

tisering daarvan in de artikelen 48, 50 en 65, strekken tot afschaffing van alle maatregelen die, op het gebied van het vrije verkeer van werknemers en het vrij verrichten van diensten, de onderdanen van een andere Lid-Staat strenger behandelen of feitelijk of rechtens in een minder gunstige positie plaatsen dan eigen onderdanen die in gelijke omstandigheden verkeren.

Zij staan echter niet in de weg aan de toepassing van tariefbepalingen in verzekeringsovereenkomsten die berusten op objectieve verzekeringstechnische gegevens, waarbij de premiekorting wordt geweigerd voor onder douanekenteken geregistreerde voertuigen.

3. Artikel 34 EEG-Verdrag heeft enkel betrekking op nationale maatregelen die een specifieke beperking van het

uitgaand goederenverkeer tot doel of tot gevolg hebben en aldus tot een ongelijke behandeling van de binnenlandse handel en de uitvoerhandel van een Lid-Staat leiden, waardoor aan de nationale produktie of de binnenlandse markt van de betrokken Lid-Staat een bijzonder voordeel wordt verzekerd.

Daar is geen sprake van bij een nationale regeling die enkel toelaat dat de verzekeringsmaatschappijen in hun tariefbepalingen rekening houden met de bijzondere omstandigheden waaronder motorrijtuigen worden gebruikt en die het verzekeringsrisico groter of kleiner maken, zoals onder meer het geval is bij het gebruik van motorrijtuigen met een douanekenteken, waarvoor artikel 34 toekenning van premiekorting niet verbiedt.

In zaak 251/83,

betreffende een verzoek aan het Hof krachtens artikel 177 EEG-Verdrag van het Amtsgericht Aachen, in het aldaar aanhangig geding tussen

E. HAUG-ADRION, te Wezembeek-Oppem (België),

verzoeker,

en

FRANKFURTER VERSICHERUNGS-AG, vertegenwoordigd door haar raad van bestuur in de persoon van diens voorzitter, Prosper Graf Castell zu Castell, te Frankfurt (Bondsrepubliek Duitsland),

verweester,

om een prejudiciële beslissing over de uitlegging van het relevante gemeenschapsrecht in verband met de „korting voor schadevrij rijden” bij de WA-verzekering motorrijtuigen,

wijst

HET HOF VAN JUSTITIE (Derde kamer),

samengesteld als volgt: C. Kakouris, kamerpresident, U. Everling en Y. Galmot, rechters,

advocaat-generaal: C. O. Lenz

griffier: H. A. Rühl, hoofdadministrateur

het navolgende

## ARREST

### De feiten

De feiten, het procesverloop en de krachtens artikel 20 van 's Hof's Statuut-EEG ingediende schriftelijke opmerkingen kunnen worden samengevat als volgt:

#### I — De feiten en het procesverloop

1. Verzoeker in het hoofdgeding, E. Haug-Adrion (hierna: verzoeker), bezit de Duitse nationaliteit. Hij is Europees ambtenaar in dienst van de Commissie en woont in Brussel. In 1981 kocht hij in de Bondsrepubliek Duitsland een auto, die aldaar werd geregistreerd onder een „douanekenteken” („Zollkennzeichen”), daar verzoeker voornemens was hem naar België uit te voeren. Verzoeker sloot een WA-verzekering voor de auto af bij de Frankfurter Versicherungs-AG, verweerster in het hoofdgeding (hierna: verweerster), die voor de verzekering van motorrijtuigen met douanekenteken een tarief toepast dat afwijkt van het normale tarief doordat bij de premieberekening geen rekening wordt gehouden met het eventuele schadevrij rijden van de verzekerde in de voorgaande jaren; in nor-

male gevallen wordt voor schadevrij rijden een bonus in de vorm van premiekorting toegekend. Blijkens het dossier nu had verzoeker jarenlang aan het verkeer deelgenomen zonder het geringste ongeval te veroorzaken en kon hij uit dien hoofde in het kader van de overeenkomst die hij tot dan toe met zijn verzekeringsmaatschappij had, aanspraak maken op de maximumkorting. Voor de nationale rechter vordert verzoeker dat die korting ook wordt toegepast in het kader van de door hem gesloten nieuwe overeenkomst (voor een motorrijtuig met douanekenteken).

2. Bij dagvaarding van 7 februari 1983 heeft verzoeker derhalve terugbetaling gevorderd van het gedeelte van de verzekeringspremie, dat hij niet had behoeven te betalen indien hem de korting was verleend, te weten een bedrag van DM 103,33.

Tot staving van zijn conclusies voerde hij met name aan, dat de condities van de verzekeringsmaatschappij, volgens welke hem bij een verzekeringsovereenkomst voor een motorrijtuig met douanekenteken geen premiekorting kan worden toe-

gekend, inbreuk maken op het discriminatieverbod van de artikelen 7 en 65 EEG-Verdrag, doordat zij hem, als in het buitenland wonende, uitsluiten van premiekortingen die aan verzekeringnemers wegens hen persoonlijk betreffende omstandigheden worden toegekend.

3. Bij beschikking van 26 oktober 1983, ingekomen ter griffie van het Hof op 10 november daaraanvolgend, heeft het Amtsgericht Aachen het Hof de navolgende, door verzoeker geformuleerde vraag ter prejudiciële beslissing voorgelegd:

„Is het verenigbaar met het EEG-Verdrag en met andere voorschriften van gemeenschapsrecht, dat van overheidswege goedgekeurde verzekeringsvoorwaarden voor de verplichte aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen systematisch de in andere EG-landen woonachtige verzekeringsnemers uitsluiten van de premiekortingen die aan in het binnenland wonende verzekeringnemers wegens hen persoonlijk betreffende omstandigheden worden toegekend?”

Bij beschikking van 14 november 1983, ingeschreven ter griffie van het Hof op 21 november daaraanvolgend, heeft het Amtsgericht zijn eerdere beschikking aangevuld en de prejudiciële vraag verduidelijkt door ze te herformuleren als volgt:

„Is het verenigbaar met het EEG-Verdrag en met andere voorschriften van gemeenschapsrecht, dat geen korting voor schadevrij rijden wordt toegekend aan verzekeringnemers die in andere EG-landen woonachtig zijn en een motorrijtuig met douanekenteken bezitten?”

4. Krachtens artikel 20 van 's Hof's Statuut-EEG zijn schriftelijke opmerkingen ingediend door Frankfurter Versicherungs-AG, vertegenwoordigd door het advocatenkantoor Gleiss, Lutz, Hootz,

Hirsch en anderen, te Stuttgart; de regering van de Bondsrepubliek Duitsland, vertegenwoordigd door M. Seidel en E. Röder als gemachtigden; en de Commissie van de Europese Gemeenschappen, vertegenwoordigd door Chr. Bail, lid van haar juridische dienst, als gemachtigde. De door verzoeker in het hoofdgeding ingediende opmerkingen zijn geweigerd omdat zij te laat waren binnengekomen.

5. Bij beschikking van 30 mei 1984 heeft het Hof, op rapport van de rechter-rapporteur en de advocaat-generaal gehoord, krachtens artikel 95 van het Reglement voor de procesvoering besloten de zaak naar de Derde kamer te verwijzen en zonder instructie tot de mondelinge behandeling over te gaan.

## II — Juridisch kader: de Duitse regeling inzake verzekeringen

1. In de Bondsrepubliek Duitsland mogen motorrijtuigen — al dan niet gewoonlijk gestald in het binnenland — slechts op de openbare weg worden gebruikt indien er ten gunste van de houder, de eigenaar en de bestuurder een WA-verzekering bestaat die de door het gebruik van het voertuig veroorzaakte schade aan personen en zaken alsook andere vermogensschaden dekt (§ 1 van het Pflichtversicherungsgesetz van 5. 4. 1965, BGBl. I, blz. 213, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 29. 3. 1983, BGBl. I, blz. 377, en § 1 van het Gesetz über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger van 24. 7. 1956, BGBl. I, blz. 667, laatstelijk gewijzigd bij het Zuständigkeitsanpassungsgesetz van 18. 3. 1975, BGBl. I, blz. 705).

2. De verzekeringsplicht geldt eveneens voor nog niet tot het verkeer toegelaten voertuigen, die naar het buitenland worden geëxporteerd en het land op eigen

kracht verlaten en waarvoor met het oog daarop een „douanekenteken” (ovale kentekenplaat) wordt afgegeven. Een douanekenteken wordt in de Bondsrepubliek slechts afgegeven voor motorrijtuigen die in gebruik zijn bij personen zonder vaste woonplaats in de Bondsrepubliek of die naar het buitenland worden geëxporteerd en het land op eigen kracht verlaten (§§ 1 en 7, lid 2, van de Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr van 12. 11. 1934, laatstelijk gewijzigd bij verordening van 23. 11. 1982, BGBl. I, blz. 1533-1536).

3. Wanneer de verzekeringsovereenkomst wordt gesloten met een binnenlandse verzekeraar, geschiedt dit uitsluitend op grond van officieel goedgekeurde verzekeringscondities en tarieven (§ 4 van de wet van 24. 7. 1956).

4. De verzekeraars mogen hun tarieven niet naar believen structureren. De Verordnung über die Tarife in der Kraftfahrtversicherung (van 20. 11. 1967, laatstelijk gewijzigd bij verordening van 2 december 1982, BAnz. nr. 228 van 8. 12. 1982) schrijft voor, dat zij zich aan de regels van de verzekeringstechniek dienen te houden. § 6 van de verordening omschrijft dit aldus: „Risico's die door gelijksoortige risicofactoren worden gekenmerkt, moeten in duidelijk af te bakenen risicocategorieën worden samengebracht.” Ten slotte bepaalt § 7 van de verordening met betrekking tot de structuur van de verzekeringstarieven:

„(1) Het tarief moet worden ingedeeld volgens risicofactoren die verband houden met het verzekerde motorrijtuig [...] en voor de aard en grootte van het verzekeringsrisico bepalend zijn (objectieve risicofac-

toren). Hiertoe behoren met name de technische kenmerken van de bouwwijze en het gebruiksdoel van het motorrijtuig [...], voor zover deze uit officiële stukken blijken.

(2) Bij de structurering van het tarief kunnen risicofactoren die verband houden met de persoon van de verzekeringnemer en voor de aard en grootte van het verzekeringsrisico bepalend zijn (subjectieve risicofactoren), in aanmerking worden genomen indien zij duidelijk bepaalbaar zijn, de groep van deze verzekeringnemers groot genoeg is om een verzekeringstechnisch evenwicht mogelijk te maken en het voor deze groep te verwachten schadebedrag wezenlijk afwijkt van het voor alle verzekeringnemers te verwachten schadebedrag. Hiertoe behoren met name de periode van schadevrijheid, het aantal schaden en de woonplaats van de verzekeringnemer.

(3) Kenmerken of gebruiksdoel van het motorrijtuig [...] die het verzekeringsrisico verhogen of verminderen, kunnen bij de tarief-structurering eveneens in aanmerking worden genomen. Dit geldt met name voor motorrijtuigen [...] die speciaal zijn ingericht voor het vervoer van bepaalde goederen.”

Tarifiering van verzekeringsovereenkomsten volgens het zogenoemde „bonus-malus”-systeem is dus niet voorgeschreven, doch wel toegestaan.

5. Van belang is ten slotte de regeling ter zake van de erkenning van kortingen voor schadevrij rijden. Volgens § 20, lid 3, van de Verordnung über die Tarife

in der Kraftfahrtversicherung moeten, bij verandering van verzekeraar door de verzekeringnemer, de duur en de schadevrijheid van de vorige verzekeringsovereenkomst en het aantal schaden vóór de verandering door de nieuwe verzekeraar in aanmerking worden genomen indien daarvan blijkt uit een verklaring van de vorige verzekeraar. Verder heeft het „Comité européen des assurances” bij brief van 29 januari 1981 de verzekeraars in de Lid-Staten aanbevolen, de schade-antecedenten van nieuwe verzekeringnemers uit andere Lid-Staten, voor zover hun praktijk dit toelaat, zoveel mogelijk in aanmerking te nemen, dat wil zeggen rekening te houden met het aantal schaden die de bestuurder in zijn vroegere woonland heeft gehad. De Duitse organisatie van WA-, ongevallen-, auto- en rechtsbijstandverzekeraars (HUK-Verband) heeft haar leden al in 1971 en 1972 aanbevolen, bij de berekening van de korting voor schadevrij rijden onder bepaalde voorwaarden ook de in het buitenland vervulde schadevrije tijdvakken in aanmerking te nemen; later heeft zij in een brief van 31 oktober 1977 deze aanbeveling aldus geformuleerd: „Een in het buitenland verworven schadevrijheid wordt erkend wanneer een behoorlijke verklaring desbetreffend van de buitenlandse verzekeraar wordt overgelegd.” Voor zover de Commissie bekend is, wordt deze aanbeveling zowel in de Bondsrepubliek als in België opgevolgd.

### III — Samenvatting van de bij het Hof ingediende opmerkingen

#### 1. De formulering van de prejudiciële vraag

a) *Verweerster in het hoofdgeding*, Frankfurter Versicherungs-AG, meent dat de prejudiciële vraag „ontoelaatbaar” is. Zij betoogt, dat de formulering ervan zo algemeen is, dat het voor het Hof onmogelijk

is ze door uitlegging van het Verdrag te beantwoorden.

De nationale rechter heeft geen enkele concrete bepaling van gemeenschapsrecht genoemd waarvan hij uitlegging wenst, noch heeft hij duidelijk gemaakt in hoeverre zulk een bepaling voor zijn beslissing van belang zou kunnen zijn. Het is dus zuiver een verzoek aan het Hof om juridisch advies.

Verweerster ziet ook niet, welke nationale bepalingen of welke praktijken van een Duitse verzekeraar aan de verdragsvoorschriften getoetst zouden moeten worden.

b) De *Commissie* merkt op, dat de tweede beschikking, van 14 november 1983, als de eigenlijke verwijzingsbeschikking is te beschouwen.

Hoewel de prejudiciële vraag inderdaad niet erg nauwkeurig is geformuleerd, kunnen aan de hand van de door het Amtsgericht gerelateerde feiten en gegevens de gemeenschapsvoorschriften worden bepaald die in casu van belang zouden kunnen zijn en uitlegging behoeven. De strekking van de vraag is dus voldoende bepaalbaar.

#### 2. *Verzekeringstechnische gronden voor het niet verlenen van korting bij verzekeringsovereenkomsten voor motorrijtuigen met douane-kenteken*

a) *Verweerster in het hoofdgeding* en de *Bondsrepubliek Duitsland* hebben overeenstemmende opmerkingen op dit punt gemaakt.

Volgens de door verweerster toegepaste tariefbepalingen worden verzekeringsovereenkomsten ingedeeld in categorieën naar gelang van de ononderbroken duur van de periode van schadevrijheid of van veroorzaakte schaden. Afhankelijk van

de indeling in een bepaalde categorie bepaalt de verzekeringnemer meer of minder premie. Voor elf soorten voertuigen bestaat er echter geen kortingregeling; daartoe behoren onder meer landbouwtrekkers, elektro-auto's, huurauto's, campingauto's en auto's met douanekentekens.

Douanekentekens worden afgegeven voor motorrijtuigen die slechts tijdelijk — dat wil zeggen maximaal één jaar — in de Bondsrepubliek in het verkeer zijn. Verscheidene overwegingen verzetten zich tegen de opnemng van „bonus-malus“-clausules in verzekeringsovereenkomsten voor dergelijke voertuigen: de korte looptijd van de overeenkomst (in casu één maand); het geringe aantal overeenkomsten voor motorrijtuigen met douanekentekens (ongeveer 10 000, dat wil zeggen 0,04 % van het totale aantal in de Bondsrepubliek gesloten verzekeringsovereenkomsten voor personenauto's); het geringe aantal houders van douanekentekens, die op grond van vroegere overeenkomsten in aanmerking zouden kunnen komen voor de korting voor schadevrij rijden; het feit dat de korting geen persoonlijk voordeel voor de verzekeringnemer is, want wat in feite verzekerd is, is het gebruik van een bepaald motorrijtuig onder bijzondere voorwaarden. Bestuurders van motorrijtuigen met douanekentekens gebruiken die voertuigen echter vaak in een hun minder vertrouwde omgeving. Op al die atypische gevallen kan geen verzekering worden opgebouwd. Om redenen van verzekeringstechnische rationalisatie moet men uitgaan van een zekere forfaitaire berekening, dat wil in casu zeggen een algemene uitsluiting van de korting voor schadevrij rijden in geval van dergelijk bijzonder gebruik van motorrijtuigen.

Motorrijtuigen met douanekentekens vertonen een andere „ongevallencurve“ dan

voertuigen die blijvend in de Bondsrepubliek zijn geregistreerd en daarom vormen zij een afzonderlijke tariefgroep, waarvoor slechts één objectieve factor van belang is, namelijk het douanekentekens. Daarom zijn maar heel weinig verzekeraars bereid om in zulke bijzondere overeenkomsten een „bonus-malus“-clausule op te nemen.

b) De *Commissie* kan deze zienswijze niet delen. Haars inziens is de korting voor schadevrij rijden te beschouwen als een persoonlijke korting, die dient toe te komen aan een verzekeringnemer wiens „risicoprofiel“ door het gebruik van een bepaald type voertuig gedurende een vrij lange periode en ongeacht de omstandigheden waaronder hij dat voertuig heeft gebruikt, is komen vast te staan.

3. *Verenigbaarheid met het gemeenschapsrecht van het weigeren van een korting voor schadevrij rijden bij een verzekeringsovereenkomst voor motorrijtuigen met douanekentekens*

De hieromtrent gemaakte opmerkingen komen overeenstemmend tot de conclusie, dat een dergelijke weigering met geen enkele bepaling van gemeenschapsrecht in strijd is.

a) Volgens de *Bondsrepubliek Duitsland* en de *Commissie* is een dergelijke maatregel niet een door artikel 34 verboden maatregel van gelijke werking als een kwantitatieve uitvoerbepaling.

Ook al kan men, aldus de *Commissie*, een dergelijke clausule een zeker normatief karakter niet ontzeggen, aangezien zij voortvloeit uit een collectieve regeling

die in overleg met de overheid is opgesteld en is goedgekeurd door het Bundesaufsichtsamt für das Versicherungswesen, dat ook toezicht houdt op de toepassing ervan,

— zij is evenwel geen maatregel die tot doel heeft specifiek de uitvoerstromen te beperken,

— zij heeft noch tot doel noch tot gevolg, een bijzonder voordeel te verschaffen aan de nationale produktie of aan de binnenlandse markt van de betrokken Lid-Staat,

— zij is niet dwingend voor de in het buitenland woonachtige koper van een auto; deze kan immers een verzekeraar zoeken die ook voor motorrijtuigen met douanekenteken een korting verleent, hij kan het voertuig met een normaal kenteken laten transporteren naar het land waar hij woont, en hij kan een „rood kenteken” aanvragen dat enkel voor transitverkeer geldig is, en dan enkel voor de duur van de doorreis een verzekering sluiten.

b) Volgens de *Bondsrepubliek Duitsland* en de *Commissie* is een dergelijke weigering evenmin in strijd met de artikelen 48 en volgende EEG-Verdrag betreffende het *vrije verkeer van werknemers*.

In de eerste plaats gaat het immers niet om een verschil in behandeling door het ontvangende land, de staat van vestiging, en in de tweede plaats geldt de regeling in geding niet specifiek voor migrerende werknemers, maar voor eenieder die in de Bondsrepubliek een motorrijtuig met internationale registratie en douanekenteken koopt, ook wanneer hij niet van arbeids- of woonplaats verandert.

c) Volgens *verweerster in het hoofdgeding*, de *Bondsrepubliek Duitsland* en de *Commissie*, is de weigering ook niet in strijd met het beginsel van *non-discriminatie op grond van nationaliteit*, neergelegd in de artikelen 7 en 65 EEG-Verdrag.

Wat dit aspect betreft, wordt erop gewezen dat het weigeren van korting berust op een criterium zonder enig verband met de nationaliteit van de verzekeringnemer, en ook al zal die weigering voornamelijk in het buitenland woonachtige personen treffen, in wezen geldt zij voor eenieder, onverschillig welke nationaliteit hij bezit, die een motorrijtuig met douanekenteken bestuurt, of hij nu in het buitenland woont dan wel als Duits ingezetene een auto heeft gekocht die bestemd is voor uitvoer.

Het feit dat een maatregel van een Lid-Staat voor onderdanen van andere Lid-Staten eventueel bezwaarder kan zijn dan voor eigen onderdanen, betekent volgens de *Commissie* nog niet, dat die maatregel gelijke werking heeft als een discriminatie op grond van nationaliteit.

De Bondsrepubliek Duitsland en verweerster beklemtonen, dat in de algemene Duitse tariefbepalingen en in de bijzondere tariefbepalingen van verweerster de nationaliteit van de verzekeringnemer geen enkele rol speelt; die bepalingen zijn uitsluitend gebaseerd op verzekeringstechnische overwegingen. Er kan derhalve geen sprake zijn van een vorm van verkapte discriminatie.

d) Ten slotte betoogt de *Commissie*, dat het niet toekennen van een korting voor schadevrij rijden bij motorrijtuigen met douanekenteken, niet in strijd lijkt te zijn met het beginsel van het *vrij verrichten van diensten* (artikelen 59, 60 en 65 EEG-Verdrag) of met de mededingingsvoorschriften van de artikelen 85 en 86 van het Verdrag.

## IV — Mondelinge behandeling

Ter terechtzitting van 27 september 1984 zijn mondelinge opmerkingen gemaakt door verzoeker in het hoofdgeding, vertegenwoordigd door D. Rogalla, advocaat; verweerster in het hoofdgeding, vertegenwoordigd door C. Hootz, advocaat; de regering van de Bondsrepubliek Duitsland, vertegenwoordigd door E. Röder en N. Walter van het Bondsministerie van Economische Zaken, en de

Commissie van de Europese Gemeenschappen, vertegenwoordigd door Chr. Bail.

Na de mondelinge behandeling heeft verzoekers raadsman met toestemming van de president van de Derde kamer het Hof op 4 oktober 1984 een uittreksel uit de Bundesanzeiger betreffende de Duitse verordening inzake de tarieven voor de motorrijtuigenverzekering toegezonden.

De advocaat-generaal heeft ter terechtzitting van 15 november 1984 conclusie genomen.

### In rechte

- 1 Bij beschikking van 26 oktober 1983, ingekomen ten Hove op 10 november daaraanvolgend, en bij aanvullende beschikking van 14 november 1983, ingekomen ten Hove op 21 november daaraanvolgend, heeft het Amtsgericht Aachen krachtens artikel 177 EEG-Verdrag een prejudiciële vraag gesteld over de uitlegging van het relevante gemeenschapsrecht, ten einde te kunnen beoordelen, of een verzekeringsregeling waarbij geen korting voor schadevrij rijden wordt toegekend aan verzekeringnemers die een voertuig met douanekenteken bezitten, verenigbaar is met het gemeenschapsrecht.
- 2 Deze vraag is gerezen in het kader van een geding tussen E. Haug-Adrion, van Duitse nationaliteit, die als Europees ambtenaar in dienst van de Commissie in Brussel woont, en de verzekeringsmaatschappij Frankfurter Versicherungs-AG te Frankfurt.
- 3 Verzoeker in het hoofdgeding (hierna: verzoeker) kocht in 1981 in de Bondsrepubliek Duitsland een personenauto, die aldaar werd geregistreerd onder een douanekenteken, daar verzoeker voornemens was hem naar België uit te voeren. Hij sloot de voor de registratie van het voertuig verplichte WA-verzekering bij verweerster in het hoofdgeding (hierna: verweerster). Deze past voor de verzekering van motorrijtuigen met douanekenteken een tarief toe dat afwijkt van het normale tarief, doordat bij de premieberekening geen rekening wordt gehouden met het eventuele schadevrij rijden van de verzekerde in het verleden.



- 4 Blijkens de processtukken had verzoeker in het kader van zijn vroegere overeenkomst met verweerster aanspraak op de maximum korting voor schadevrij rijden. Daarom verlangde hij dat de korting die hij uit hoofde van zijn vroegere verzekeringsovereenkomst had verworven, ook zou worden toegepast bij zijn nieuwe overeenkomst voor een motorrijtuig met douanekenteken.
- 5 Toen de verzekeringsmaatschappij dit weigerde, vorderde verzoeker voor het Amtsgericht Aken terugbetaling van het gedeelte van de verzekeringspremie, dat hij niet had behoeven te betalen indien die korting bij die nieuwe overeenkomst wel was toegekend (omstreeks DM 100).
- 6 Bij beschikking van 26 oktober 1983 heeft het Amtsgericht Aken het Hof eerst de navolgende, door verzoeker geformuleerde vraag ter prejudiciële beslissing voorgelegd:

„Is het verenigbaar met het EEG-Verdrag en met andere voorschriften van gemeenschapsrecht, dat van overheidswege goedgekeurde verzekeringsvoorwaarden voor de verplichte aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen systematisch de in andere EG-landen woonachtige verzekeringnemers uitsluiten van de premiekortingen die aan in het binnenland wonende verzekeringnemers wegens hen persoonlijk betreffende omstandigheden worden toegekend?”

- 7 Bij een tweede beschikking van 14 november 1983, waarvan moet worden aangenomen dat zij in de plaats van de eerste is gekomen, heeft het Amtsgericht de prejudiciële vraag anders geformuleerd, en wel als volgt:

„Is het verenigbaar met het EEG-Verdrag en met andere voorschriften van gemeenschapsrecht, dat geen korting voor schadevrij rijden wordt toegekend aan verzekeringnemers die in andere EG-landen woonachtig zijn en een motorrijtuig met douanekenteken bezitten?”

#### Bevoegdheid van het Hof

- 8 Volgens verweerster is de gestelde vraag in deze vorm „ontoelaatbaar”, daar zij zo algemeen geformuleerd is, dat zij door het Hof niet door uitlegging van het Verdrag kan worden beantwoord. Daar de nationale rechter geen enkele bepaling van gemeenschapsrecht heeft genoemd waarvan hij uitlegging wenst, noch heeft duidelijk gemaakt in hoeverre zulk een bepaling voor zijn beslissing van belang zou kunnen zijn, zou het in feite gaan om een verzoek aan het Hof om juridisch advies.

- 9 Gelijk het Hof reeds meermaals heeft beslist, is het weliswaar noodzakelijk dat de nationale rechter duidelijk maakt waarom hij een antwoord op zijn vragen nodig acht voor het wijzen van zijn vonnis in de hoofdzaak, en aangeeft in welk juridisch kader die uitlegging moet worden geplaatst, doch het blijft voorbehouden aan het Hof om, wanneer die vragen onnauwkeurig zijn geformuleerd, uit alle door de nationale rechter verstrekte gegevens en uit het dossier van het hoofdgeding die elementen van gemeenschapsrecht te putten die, gelet op het onderwerp van het geschil, uitlegging behoeven.
- 10 In casu blijkt uit het dossier van het hoofdgeding duidelijk, dat verzoeker aldaar heeft aangevoerd dat de in verweersters algemene verzekeringsvoorwaarden voorkomende bepalingen inzake het toekennen van korting in strijd zijn met de artikelen 7 en 65 EEG-Verdrag, omdat zij hem, op grond van het feit dat hij in een ander EG-land woont, uitsluiten van premiekortingen die wegens de verzekeringnemer persoonlijk betreffende omstandigheden worden toegekend.
- 11 De strekking van de prejudiciële vraag is derhalve voldoende bepaalbaar, zodat de door verweerster terzake opgeworpen bezwaren niet kunnen worden aanvaard.

#### De beantwoording van de prejudiciële vraag

- 12 Met zijn vraag aan het Hof wenst de nationale rechter in wezen te vernemen, of het in artikel 7 EEG-Verdrag neergelegde principiële verbod van discriminatie op grond van de nationaliteit, dat met betrekking tot de vrijheid van dienstverrichting geconcretiseerd wordt in de artikelen 59 en 65, die iedere beperking op grond van de nationaliteit of de verblijfplaats verbieden, aldus moet worden begrepen, dat het zich verzet tegen contractuele bepalingen als die welke zijn vervat in de door verweerster toegepaste algemene verzekeringsvoorwaarden.
- 13 Op grond van de voor het Hof gemaakte opmerkingen moet ervan worden uitgegaan, dat de nationale rechter eveneens wenst te weten, of de weigering om verzoeker korting te verlenen, in strijd is met artikel 48 EEG-Verdrag, dat elke discriminatie op grond van de nationaliteit tussen de werknemers der Lid-Staten op het punt van werkgelegenheid, beloning en overige ar-

beidsvoorwaarden verbiedt, alsmede met de artikelen 30 en 34 EEG-Verdrag, betreffende de afschaffing van kwantitatieve beperkingen in de handel tussen de Lid-Staten.

- 14 Wat in de eerste plaats het algemene discriminatieverbod van artikel 7 en de concretisering daarvan in de artikelen 48, 49 en 65 betreft, moet worden opgemerkt, dat deze bepalingen strekken tot afschaffing van alle maatregelen die, op het gebied van het vrije verkeer van werknemers en het vrij verrichten van diensten, de onderdanen van een andere Lid-Staat strenger behandelen of feitelijk of rechtens in een minder gunstige positie plaatsen dan eigen onderdanen die in gelijke omstandigheden verkeren.
- 15 Tot staving van zijn bewering, dat inbreuk is gemaakt op de door hem ingeroepen bepalingen van gemeenschapsrecht, voert verzoeker enkel aan, dat de discriminatie gelegen is in de omstandigheid dat door de in de Bondsrepubliek Duitsland gebruikelijke weigering om korting te verlenen aan verzekeringnemers die een voertuig met douanekenteken bezitten, hoofdzakelijk onderdanen van andere Lid-Staten dan de Bondsrepubliek Duitsland worden getroffen, alsook personen die niet in de Bondsrepubliek Duitsland woonachtig zijn.
- 16 Dit betoog moet falen in het geval van algemene tariefbepalingen van het type waarop het hoofdgeding betrekking heeft. Deze tariefbepalingen gaan immers geenszins uit van de nationaliteit of de woonplaats van de verzekeringnemer; zij berusten uitsluitend op objectieve verzekeringstechnische gegevens en op het objectieve criterium dat een voertuig onder een douanekenteken is geregistreerd.
- 17 Een dergelijke registratie zal weliswaar in de betrokken Lid-Staat waarschijnlijk vooral door onderdanen van andere staten worden aangevraagd, maar de weigering om voor motorrijtuigen met die registratie premiekorting toe te kennen, treft — los van iedere overweging betreffende nationaliteit — eveneens de onderdanen van de betrokken Lid-Staat, die aldaar woonachtig zijn en een voor uitvoer bestemd motorrijtuig hebben verworven, alsook de onderdanen van die Lid-Staat die in een andere Lid-Staat wonen en een in hun land van herkomst verworven motorrijtuig naar hun land van woonplaats willen uitvoeren. Dit laatste is overigens het geval bij verzoeker in het hoofdgeding.

- 18 Hieruit volgt dat het discriminatieverbod van de artikelen 7, 48, 59 en 65 EEG-Verdrag niet in de weg staat aan de toepassing van tariefbepalingen in verzekeringsovereenkomsten, als die welke in de hoofdzaak in geding zijn.
- 19 Wat vervolgens de ingeroepen bepalingen inzake het vrije verkeer van goederen betreft — inzonderheid artikel 34 EEG-Verdrag, dat kwantitatieve beperkingen en alle maatregelen van gelijke werking verbiedt —, betoogt verzoeker dat deze bepalingen niet toestaan dat motorrijtuigen verzekeringsrechtelijk verschillend worden behandeld, al naar gelang zij gewoonlijk in de Bondsrepubliek Duitsland dan wel in andere Lid-Staten zijn gestald.
- 20 Dienaangaande moet worden opgemerkt, dat artikel 34 volgens vaste rechtspraak van het Hof enkel betrekking heeft op nationale maatregelen die een specifieke beperking van het uitgaand goederenverkeer tot doel of tot gevolg hebben en aldus tot een ongelijke behandeling van de binnenlandse handel en de uitvoerhandel van een Lid-Staat leiden, waardoor aan de nationale productie of de binnenlandse markt van de betrokken Lid-Staat een bijzonder voordeel wordt verzekerd.
- 21 Daarvan is geen sprake bij een nationale regeling als de onderhavige, die enkel toelaat dat de verzekeringsmaatschappijen in hun tariefbepalingen rekening houden met de bijzondere omstandigheden waaronder motorrijtuigen worden gebruikt en die het verzekeringsrisico groter of kleiner maken, zoals onder meer het geval is bij het gebruik van motorrijtuigen met douanekenteken.
- 22 Immers, daargelaten dat een dergelijke regeling van een Lid-Staat het de verzekeringsmaatschappijen van die Lid-Staat niet verbiedt om korting voor motorrijtuigen met douanekenteken toe te kennen, is er geen enkele grond om aan te nemen dat een tariefbepaling zoals hier in geding, in het kader van een dergelijke regeling de nationale productie of de binnenlandse markt van een Lid-Staat enig voordeel zou kunnen verschaffen.
- 23 Mitsdien moet op de vraag van de nationale rechter worden geantwoord, dat geen enkele bepaling van gemeenschapsrecht eraan in de weg staat, dat een korting voor schadevrij rijden wordt geweigerd aan verzekerden die in een

andere Lid-Staat wonen en een onder een douanekenteken geregistreerd voertuig bezitten, wanneer die weigering uitsluitend is gebaseerd op objectieve, met de verzekeringstechniek verband houdende criteria die zonder discriminatie worden toegepast.

### Kosten

- 24 De kosten door de regering van de Bondsrepubliek Duitsland en de Commissie van de Europese Gemeenschappen wegens indiening hunner opmerkingen bij het Hof gemaakt, kunnen niet voor vergoeding in aanmerking komen. Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de nationale rechterlijke instantie over de kosten heeft te beschikken.

### HET HOF VAN JUSTITIE (Derde kamer),

uitspraak doende op het door het Amtsgericht Aachen bij beschikking van 14 november 1983 gestelde vraag, verklaart voor recht:

**Geen enkele bepaling van gemeenschapsrecht staat eraan in de weg, dat een korting voor schadevrij rijden wordt geweigerd aan verzekerden die in een andere Lid-Staat wonen en een onder een douanekenteken geregistreerd voertuig bezitten, wanneer die weigering uitsluitend is gebaseerd op objectieve, met de verzekeringstechniek verband houdende criteria, die zonder discriminatie worden toegepast.**

Kakouris

Everling

Galmot

Uitgesproken ter openbare terechtzitting te Luxemburg op 13 december 1984.

Voor de griffier

J. A. Pompe

adjunct-griffier

De president van de Derde kamer

C. Kakouris