Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Grande Sezione)

4 settembre 2018 *

«Rinvio pregiudiziale – Assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione degli autoveicoli – Direttiva 72/166/CEE – Articolo 3, paragrafo 1 – Seconda direttiva 84/5/CEE – Articolo 1, paragrafo 4 – Obbligo di sottoscrivere un contratto di assicurazione – Veicolo stazionato su un terreno privato – Diritto di regresso dell'organismo competente per il risarcimento contro il proprietario del veicolo non assicurato»

Nella causa C-80/17,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Supremo Tribunal de Justiça (Corte suprema, Portogallo), con decisione del 7 febbraio 2017, pervenuta in cancelleria il 14 febbraio 2017, nel procedimento

Fundo de Garantia Automóvel

contro

Alina Antónia Destapado Pão Mole Juliana,

Cristiana Micaela Caetano Juliana,

LA CORTE (Grande Sezione),

composta da K. Lenaerts, presidente, M. Ilešič, L. Bay Larsen, T. von Danwitz, e J. Malenovský, presidenti di sezione, E. Juhász, A. Borg Barthet, J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev (relatore), M. Berger, F. Biltgen, K. Jürimäe, C. Lycourgos, M. Vilaras ed E. Regan, giudici,

avvocato generale: M. Bobek

cancelliere: M. Ferreira, amministratore principale

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 30 gennaio 2018,

considerate le osservazioni presentate:

– per il governo portoghese, da L. Inez Fernandes, M. Figueiredo e T. Larsen, in qualità di agenti;

– per il governo tedesco, da T. Henze e M. Hellmann, in qualità di agenti;

– per l'Irlanda, da M. Browne, G. Hodge, E. Creedon e A. Joyce, in qualità di agenti, assistiti da G. Gilmore, BL;

* Lingua processuale: il portoghese.

– per il governo spagnolo, da V. Ester Casas, in qualità di agente;

– per il governo italiano, da G. Palmieri, in qualità di agente, assistita da P. Garofoli, avvocato dello Stato;

– per il governo lettone, da I. Kucina e G. Bambāne, in qualità di agenti;

– per il governo del Regno Unito, da S. Brandon, C. Brodie, R. Fadoju e G. Brown, in qualità di agenti, assistiti da A. Bates, barrister;

– per la Commissione europea, da K.-P. Wojcik e B. Rechena, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 26 aprile 2018,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 3 della direttiva 72/166/CEE del Consiglio, del 24 aprile 1972, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e di controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità (GU 1972, L 103, pag. 1), come modificata dalla direttiva 2005/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2005 (GU 2005, L 149, pag. 14) (in prosieguo: la «prima direttiva»), e dell'articolo 1, paragrafo 4, della seconda direttiva 84/5/CEE del Consiglio, del 30 dicembre 1983, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli (GU 1984, L 8, pag. 17), come modificata dalla direttiva 2005/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2005 (GU 2005, L 149, pag. 14) (in prosieguo: la «seconda direttiva»).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra il Fundo de Garantia Automóvel (Fondo di garanzia automobilistico, Portogallo; in prosieguo: il «Fondo») e le sig.re Alina Antónia Destapado Pão Mole Juliana e Cristiana Micaela Caetano Juliana riguardo al rimborso degli indennizzi che il Fondo ha versato alle vittime di un incidente in cui è stato coinvolto il veicolo appartenente alla sig.ra Destapado Pão Mole Juliana e guidato da suo figlio.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

3 La direttiva 2009/103/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità (GU 2009, L 263, pag. 11), ha abrogato segnatamente la prima e la seconda direttiva. Tuttavia, tenuto conto della data dei fatti del procedimento principale, occorre riferirsi a queste ultime due direttive.

4 L'articolo 1 della prima direttiva enunciava quanto segue:

«Ai sensi della presente direttiva, s'intende per:

1. "veicolo": qualsiasi autoveicolo destinato a circolare sul suolo e che può essere azionato da una forza meccanica, senza essere vincolato ad una strada ferrata, nonché i rimorchi, anche non agganciati;

(…)».

5 L'articolo 3, paragrafo 1, di tale direttiva stabiliva quanto segue:

«Ogni Stato membro adotta tutte le misure necessarie, fatta salva l'applicazione dell'articolo 4, affinché la responsabilità civile relativa alla circolazione dei veicoli che stazionano abitualmente nel suo territorio sia coperta da un'assicurazione. I danni coperti e le modalità dell'assicurazione sono determinati nell'ambito di tali misure».

6 L'articolo 4 della suddetta direttiva così prevedeva:

«Ogni Stato membro può derogare al disposto dell'articolo 3:

a) per quanto concerne talune persone fisiche o giuridiche, pubbliche o private, il cui elenco è determinato da tale Stato e notificato agli altri Stati membri e alla Commissione.

In tal caso, lo Stato membro che prevede la deroga adotta le misure idonee al fine di assicurare l'indennizzo dei danni causati nel proprio territorio e nel territorio degli altri Stati membri da veicoli appartenenti alle suddette persone. (…)

b) per quanto riguarda determinati tipi di veicoli o determinati veicoli con targa speciale, il cui elenco è stabilito da questo Stato e notificato agli altri Stati membri e alla Commissione.

In tal caso, gli Stati membri provvedono affinché ai veicoli di cui al primo comma della presente lettera sia riservato lo stesso trattamento dei veicoli per i quali non vi è stato adempimento dell'obbligo di assicurazione di cui all'articolo 3, paragrafo 1 (…)».

7 L'articolo 1, paragrafo 4, della seconda direttiva così disponeva:

«Ogni Stato membro istituisce o autorizza un organismo incaricato di risarcire, almeno entro i limiti dell'obbligo di assicurazione, i danni alle cose o alle persone causati da un veicolo non identificato o per il quale non vi è stato adempimento dell'obbligo di assicurazione a norma del paragrafo 1.

Il primo comma fa salvo il diritto degli Stati membri di conferire o no all'intervento dell'organismo un carattere sussidiario, nonché quello di disciplinare la soluzione di controversie fra l'organismo e il responsabile o i responsabili del sinistro ed altre imprese di assicurazione o istituti di sicurezza sociale che siano tenuti ad indennizzare la vittima per lo stesso sinistro. Tuttavia, gli Stati membri non possono autorizzare l'organismo a subordinare il pagamento dell'indennizzo alla condizione che la vittima dimostri in qualsiasi modo che il responsabile del sinistro non è in grado o rifiuta di pagare».

Diritto portoghese

8 L'articolo 1, paragrafo 1, del Decreto-Lei nº 522/85 – Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel (decreto legge n. 522/85 sull'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile autoveicoli), del 31 dicembre 1985 (*Diário da República*, serie I, n. 301, 6° supplemento, del

31 dicembre 1985), nella sua versione in vigore alla data dei fatti del procedimento principale (in prosieguo: il «decreto-legge n. 522/85»), prevede che chiunque possa essere considerato civilmente responsabile della riparazione di danni patrimoniali e non patrimoniali derivanti da lesioni personali o materiali causate a terzi da un veicolo terrestre a motore, dai suoi rimorchi o dai suoi semirimorchi, deve, affinché ne sia concessa la circolazione, essere coperto ai sensi del presente decreto legge da un'assicurazione che garantisca tale responsabilità.

9 Ai sensi dell'articolo 2 di tale decreto legge, l'obbligo di assicurazione grava, in linea di principio, sul proprietario del veicolo.

10 L'articolo 8, paragrafi 1 e 2, di detto decreto legge stabilisce che il contratto di assicurazione garantisce la responsabilità civile del contraente dell'assicurazione, dei soggetti dell'obbligo assicurativo di cui all'articolo 2 e dei legittimi detentori e conducenti del veicolo e garantisce inoltre il soddisfacimento delle richieste di risarcimento dovuto dai responsabili di furto, rapina, furto d'uso di autoveicolo o di sinistri stradali causati con dolo, salvo talune eccezioni.

11 In forza dell'articolo 21 del decreto legge n. 522/85, spetta al Fondo procedere agli indennizzi derivanti da incidenti provocati da veicoli soggetti all'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione dei veicoli immatricolati, in particolare, in Portogallo, conformemente alle disposizioni di tale decreto legge.

12 Risulta dall'articolo 25 di tale decreto legge che, una volta soddisfatte le richieste di risarcimento danni, il Fondo è surrogato nei diritti della persona lesa e ha altresì diritto agli interessi legali di mora e al rimborso delle spese da esso sostenute per l'accertamento e il recupero dei crediti, e che le persone che, pur essendo soggette all'obbligo di assicurazione, non abbiano stipulato alcuna polizza assicurativa potranno essere convenute in giudizio dal Fondo, il quale beneficerà anche del diritto di regresso, in relazione agli importi che ha dovuto pagare, contro gli altri responsabili del sinistro, se esistenti.

13 L'articolo 503, paragrafo 1, del codice civile prevede che chiunque abbia effettivamente il controllo di un autoveicolo e lo utilizzi nel proprio interesse, anche se tramite un incaricato, risponde dei danni risultanti dai rischi connessi al veicolo, anche se quest'ultimo non è in circolazione.

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

14 La sig.ra Destapado Pão Mole Juliana, proprietaria di un autoveicolo immatricolato in Portogallo, aveva cessato di guidarlo per problemi di salute e lo aveva parcheggiato nel cortile di casa senza tuttavia avviare le pratiche di ritiro ufficiale dello stesso dalla circolazione.

15 Il 19 novembre 2006 il veicolo, guidato dal figlio della sig.ra Destapado Pão Mole Juliana, che ne aveva preso possesso senza l'autorizzazione della madre e a sua insaputa, è uscito di strada, provocando il decesso del conducente nonché di altre due persone che si trovavano a bordo del veicolo come passeggeri.

16 La sig.ra Destapado Pão Mole Juliana non aveva sottoscritto, a tale data, un'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di tale veicolo.

17 Indennizzati gli aventi causa dei passeggeri del veicolo per i danni derivanti dall'incidente, il Fondo ha poi convenuto in giudizio la sig.ra Destapado Pão Mole Juliana e la sig.ra Caetano Juliana, figlia del conducente, chiedendo il rimborso della somma di EUR 437 345,85.

18 A sua difesa la sig.ra Destapado Pão Mole Juliana ha fatto valere, in particolare, che essa non era responsabile del sinistro e che, avendo lasciato il veicolo stazionato nel cortile di casa e non intendendo metterlo in circolazione, non era tenuta a sottoscrivere un contratto di assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione del veicolo stesso.

19 Il giudice di primo grado ha parzialmente accolto l'azione proposta dal Fondo, considerando che la circostanza che la proprietaria del veicolo non intendesse metterlo in circolazione e che il sinistro avesse avuto luogo senza che essa potesse vedersi ascrivere la responsabilità dello stesso non escludeva l'obbligo di concludere un contratto di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di tale autoveicolo. Secondo detto giudice, tale contratto garantisce il pagamento di risarcimenti alle vittime di incidenti della circolazione anche in caso di furto del veicolo.

20 La sig.ra Destapado Pão Mole Juliana ha interposto appello avverso la sentenza del giudice di primo grado dinanzi al Tribunal da Relação (Corte d'appello, Portogallo).

21 Quest'ultimo ha dichiarato che non sussistevano né un obbligo di sottoscrivere un contratto di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione dell'autoveicolo di cui trattasi né la responsabilità della sig.ra Destapado Pão Mole Juliana, ha annullato la sentenza di primo grado e respinto il ricorso proposto dal Fondo.

22 A sostegno dell'impugnazione da esso proposta dinanzi al Supremo Tribunal de Justiça (Corte suprema, Portogallo), il Fondo sostiene che esistono rischi specifici ai veicoli, che implicano l'obbligo di stipulare un contratto di assicurazione della responsabilità civile ad essi relativa, anche se tali veicoli non sono in circolazione. Il Fondo chiede anche che si interroghi la Corte in merito alla questione se il diritto di surrogazione ad esso riconosciuto in forza dell'articolo 25 del decreto legge n. 522/85 sia indipendente dal regime nazionale di imputazione della responsabilità civile previsto all'articolo 503, paragrafo 1, del codice civile.

23 Il Supremo Tribunal de Justiça (Corte suprema) osserva che l'impugnazione ad esso sottoposta solleva la questione se l'obbligo per il proprietario di un veicolo di concludere un contratto di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione del suo veicolo derivi dal semplice fatto di essere titolare del diritto di proprietà su tale veicolo oppure se tale obbligo non sussista qualora il veicolo, per scelta del proprietario, sia immobilizzato fuori della pubblica via.

24 Dalla sentenza della Corte del 4 settembre 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146) risulterebbe che rientra nella nozione di «circolazione dei veicoli», di cui all'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva qualsiasi utilizzo di un veicolo che sia conforme alla funzione abituale del veicolo stesso.

25 Tuttavia, la controversia principale sarebbe diversa da quella sfociata in tale sentenza, in quanto nella presente fattispecie non era stato concluso alcun contratto di assicurazione e il veicolo, per scelta del suo proprietario, era immobilizzato su una proprietà privata ed era stato messo in circolazione senza che il proprietario stesso lo sapesse o lo autorizzasse.

26 In tale situazione, il giudice del rinvio sembra ritenere che non vi sia l'obbligo di sottoscrivere un'assicurazione che copra la responsabilità civile connessa alla circolazione del veicolo.

27 Infatti, tale obbligo si imporrebbe soltanto qualora, da una parte, il proprietario del veicolo lo mettesse in circolazione o in uno stato che comporti un rischio derivante dalla circolazione degli autoveicoli e, dall'altra, egli potesse risultare civilmente responsabile verso i terzi per i danni derivanti dalla circolazione del veicolo. Sarebbe sproporzionato ritenere che questo stesso obbligo s'imponga al proprietario allorché egli abbia scelto di ritirare il proprio veicolo dalla circolazione e l'incidente si produca in seguito all'illecita appropriazione del veicolo stesso, guidato senza che il proprietario vi abbia acconsentito.

28 Tuttavia, poiché l'intervento dell'organismo di cui all'articolo 1, paragrafo 4, della seconda direttiva è previsto, in conformità a tale disposizione, soltanto qualora i danni siano provocati da un veicolo per il quale non sia stato assolto l'obbligo di assicurazione previsto all'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva, il fatto di considerare che una persona che si trovi nella situazione della sig.ra Destapado Pão Mole Juliana non sia soggetta a tale obbligo comporterebbe che il Fondo non sia tenuto a intervenire in circostanze come quelle di cui trattasi nel procedimento principale.

29 Peraltro, l'articolo 1, paragrafo 4, secondo comma, della seconda direttiva darebbe adito a un dubbio in merito alla questione se la responsabilità del proprietario del veicolo possa sorgere in ragione della sua sola qualità di proprietario, oppure se essa sia limitata ai casi in cui possa sorgere la sua responsabilità civile per i danni derivanti dall'incidente.

30 In particolare, si porrebbe la questione se il Fondo possa presentare azione di regresso avverso il proprietario del veicolo che non abbia rispettato il proprio obbligo di concludere un contratto di assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione di tale veicolo al fine di ottenere il rimborso degli indennizzi versati alle vittime, indipendentemente dal fatto che a causa dell'incidente in parola sorga la responsabilità civile di tale proprietario, oppure se esso possa agire in tal senso soltanto qualora ricorrano le condizioni del sorgere di tale responsabilità, in particolare quella di avere il controllo effettivo del veicolo, ai sensi dell'articolo 503, paragrafo 1, del codice civile.

31 È in tale contesto che il Supremo Tribunal de Justiça (Corte suprema) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se l'articolo 3 della [prima direttiva] (in vigore alla data del sinistro) debba essere interpretato nel senso che l'obbligo di stipulare un'assicurazione della responsabilità civile relativa alla circolazione di autoveicoli comprenda anche le situazioni in cui, per scelta del proprietario, il veicolo sia immobilizzato in una proprietà privata, fuori della via pubblica.

o

nel senso che, in tali circostanze, non ricada sul proprietario del veicolo l'obbligo di assicurarlo, indipendentemente dalla responsabilità che si assumerà il Fundo de Garantia Automóvel nei confronti dei terzi lesi, in particolare in casi di furto d'uso del veicolo.

2) Se l'articolo 1, paragrafo 4, della [seconda direttiva] (in vigore alla data del sinistro), debba essere interpretato nel senso che il [Fondo] – che, per mancanza del contratto di assicurazione della responsabilità civile, abbia indennizzato i terzi lesi in conseguenza di un sinistro stradale causato da un autoveicolo che, senza autorizzazione del proprietario e ad insaputa di quest'ultimo, era stato rimosso dal terreno privato su cui era immobilizzato – abbia il diritto di surrogazione nei confronti del proprietario del veicolo, indipendentemente dalla responsabilità di quest'ultimo per il sinistro

o

nel senso che, in tali circostanze, la surrogazione del [Fondo] nei confronti del proprietario dipenda dalla sussistenza dei presupposti della responsabilità civile, in particolare dal fatto che, al momento del sinistro, il proprietario avesse il controllo effettivo del veicolo».

32 Con lettera depositata presso la cancelleria della Corte il 28 agosto 2017, l'Irlanda ha chiesto che, ai sensi dell'articolo 16, terzo comma, dello Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea, la Corte si riunisca in Grande Sezione.

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla prima questione

33 Con la sua prima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva debba essere interpretato nel senso che la stipulazione di un contratto di assicurazione della responsabilità civile relativa alla circolazione di un autoveicolo è obbligatoria qualora il veicolo di cui trattasi si trovi, per sola scelta del suo proprietario, che non ha più intenzione di guidarlo, stazionato su un terreno privato.

34 Tale questione è fondata sulla premessa secondo cui il Fondo ha chiesto alla sig.ra Destapado Pão Mole Juliana, in base all'articolo 25 del decreto legge n. 522/85, il rimborso delle indennità versate agli aventi diritto delle vittime dell'incidente in cui il suo veicolo era stato coinvolto, con la motivazione che, da una parte, essa era soggetta all'obbligo di stipulare un contratto di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di tale veicolo e, dall'altra, essa non aveva ottemperato a tale obbligo. È in tal contesto che il giudice del rinvio si chiede sostanzialmente se, nella situazione descritta al punto precedente, tale veicolo dovesse essere coperto da assicurazione.

35 Ciò detto, va osservato che, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva, ogni Stato membro adotta tutte le misure necessarie, fatta salva l'applicazione dell'articolo 4 della medesima direttiva, affinché la responsabilità civile relativa alla circolazione dei veicoli che stazionano abitualmente nel suo territorio sia coperta da un'assicurazione.

36 L'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva, formulato in termini assai generici, impone quindi agli Stati membri di attuare, nel loro ordinamento giuridico interno, un obbligo generale di assicurazione dei veicoli (v., in tal senso, sentenza dell'11 luglio 2013, Csonka e a., C-409/11, EU:C:2013:512, punto 24).

37 Pertanto, ciascuno Stato membro deve garantire che, fatte salve le deroghe previste all'articolo 4 di quest'ultima direttiva, ogni veicolo che stazioni abitualmente sul suo territorio sia coperto da un contratto stipulato con una compagnia di assicurazioni al fine di garantire, entro i limiti definiti dal diritto dell'Unione, la responsabilità civile relativa a tale veicolo (v., in tal senso, sentenza dell'11 luglio 2013, Csonka e a., C-409/11, EU:C:2013:512, punto 28).

38 La nozione di «veicolo» è definita, all'articolo 1, punto 1, della prima direttiva, come relativa a «qualsiasi autoveicolo destinato a circolare sul suolo (…)». Tale definizione è indipendente dall'uso che viene fatto o che può esser fatto del veicolo di cui trattasi (sentenze del 4 settembre 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, punto 38, e del 28 novembre 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, punto 29).

39 Come ha osservato l'avvocato generale ai paragrafi da 63 a 65 delle sue conclusioni, tale definizione milita a favore di una concezione oggettiva della nozione di «veicolo», che è indipendente dall'intenzione del proprietario del veicolo o di un'altra persona di utilizzarlo effettivamente.

40 Occorre peraltro sottolineare che, a differenza, segnatamente, delle cause che hanno dato luogo alle sentenze del 4 settembre 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), del 28 novembre 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908), e del 20 dicembre 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007), in cui la Corte aveva avuto occasione di precisare, con riferimento ad autoveicoli per i quali era stata stipulata un'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla loro circolazione, quali fossero i casi di utilizzo del veicolo assicurato che rientrano nell'ambito della copertura assicurativa così sottoscritta, il procedimento principale riguarda la distinta questione relativa alla

portata dell'obbligo di stipulare un'assicurazione siffatta, la quale, per ragioni di certezza del diritto, deve essere determinata in anticipo, cioè anteriormente all'eventuale coinvolgimento del veicolo di cui trattasi in un incidente.

41 Pertanto, il fatto che la Corte abbia in sostanza dichiarato, nelle sentenze menzionate al punto precedente, che soltanto i casi di utilizzo del veicolo assicurato che rientrino in un utilizzo dello stesso come mezzo di trasporto e, dunque, nella nozione di «circolazione dei veicoli», ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva o dell'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103, possono dar luogo alla presa in carico da parte dell'assicuratore, in base al contratto di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di tale veicolo, del danno da quest'ultimo causato, non significa affatto che l'esistenza dell'obbligo di stipulare un'assicurazione siffatta debba essere determinata in funzione dell'effettivo utilizzo del veicolo di cui trattasi come mezzo di trasporto in un dato momento.

42 Alla luce di quanto precede, si deve ritenere che un veicolo che sia immatricolato e che non sia stato pertanto regolarmente ritirato dalla circolazione, e che sia idoneo a circolare, corrisponde alla nozione di «veicolo», ai sensi dell'articolo 1, punto 1, della prima direttiva, e non smette, quindi, di essere soggetto all'obbligo di assicurazione enunciato all'articolo 3, paragrafo 1, di tale direttiva per il solo fatto che il suo proprietario non ha più intenzione di guidarlo e lo immobilizza su un terreno privato.

43 L'interpretazione che precede non è rimessa in discussione dall'argomento presentato dal governo tedesco, dall'Irlanda, dal governo italiano e dal governo del Regno Unito, secondo cui una concezione ampia della portata dell'obbligo generale di assicurazione non è necessaria in quanto i danni che insorgono in circostanze come quelle di cui al procedimento principale potrebbero essere risarciti dall'organismo previsto all'articolo 1, paragrafo 4, della seconda direttiva.

44 Infatti, come risulta dal testo di tale disposizione, quest'ultima obbliga gli Stati membri a istituire un organismo incaricato di risarcire, almeno entro i limiti dell'obbligo di assicurazione previsti dal diritto dell'Unione, i danni alle cose o alle persone causati segnatamente da un veicolo per il quale non vi è stato adempimento di tale obbligo.

45 L'intervento di tale organismo è stato quindi concepito come extrema ratio e previsto esclusivamente nei casi contemplati in tale disposizione, e non può essere considerato come attuazione di un sistema di garanzia dell'assicurazione della responsabilità civile relativa alla circolazione dei veicoli fuori di tali casi (v., in tal senso, sentenza dell'11 luglio 2013, Csonka e a., C-409/11, EU:C:2013:512, punti da 30 a 32).

46 Come ha osservato l'avvocato generale al paragrafo 34 delle sue conclusioni, la portata dell'intervento obbligatorio dell'organismo di indennizzo contemplato all'articolo 1, paragrafo 4, della seconda direttiva coincide pertanto, con riferimento ai danni causati da un veicolo identificato, con la portata dell'obbligo generale di assicurazione enunciato all'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva. L'intervento obbligatorio di tale organismo in una situazione siffatta non può pertanto estendersi ai casi in cui il veicolo coinvolto in un incidente non rientrava nell'obbligo di assicurazione.

47 Del resto, l'interpretazione accolta ai punti da 38 a 42 della presente sentenza permette di garantire la realizzazione dell'obiettivo di tutela delle vittime di incidenti causati da autoveicoli, previsto dalle direttive relative all'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di tali veicoli, che è stato costantemente perseguito e rafforzato dal legislatore dell'Unione (sentenza del 28 novembre 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, punti 32 e 33 e giurisprudenza citata). Infatti, tale interpretazione garantisce che le vittime suddette siano comunque risarcite, o dall'assicuratore, in forza di un contratto concluso a tal fine, o dall'organismo previsto all'articolo 1, paragrafo 4, della seconda direttiva, qualora non sia stato assolto l'obbligo di assicurare il veicolo coinvolto nell'incidente, oppure tale veicolo non sia stato identificato.

48 Nel procedimento principale, dal fascicolo sottoposto alla Corte risulta che il veicolo della sig.ra Destapado Pão Mole Juliana stazionava abitualmente nel territorio di uno Stato membro, il Portogallo. Infatti, tale veicolo era, all'epoca dei fatti, tuttora immatricolato in tale Stato membro.

49 Inoltre, tale veicolo era funzionante, come attestato dal fatto che il figlio della sig.ra Destapado Pão Mole Juliana lo stava guidando nel momento in cui si è verificato l'incidente.

50 In tale contesto, esso rientrava nell'obbligo di assicurazione di cui all'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva.

51 Come risulta dalle considerazioni che precedono, il fatto che la sig.ra Destapado Pão Mole Juliana lo tenesse stazionato su un terreno privato, vale a dire nel cortile di casa, prima che suo figlio ne prendesse possesso, e che essa non avesse più intenzione di guidarlo, non appare al riguardo rilevante.

52 Alla luce dell'insieme delle considerazioni che precedono, occorre rispondere alla prima questione dichiarando che l'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva deve essere interpretato nel senso che la stipulazione di un contratto di assicurazione della responsabilità civile relativa alla circolazione di un autoveicolo è obbligatoria qualora il veicolo di cui trattasi, pur trovandosi, per sola scelta del suo proprietario, che non ha più intenzione di guidarlo, stazionato su un terreno privato, sia tuttora immatricolato in uno Stato membro e idoneo a circolare.

Sulla seconda questione

53 Con la sua seconda questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 1, paragrafo 4, della seconda direttiva debba essere interpretato nel senso che osta ad una normativa nazionale che prevede che l'organismo contemplato da tale disposizione abbia diritto a proporre l'azione di regresso contro la persona che era soggetta all'obbligo di stipulare un'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione del veicolo che ha causato i danni presi in carico da tale organismo, ma non aveva stipulato alcun contratto a tal fine, quand'anche tale persona non sia civilmente responsabile dell'incidente nell'ambito del quale tali danni si sono verificati.

54 Al riguardo, va osservato che l'articolo 1, paragrafo 4, della seconda direttiva lascia esplicitamente aperta agli Stati membri la possibilità di conferire all'intervento dell'organismo un carattere sussidiario e consente loro di regolamentare le azioni tra questo organismo e i responsabili del sinistro nonché i rapporti con gli altri assicuratori o istituti di previdenza sociale tenuti a indennizzare la vittima per lo stesso sinistro (v., in tal senso, sentenza del 4 dicembre 2003, Evans, C-63/01, EU:C:2003:650, punto 32).

55 Anche se il legislatore dell'Unione ha inteso preservare il diritto degli Stati membri di regolamentare le azioni dell'organismo di indennizzo previsto all'articolo 1, paragrafo 4, della seconda direttiva, segnatamente, contro «il o i responsabili del sinistro», esso non ha tuttavia armonizzato i diversi aspetti relativi alle azioni di tale organismo, in particolare la determinazione delle altre persone nei confronti delle quali tali azioni possono essere esercitate, cosicché, come ha sottolineato la Commissione, questi aspetti rientrano nel diritto nazionale di ciascuno Stato membro.

56 Una normativa nazionale può quindi prevedere che, qualora il proprietario del veicolo coinvolto nell'incidente sia venuto meno, come nella fattispecie, all'obbligo di assicurare tale veicolo, che gli incombeva in forza del diritto nazionale, tale organismo di indennizzo può esercitare un'azione, oltre che contro il o i responsabili del sinistro, anche contro il proprietario suddetto, indipendentemente dalla responsabilità civile di quest'ultimo nel verificarsi dell'incidente.

57 Alla luce dell'insieme delle suesposte considerazioni, occorre rispondere alla seconda questione dichiarando che l'articolo 1, paragrafo 4, della seconda direttiva deve essere interpretato nel senso che non osta ad una normativa nazionale che prevede che l'organismo contemplato in tale disposizione abbia diritto di proporre un'azione, oltre che contro il o i responsabili del sinistro, anche contro la persona che era soggetta all'obbligo di stipulare un'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione del veicolo che ha causato i danni risarciti da tale organismo, ma che non aveva stipulato alcun contratto a tal fine, quand'anche detta persona non sia civilmente responsabile dell'incidente nell'ambito del quale tali danni si sono verificati.

Sulle spese

58 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Grande Sezione) dichiara:

1) **L'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 72/166/CEE del Consiglio, del 24 aprile 1972, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e di controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità, come modificata dalla direttiva 2005/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2005, deve essere interpretato nel senso che la stipulazione di un contratto di assicurazione della responsabilità civile relativa alla circolazione di un autoveicolo è obbligatoria qualora il veicolo di cui trattasi, pur trovandosi, per sola scelta del suo proprietario, che non ha più intenzione di guidarlo, stazionato su un terreno privato, sia tuttora immatricolato in uno Stato membro e sia idoneo a circolare.**

2) **L'articolo 1, paragrafo 4, della seconda direttiva 84/5/CEE del Consiglio, del 30 dicembre 1983, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, come modificata dalla direttiva 2005/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2005, deve essere interpretato nel senso che non osta a una normativa nazionale che prevede che l'organismo contemplato in tale disposizione abbia diritto di proporre un'azione, oltre che contro il o i responsabili del sinistro, anche contro la persona che era soggetta all'obbligo di stipulare un'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione del veicolo che ha causato i danni risarciti da tale organismo, ma che non aveva stipulato alcun contratto a tal fine, quand'anche detta persona non sia civilmente responsabile dell'incidente nell'ambito del quale tali danni si sono verificati.**

Firme