκε ο ισχυρισμός ότι η συνδυασμένη εφαρμογή του άρθρου 2, παράγραφος 2, της οδηγίας, του άρθρου 1 της «συμφωνίας πρότυπο» που υπογράφηκε, μεταξύ άλλων, από το γαλλικό και γερμανικό γραφείο ασφάλισης και του άρθρου 2 της πρόσθετης συμφωνίας της 16ης Οκτωβρίου 1972, που συνήφθη κατ' εφαρμογή της οδηγίας, αλλά αντικαταστάθηκε από τη συμφωνία της 12ης Δεκεμβρίου 1973, έχει ως αποτέλεσμα να αποκλείει την ευθύνη του Bureau, εφόσον το αυτοκίνητο είχε κλαπεί και δεν οδηγείτο με τη συγκατάθεση του κυρίου και, επομένως, κατά το γαλλικό δίκαιο δεν απητείτο ασφαλιστική κάλυψη.

Το δεύτερο ερώτημα του Cour de cassation αφορά το πρώτο ζήτημα στο οποίο αναφέρεται το Bureau και πρέπει να εξεταστεί πρώτο. Από την απόφαση του Cour d'appel προκύπτει ότι το αυτοκίνητο «είχε τεθεί εκτός κυκλοφορίας» στη Γερμανία στις 20 Ιανουαρίου 1975 και ότι οι πινακίδες κυκλοφορίας δεν μπορούσαν πλέον να χρησιμοποιηθούν. Ως εκ τούτου, από ορισμένο χρονικό σημείο που τοποθετείται προφανώς στο 1975, δεν μπορούσε να κυκλοφορεί νόμιμα. Από το παράρτημα 1 των παρατηρήσεων που το Bureau υπέβαλε στο Δικαστήριο προκύπτει ότι το Fiat είχε διαγραφεί από το μητρώο στις 26 Ιουλίου 1976, δηλαδή μετά την ημερομηνία του ατυχήματος.

Το δεύτερο αυτό ερώτημα θέτει ουσιαστικά ζητήματα παρόμοια με εκείνα που εξετάστηκαν στην υπόθεση 344/82 *SA Gambetta Auto* κατά *Bureau central français και Fonds de garantie automobile*. Για τους

λόγους που έχω αναφέρει στις προτάσεις μου στην εν λόγω υπόθεση και που δεν θεωρώ χρήσιμο να επαναλάβω, στο δεύτερο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι αυτοκίνητο με πινακίδες κυκλοφορίας που έχουν εκδοθεί στο έδαφος κράτους μέλους, στο οποίο έχει εγγραφεί κανονικά, σταθμεύει συνήθως, κατά την έννοια της οδηγίας 72/166, στο έδαφος του κράτους αυτού, ακόμη κι αν κατά τον κρίσιμο χρόνο είχε ανακληθεί η άδεια κυκλοφορίας του αυτοκινήτου και ανεξάρτητα του αν η ανάκληση αυτή καθιστά άκυρη την εγγραφή ή έχει ως αποτέλεσμα τη διαγραφή του αυτοκινήτου. Το πρόσθετο γεγονός στην παρούσα υπόθεση, ότι οι πινακίδες κυκλοφορίας δεν μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν πριν από το ατύχημα, δεν μεταβάλλει κατά την άποψή μου τη νομική κατάσταση.

Με το πρώτο ερώτημά του, το Cour de cassation ζητεί από το Δικαστήριο να αποφανθεί γενικά ως προς την έννοια της φράσης «σύμφωνα με τις διατάξεις της εθνικής του νομοθεσίας περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως» της οδηγίας. Περισσότερο συγκεκριμένα και ενόψει των ζητημάτων που θέτει η υπόθεση, το Cour ζητεί να πληροφορηθεί αν η εγγύηση που πρέπει να προσφέρει κάθε εθνικό γραφείο ως προϋπόθεση του καθορισμού από την Επιτροπή της ημερομηνίας για την έναρξη ισχύος όλων των διατάξεων της οδηγίας, εκτός από το άρθρα 3 και 4, αποτελεί εγγύηση για το διακανονισμό των αξιώσεων (για τα ατυχήματα που προκαλούνται στο έδαφός του από οχήματα που σταθμεύουν συνήθως στο έδαφος άλλου κράτους μέλους), βάσει των κανόνων περί υποχρεωτικής ασφάλισης που ισχύουν στο κράτος όπου ασκεί τις δραστηριότητές του ή βάσει άλλων διατάξεων οι οποίες αγνοούν κάθε εξαίρεση από την ασφάλιση που προβλέπεται από τη νομοθεσία του κράτους του.

Αφενός, το Bureau, το Fonds και η γαλλική κυβέρνηση προβάλλουν τον ισχυρισμό ότι το σύστημα πρέπει να επιτρέπει την ελεύθερη κυκλοφορία των ασφαλισμένων σ' ένα κράτος μέλος οχημάτων σε ολόκληρη την Κοινότητα. Το γραφείο του κράτους στο οποίο συμβαίνει το ατύχημα οφείλει να θεωρεί το όχημα ως ασφαλισμένο, εφόσον τα οχήματα αυτά πρέπει να είναι ασφαλισμένα στο κράτος αυτό — αν και υπό την επιφύλαξη του ανώτατου ορίου ευθύνης, για οποιοδήποτε ατύχημα μπορεί να συμβεί. Ειδικές εξαιρέσεις από την υποχρεωτική ασφάλιση που προβλέπονται από το εθνικό δίκαιο δεν μπορούν να προβληθούν προς απόρριψη της αξίωσης. Το αρμόδιο για το διακανονισμό της ζημίας γραφείο καταβάλλει το ποσό της ζημίας και το εισπράττει, στο κράτος όπου το όχημα συνήθως σταθμεύει, είτε από το αρμόδιο γραφείο, αν το όχημα είναι ασφαλισμένο, είτε από το ταμείο εγγύησης αν το όχημα δεν είναι ασφαλισμένο. Προβάλλεται ότι οποιοδήποτε άλλο αποτέλεσμα θα άφηνε κενά και το θύμα θα έχανε την κάλυψη που επιδιώκεται να του χορηγηθεί.

Αφετέρου, οι κυβερνήσεις της Ιταλικής Δημοκρατίας και του Ηνωμένου Βασιλείου, καθώς και η Επιτροπή, αντιτάσσουν ότι η μόνη έννοια που μπορεί να δοθεί στη διατύπωση της οδηγίας είναι ότι αξιώσεις σχετικές με οχήματα από άλλα κράτη μέλη πρέπει να ικανοποιούνται επί της αυτής βάσεως όπως και οι αξιώσεις κατά οχημάτων που καλύπτονται από υποχρεωτική ασφάλιση στο κράτος μέλος του γραφείου που αντιμετωπίζει την αξίωση. Προβάλλεται ότι η ερμηνεία αυτή είναι, επιπλέον, σύμφωνη με τη σύμβαση πρότυπο και τις πρόσθετες συμφωνίες που έχουν αναφερθεί παραπάνω.

Πρέπει πρώτον να σημειώθει ότι, όταν τροποποιήθηκε η οδηγία 72/166 του Συμβουλίου με την οδηγία 72/430/ΣΟΚ του Συμβουλίου, της 19ης Δεκεμβρίου 1972 (ΕΕ ειδ. έκδ. 06/001, σ. 143), προκειμένου να ληφθεί υπόψη η προσχώρηση της Δανίας, της Ιρλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου, οι λέξεις «of its own» (της δικής του), που υπήρχαν πριν από τους όρους «national law» (εθνικής νομοθεσίας), απαλείφθηκαν από το αγγλικό κείμενο. Δεν νομίζω ότι αυτό προκαλεί καμιά διαφορά στην παρούσα υπόθεση. Πάντως, είναι προτιμότερο να ληφθεί υπόψη το τροποποιημένο κείμενο: «in accordance with the provisions of national law on compulsory insurance» («σύμφωνα με τις διατάξεις της εθνικής του νομοθεσίας περί υποχρεωτικών ασφαλίσεων»), έστω κι αν οι δύο φράσεις σημαίνουν το ίδιο.

Με τη δεύτερη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας αναγνωρίζεται ότι οι διαφορές μεταξύ εθνικών ρυθμίσεων στον τομέα της υποχρεωτικής ασφαλιστικής κάλυψης της αστικής ευθύνης που απορρέει από τη χρήση των αυτοκινήτων οχημάτων έχουν ως συνέπεια μεθοριακούς ελέγχους και ότι ήταν επιθυμητό να ληφθούν μέτρα ώστε να «ελευθερωθεί περισσότερο» το καθεστώς το σχετικό με την κυκλοφορία των προσώπων και των αυτοκινήτων οχημάτων. Εν συνεχεία, στην οδηγία εκτίθεται ότι ο έλεγχος για τις πράσινες κάρτες θα μπορούσε να καταργηθεί με τη σύναψη συμφωνίας, βάσει της οποίας κάθε εθνικό γραφείο θα εγγυάτο, αντίστοιχα, «σύμφωνα με τις διατάξεις της εθνικής του νομοθεσίας την αποζημίωση για οποιαδήποτε ζημία ή τραυματισμό από την οποία γεννάται σχετικό δικαίωμα και η οποία προκαλείται στο έδαφός του από ένα των οχημάτων αυτών, ασφαλισμένου ή μη». Προς το σκοπό αυτόν, τα κράτη μέλη όφειλαν να θεσπίσουν για τα οχήματα υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης, ισχύουσα σε ολόκληρη την Κοινότητα.

Έτσι, το πρώτο μέτρο που έπρεπε να ληφθεί συνίστατο στο ότι τα κράτη μέλη δεν προέβαιναν σε έλεγχο της ασφάλισης της αστικής ευθύνης σχετικά με οχήματα που σταθμεύουν συνήθως στο έδαφος άλλου κράτους μέλους. Πάντως, το μέτρο θα άρχιζε να ισχύει αφού κάθε εθνικό γραφείο θα είχε, αντίστοιχα, αναλάβει να «εξασφαλίζει την ικανοποίηση σύμφωνα με τις διατάξεις της εθνικής του νομοθεσίας περί υποχρεωτικών ασφαλίσεων, των αξιώσεων από ατυχήματα που έγιναν στο έδαφός του» από το οχήματα αυτά «είτε αυτά το οχήματα είναι ασφαλισμένα είτε όχι».

Βάσει του άρθρου 3, κάθε κράτος μέλος έπρεπε να λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε να εξασφαλίσει ότι η αστική ευθύνη η σχετική με την κυκλοφορία οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφός του καλύπτεται από ασφάλιση. «Η έκταση της καλυπτόμενης ευθύνης και οι όροι και οι προϋποθέσεις της καλύψεως καθορίζονται με βάση τα μέτρα αυτά.»

Οι ρυθμίσεις μπορούν να επεκταθούν σε τρίτες χώρες, ώστε οχήματα που σταθμεύουν συνήθως σε τρίτη χώρα να αντιμετωπίζονται ως οχήματα που σταθμεύουν στην Κοινότητα, εφόσον τα εθνικά γραφεία ασφάλισης όλων των κρατών μελών — καθένα «σύμφωνα με τις διατάξεις της εθνικής του νομοθεσίας περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως» — εγγυώνται χωριστά την ικανοποίηση αξιώσεων από ατυχήματα εντός του εδάφους τους από τέτοια οχήματα.

Θεωρώ ότι, κατά τη συνήθη έννοια των λέξεων, η φράση «εγγυάται την ικανοποίηση, σύμφωνα με τις διατάξεις της εθνικής του νομοθεσίας περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως, των αξιώσεων από ατυχήματα» σημαίνει ότι κάθε γραφείο οφείλει να αναλαμβάνει την τακτοποίηση των αξιώσεων από ατυχήματα, που η εθνική του νομοθεσία απαιτεί να καλύπτονται από (υποχρεωτική) ασφάλιση. Κάθε αξίωση που

εμπίπτει στην υποχρέωση αυτή πρέπει να ικανοποιείται· όμως δεν απαιτείται η εγγύηση να καλύπτει αξιώσεις που δεν εμπίπτουν στην υποχρέωση αυτή, ακόμη και αν είναι δυνατή η ασφάλισή τους.

Η έννοια αυτή είναι κατά τη γνώμη μου σύφωνη με τις διατάξεις του άρθρου 3, παράγραφος 1, κατά το οποίο η έκταση της καλυπτόμενης ευθύνης καθορίζεται από τα μέτρα που λαμβάνουν τα κράτη μέλη για να εξασφαλίσουν ότι η αστική ευθύνη καλύπτεται από ασφάλιση. Δεν υπάρχει απόλυτη υποχρέωση ώστε να εξασφαλίζεται η ύπαρξη ευθύνης σε κάθε περίπτωση τραυματισμού ή ζημίας που προκαλείται από όχημα ή ότι η εν λόγω ευθύνη πρέπει να είναι πανομοιότυπη σε όλα τα κράτη μέλη. Επομένως, η ασφαλιστική σύμβαση πρέπει να καλύπτει «τις ζημίες που προκαλούνται στο έδαφός των άλλων κρατών μελών, σύμφωνα με τις ισχύουσες νομοθεσίες στα κράτη αυτά». Θεωρώ ότι η διάταξη αυτή αναφέρεται στις ζημίες που πρέπει να καλύπτονται και όχι στις ζημίες που είναι δυνατό να καλύπτονται. Επίσης, η εγγύηση του άρθρου 7, παράγραφος 2, πρέπει να είναι σύμφωνη με τις διατάξεις της εθνικής νομοθεσίας περί υποχρεωτικής ασφάλισης.

Καίτοι είναι επιθυμητό η νομοθεσία περί υποχρεωτικής ασφάλισης των ατυχημάτων από οχήματα να είναι πανομοιότυπη σε όλα τα κράτη μέλη της Κοινότητας, ώστε οι πολίτες να γνωρίζουν ότι καλύπτονται παντού με ενιαία βάση, δεν νομίζω ότι η οδηγία αυτή προχωρεί τόσο μακριά. Η οδηγία έχει καταργήσει την ανάγκη ελέγχου της πράσινης κάρτας στα σύνορα, ενώ αφήνει ανέπαφες τις διατάξεις της εθνικής νομοθεσίας περί υποχρεωτικής ασφάλισης, εκτός από τις περιπτώσεις που επιβάλλει ρητές υποχρεώσεις όπως για παράδειγμα το άρθρο 3.

Για να μεταβληθεί η κατάσταση που ίσχυε βάσει των προηγούμενων διακανονισμών ως προς την πράσινη κάρτα (που κάλυπταν την ευθύνη για την οποία η ασφάλιση ήταν υποχρεωτική στην επισκεπτόμενη χώρα), θα έπρεπε, κατά τη γνώμη μου, η οδηγία να είχε πολύ σαφέστερη διατύπωση.

Θεωρώ αδύνατο να προσδίδεται στους σχετικούς όρους του άρθρου 2, παράγραφος 2, περιοριστική έννοια ως προς τη μέθοδο ικανοποίησης των αξιώσεων, κατ' αντίθεση προς την ουσία της νομοθεσίας περί υποχρεωτικής ασφάλισης. Η εγγύηση «της ικανοποίησης των αξιώσεων» σύμφωνα με τις εθνικές διατάξεις έχει την ίδια έννοια (είναι το ίδιο) με την εγγύηση της «αποζημίωσης» σύμφωνα με τις εθνικές διατάξεις, όπως διατυπώνεται στην αιτιολογική σκέψη.

Το να ερμηνευθεί η υποχρέωση προς σύναψη συμφωνίας ότι συνεπάγεται ότι πρέπει να ικανοποιούνται όλες οι αξιώσεις από ατυχήματα που προκαλούνται από οχήματα τα οποία έχουν τη συνήθη στάθμευσή τους σε άλλα κράτη, είτε τα οχήματα αυτά είναι ασφαλισμένα είτε όχι, δεν νομίζω ότι προσδίδεται πραγματική ή κατάλληλη έννοια στους όρους «σύμφωνα με τις διατάξεις της εθνικής νομοθεσίας περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως». Η ικανοποίηση των αξιώσεων αυτών πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις προϋποθέσεις της εθνικής νομοθεσίας, είτε οι προϋποθέσεις αυτές είναι ευρείες είτε είναι περιοριστικές.

Ούτε και θεωρώ δυνατό, όπως προβάλλεται, να περιοριστεί η έννοια των σχετικών όρων στο ποσό της ασφαλιστικής κάλυψης.

Αντίθετα από ό,τι φαίνεται να προβάλλει το Bureau, δεν διακρίνω καμιά αντίφαση μεταξύ της ικανοποίησης της αξίωσης όταν μια προφανής ασφάλιση είναι ανίσχυρη (επειδή για παράδειγμα η ασφαλιστική

σύμβαση είναι άκυρη ή έχει ανασταλεί διότι δεν έχουν καταβληθεί τα ασφάλιστρα ώστε το όχημα δεν είναι ασφαλισμένο) και του περιορισμού της ασφαλιστικής καλυψης στο ποσό που απαιτεί η εθνική νομοθεσία. Ακόμη κι αν υπάρχει αντίφαση στην περίπτωση αυτή — πράγμα που δεν δέχομαι — αυτό κατά τη γνώμη μου επέβαλε η οδηγία.

Θεωρώ επομένως, ότι η εγγύηση την οποία το Bureau έπρεπε να παράσχει, συνίστατο στην ικανοποίηση εκείνων των αξιώσεων, και μόνο εκείνων των αξιώσεων, που η εθνική του νομοθεσία απαιτεί να καλύπτονται από υποχρεωτική ασφάλιση, οι δε αξιώσεις αυτές, πρέπει να καλύπτονται ανεξάρτητα από την ύπαρξη έγκυρης ασφαλιστικής σύμβασης. Έπεται ότι αν βάσει της γαλλικής νομοθεσίας δεν είναι υποχρεωτική η ασφάλιση για ατυχήματα που προκαλούν πρόσωπα τα οποία οδηγούν χωρίς τη συγκατάθεση του κυρίου του αυτοκινήτου ή του ασφαλισμένου, για παράδειγμα πρόσωπα που έχουν κλέψει το αυτοκίνητο, δεν ήταν υποχρεωτικό η συμφωνία την οποία τα γραφεία όφειλαν να συνάψουν να καλύπτει τα ατυχήματα αυτά.

Καίτοι θεωρώ ότι το Δικαστήριο δεν έχει άμεση αρμοδιότητα ως προς τις διαφορές σχετικά με την πρόσθετη συμφωνία που έχουν συνάψει τα γραφεία ή τη συμφωνία-πρότυπο στην οποία αναφέρεται η εν λόγω συμφωνία ή ως προς την ερμηνεία τους, θεωρώ ότι οι δύο αυτές συμφωνίες είναι απόλυτα σύμφωνες με την ερμηνεία της υποχρέωσης που προβλέπει το άρθρο 2, παράγραφος 2, της οδηγίας και την οποία υποστήριξαν η Επιτροπή και οι παρεμβαίνουσες κυβερνήσεις.

Κατά το άρθρο 2, στοιχείο α, της πρόσθετης συμφωνίας της 12ης Δεκεμβρίου 1973, που αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις της απόφασης της Επιτροπής με την οποία καθορίστηκε ο χρόνος πλήρους ισχύος της οδηγίας, όταν όχημα που έχει τη συνήθη στάθμευσή του στο έδαφος κράτους μέλους εισέρχεται στο έδαφος άλλου κράτους μέλους και «υπόκειται στην υποχρεωτική ασφάλιση έναντι τρίτου που ισχύει στο έδαφος αυτό», ο κύριος ή ο κάτοχος θεωρείται ως ασφαλισμένος «κατά την έννοια της συμφωνίας πρότυπο» και επιπλέον θεωρείται ως κάτοχος έγκυρου πιστοποιητικού ασφάλισης, είτε είναι (πραγματικά) κάτοχος του πιστοποιητικού αυτού είτε όχι. «Ασφαλισμένος» κατά τη συμφωνία-πρότυπο νοείται το πρόσωπο που έχει συνάψει ασφαλιστική σύμβαση (άρθρο 1, στοιχείο 6). «Ασφαλιστική σύμβαση» νοείται η σύμβαση που καταρτίζεται μεταξύ ενός μέλους του εθνικού γραφείου και του ασφαλισμένου, η οποία καλύπτει την ευθύνη από τη χρήση του οχήματος και, οποιοιδήποτε κι αν είναι οι όροι της, «θεωρείται ότι καλύπτει ακριβώς την αποζημίωση που απαιτεί η νομοθεσία περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως των αυτοκινήτων οχημάτων της χώρας στην οποία συμβαίνει το ατύχημα και τίποτε άλλο».

Καταλήγοντας στο συμπέρασμα αυτό δεν έχω αναφερθεί στο σχέδιο οδηγίας για το οποίο έκαμε λόγο το Bureau, διότι δεν θεωρώ ορθό να στηριχθώ στο σχέδιο αυτό. Αντιλαμβάνομαι ότι μπορεί να υπάρχουν κενά, όπως υποστηρίζει το Bureau, και οι δυσχέρειες που είναι δυνατό να προκύψουν βάσει της γαλλικής νομοθεσίας και των συμφωνιών που έχουν συναφθεί μεταξύ του Bureau και του Fonds. Είναι δυνατό οι δυσχέρειες αυτές να αποφευχθούν αν θεσπιστεί η νέα προτεινόμενη οδηγία, η οποία κατά την άποψή μου προχωρεί πολύ πιο μακριά από την υπό εξέταση οδηγία.

Επομένως, προτείνω στα ερωτήματα (που υποβλήθηκαν) να δοθούν οι εξής απαντήσεις:

α) Η συμφωνία που έπρεπε να συναφθεί σύμφωνα με το άρθρο 2, παράγραφος 2, της οδηγίας του Συμβουλίου 72/166/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία του Συμβουλίου 72/430/ΕΟΚ, απαιτούσε κάθε εθνικό γραφείο να εγγυάται την ικανοποίηση μόνο των αξιώσεων από ατυχήματα που συμβαίνουν στο έδαφος του κράτους μέλους του γραφείου αυτού που προκαλούνται από οχήματα τα οποία έχουν τη συνήθη στάθμευσή τους σε άλλο κράτος μέλος, αξιώσεων που η νομοθεσία του κράτους μέλους του γραφείου αυτού επιβάλλει να καλύπτονται από υποχρεωτική ασφάλιση, και όχι των αξιώσεων που δεν καλύπτονται από υποχρεωτική ασφάλιση.

β) Το όχημα το οποίο φέρει πινακίδα κυκλοφορίας που έχει εκδοθεί στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο έχει εγγραφεί κανονικά, έχει τη συνήθη στάθμευσή του στο έδαφος του κράτους αυτού, κατά την έννοια της οδηγίας 72/166, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 72/430, ακόμη κι αν στο συγκεκριμένο χρόνο η άδεια κυκλοφορίας του αυτοκινήτου είχε ανακληθεί και ανεξάρτητα του αν η ανάκληση αυτή καθιστά άκυρη την εγγραφή ή έχει ως αποτέλεσμα τη διαγραφή του αυτοκινήτου.