SENTENZA DELLA CORTE (PRIMA SEZIONE)
DEL 9 FEBBRAIO 1984 [1]

SA Gambetta Auto
contro Bureau central français e Fonds de garantie automobile
(domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dalla Cour d'appel di Parigi)

«Stazionamento abituale di un veicolo in uno Stato membro — indennizzo per i danni in un altro Stato membro»

Causa 344/82

Massime

Ravvicinamento delle legislazioni — Assicurazione responsabilità civile autoveicoli — Direttiva n. 72/166 — Territorio di stazionamento abituale del veicolo — Nozione — Stato dell'immatricolazione

(Direttiva del Consiglio n. 72/166)

Il veicolo il quale rechi una targa regolarmente rilasciata dev'essere considerato come stazionante, ai sensi della direttiva n. 72/166, nel territorio dello Stato d'immatricolazione, anche se all'epoca di cui trattasi l'autorizzazione ad usare il veicolo era stata revocata.

Nel procedimento 344/82,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, a norma dell'art. 177 del Trattato CEE, dalla Cour d'appel di Parigi, nella causa dinanzi ad essa pendente fra

SA GAMBETTA AUTO

e

BUREAU CENTRAL FRANÇAIS,

FONDS DE GARANTIE AUTOMOBILE,

1 — Lingua processuale: il francese.

domanda vertente sull'interpretazione della direttiva del Consiglio 24 aprile 1972, n. 72/166, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in fatto di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, e di controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità (GU L 103, pag. 1), ed in particolare della nozione di «stazionamento abituale di un veicolo»,

LA CORTE (Prima Sezione),

composta dai signori T. Koopmans, presidente di Sezione, A. O'Keeffe e G. Bosco, giudici,

avvocato generale: Sir Gordon Slynn
cancelliere: P. Heim

ha pronunziato la seguente

SENTENZA

In fatto

Gli antefatti, lo svolgimento del procedimento e le osservazioni presentate a norma dell'art. 20 del protocollo sullo Statuto della Corte di giustizia della CEE si possono riassumere come segue:

I — Gli antefatti ed il procedimento scritto

1. Un'autovettura appartenente alla società Gambetta Auto (Parigi) veniva danneggiata mentre era in sosta, il 19 luglio 1979, in Parigi, da un veicolo immatricolato in Austria, il cui conducente si era dato alla fuga. Alla società Gambetta risultava che l'autorizzazione alla circolazione del veicolo austriaco era stata revocata il 9 marzo 1979, poiché il contratto di assicurazione era stato disdetto due giorni prima. D'altra parte, non si era potuto rintracciare il proprietario del veicolo.

Al fine di essere indennizzata, la compagnia presso la quale la Gambetta Auto era assicurata si rivolgeva al Bureau central français des sociétés d'assurance contre les accidents d'automobile (BCF) e al Fonds garantie automobile (FGA), istituito per definire i sinistri provocati da veicoli non assicurati e per i quali non interviene il BCF; entrambi opponevano un rifiuto. La Gambetta Auto conveniva allora gli enti suddetti dinnanzi al Tribu-

nal d'instance del IX arrondissement di Parigi. Questo respingeva l'istanza. Essa impugnava allora la sentenza avanti la Cour d'appel di Parigi, cui la lite veniva quindi sottoposta.

Tanto davanti al Tribunal d'instance quanto davanti alla Cour d'appel, la Gambetta Auto si richiamava, a sostegno della domanda, alla direttiva del Consiglio 24 aprile 1972, che mira a sopprimere, nell'ambito della Comunità, il controllo della «carta verde», per i veicoli che «stazionano abitualmente» in uno Stato membro — o in un paese terzo — per i quali gli uffici nazionali di assicurazione abbiano stipulato un «accordo di garanzia». Le due controparti nella causa principale — la Gambetta Auto e il BCF — proponevano interpretazioni divergenti quanto alla nozione di «stazionamento abituale»: secondo la prima, con tale nozione s'intendeva il territorio dello Stato in cui il veicolo è immatricolato, senza che occorra accertare se l'immatricolazione sia valida o no; per il secondo, invece, che garantiva l'ufficio austriaco e che agisce per ordine e per conto di questo, l'immatricolazione revocata — come nel caso di specie — andava equiparata ad una falsa immatricolazione e, di conseguenza, ostava all'applicazione della direttiva comunitaria, unitamente all'accordo di garanzia stipulato fra gli uffici d'assicurazione, e rendeva impossibile, nel caso di specie, qualsiasi garanzia dell'ufficio austriaco e quindi del BCF.

2. La direttiva del Consiglio 24 aprile 1972 ha posto in atto un sistema le cui caratteristiche sostanziali si trovano chiaramente illustrate nei tre ultimi considerandi:

«considerando che la soppressione del controllo della "carte verde", per i veicoli stazionanti abitualmente in uno Stato membro e che entrano nel territorio di un altro Stato membro, può essere realizzata in base ad un accordo tra i sei uffici nazionali d'assicurazione, secondo cui ogni ufficio nazionale garantirebbe, alle condizioni previste dalla legislazione nazionale, l'indennizzo dei danni che comportano diritto a riparazione, causati sul suo territorio da uno di tali veicoli, anche se non assicurato;

considerando che il suddetto accordo di garanzia si basa sulla presunzione che tutti gli autoveicoli comunitari che circolano nel territorio della Comunità sono coperti da un'assicurazione, e che è quindi opportuno prevedere in ogni legislazione nazionale degli Stati membri l'obbligo di assicurazione della responsabilità civile risultante da tali veicoli con una copertura valida per il complesso del territorio comunitario; che tuttavia le stesse legislazioni nazionali possono prevedere deroghe per talune persone e taluni tipi di veicoli;

considerando che il regime previsto dalla direttiva potrebbe essere esteso ai veicoli stazionanti abitualmente nel territorio di un paese terzo per il quale gli uffici nazionali dei sei Stati membri abbiano concluso un accordo analogo».

Le disposizioni più particolarmente applicate nel caso di specie sono:

— l'art. 1, n. 4, che definisce il «territorio in cui il veicolo staziona abitualmente» come:

«— il territorio dello Stato in cui il veicolo è immatricolato, o

— qualora non sia prevista l'immatricolazione per un tipo di veicolo, ma questi rechi una targa assicurativa o un segno distintivo analogo alla targa d'immatricolazione, il territorio dello Stato in cui è stata rilasciata tale targa o segno, ovvero

— qualora non sia prevista immatricolazione, targa assicurativa o segno distintivo per taluni tipi di veicoli, il territorio dello Stato di domicilio del detentore;»

— l'art. 2, n. 2, secondo il quale:

«Per quanto concerne i veicoli stazionanti abitualmente nel territorio di uno degli Stati membri, le disposizioni della presente direttiva, eccettuati gli articoli 3 e 4, hanno effetto:

— dopo che sia stato concluso un accordo tra i sei uffici nazionali d'assicurazione ai sensi del quale ogni ufficio nazionale si renda garante, alle condizioni stabilite dalla propria legislazione nazionale relativa all'assicurazione obbligatoria, per la definizione dei sinistri sopravvenuti nel suo territorio e provocati dalla circolazione dei veicoli stazionanti abitualmente sul territorio di un altro Stato membro indipendentemente dal fatto che siano assicurati o no;

— a decorrere dalla data fissata dalla Commissione, dopo che essa avrà costatato, in stretta collaborazione con gli Stati membri, l'esistenza del suddetto accordo;

— per la durata dell'accordo».

— l'art. 7, n. 2, che recita:

«I veicoli che stazionano abitualmente in un paese terzo sono considerati come veicoli stazionanti abitualmente nella Comunità se gli uffici nazionali di tutti gli Stati membri si rendono garanti individualmente — ciascuno alle condizioni stabilite dalla propria legislazione nazionale relativa all'assicurazione obbligatoria — per la definizione dei sinistri sopravvenuti nel loro territorio e provocati dalla circolazione di tali veicoli».

Il sistema così disposto dalla direttiva è stato esteso, con l'accordo complementare stipulato il 12 dicembre 1973 fra gli uffici nazionali ai veicoli aventi stazionamento abituale nel territorio di determinati paesi terzi: la Svezia, la Finlandia, la Norvegia, l'Austria e la Svizzera, in conformità ai principi dell'art. 7, n. 2, della direttiva; con tale accordo stipulato per una durata indeterminata e denunciabile con preavviso di dodici mesi, gli uffici nazionali degli Stati membri si rendono garanti per la liquidazione dei sinistri avvenuti nel loro territorio e provocati dalla circolazione dei veicoli che stazionino abitualmente nel territorio di uno dei menzionati paesi terzi. L'art. 2 c) dell'accordo dispone che sono considerati come aventi il loro stazionamento abituale in uno dei paesi indicati all'art. 1 a): «i veicoli che vi sono immatricolati».

A complemento della direttiva del 24 aprile 1972, va menzionata la seconda decisione della Commissione 6 febbraio 1974, n. 74/167, relativa all'applicazione della summenzionata direttiva del Consiglio (GU L 87, pag. 14), la quale fissa al 15 maggio 1974 la data in cui «ciascuno Stato membro si astiene dall'effettuare il controllo dell'assicurazione responsabilità civile risultante dalla circolazione dei veicoli che stazionano abitualmente nel territorio della Svezia, della Finlandia, della Norvegia, dell'Austria e della Svizzera come previsto dalla convenzione stipulata dagli uffici nazionali d'assicurazione il 12 dicembre 1973» (art. 1).

3. Stando così le cose, la Cour d'appel di Parigi ha, con sentenza 21 dicembre 1982, sospeso il procedimento, e deciso di sottoporre alla Corte di giustizia, a norma dell'art. 177 del Trattato, la seguente questione pregiudiziale:

«Posto che il territorio in cui un autoveicolo staziona abitualmente, ai sensi della direttiva 24 aprile 1972 del Consiglio delle Comunità Europee, sia il territorio dello Stato in cui esso è immatricolato, se si possa e si debba considerare come stazionante abitualmente in un paese la vettura per la quale sia stato accertato che essa ha una targa d'immatricolazione di questo paese, qualora sia stato dichiarato dalle autorità competenti che alla data di tale contratto l'ammissione alla circolazione della vettura stessa era stata definitivamente annullata».

La sentenza di rinvio è pervenuta in cancelleria il 29 dicembre 1982. Il procedimento scritto si è svolto secondo il rito.

In forza dell'art. 20 del protocollo sullo Statuto (CEE) della Corte di giustizia, hanno presentato osservazioni scritte il 24 marzo 1983 il BCF, con l'avv. Funck-Brentano, del foro di Parigi; il 7 aprile 1983 il Governo della Repubblica italiana, rappresentato dall'avv. O. Fiumara, avvocato dello Stato, e l'11 marzo 1983 la Commissione delle Comunità europee, rappresentata dal sig. J. Delmoly, membro del suo servizio giuridico, in qualità di agente.

Su relazione del giudice relatore, sentito l'avvocato generale, la Corte ha deciso di passare alla fase orale senza procedere ad istruttoria.

A norma dell'art. 95, §§ 1 e 2 del regolamento di procedura, avendo constatato che nessuno Stato membro e nessuna istituzione parte in causa sollecitava che la causa fosse discussa in seduta plenaria, la Corte ha, con ordinanza 18 maggio 1983, rinviato la presente causa alla Prima Sezione.

II — Le osservazioni scritte presentate alla Corte

1. Il *BCF* rileva innanzitutto che, tenuto conto del sistema messo in atto dalla direttiva e dall'accordo integrativo 12 dicembre 1973, che crea una presunzione di copertura assicurativa in uno Stato, in funzione dello stazionamento abituale, è necessario definire nella maniera più precisa possibile che cosa s'intenda per «stazionamento abituale» d'un veicolo che ha provocato un sinistro. È infatti rilevante che gli uffici interessati sappiano in quali condizioni essi possono far valere gli accordi complementari. Dai lavori del «consiglio degli uffici» discende che le modalità di attuazione degli accordi fra uffici sono mal definite in talune circostanze di fatto, che fanno sì che l'immatricolazione del veicolo in esame ponga un problema quanto al

luogo del suo stazionamento, ai sensi della direttiva. Ciò avviene, ad esempio, quando la legislazione propria in taluni paesi dispone la revoca dell'immatricolazione per il mancato pagamento dei premi assicurativi. Sussistono in generale divergenze di opinione fra gli uffici degli Stati membri o aderenti, in merito all'estensione della presunzione di cui gode la targa di immatricolazione come criterio dello stazionamento abituale del veicolo nel territorio dello Stato in cui il veicolo è immatricolato. Queste divergenze provocano, in particolare in Francia, controversie e contrasti nella giurisprudenza.

Per ovviare a difficoltà nella resa dei conti fra uffici nazionali, l'ufficio centrale del paese in cui il sinistro si è prodotto — nel presente caso il BCF — è tenuto, nell'ambito d'un contenzioso avanti i suoi giudici nazionali, a sostenere la tesi dell'ufficio centrale del paese d'origine del veicolo per conto del quale esso agisce. Per contro, giacché nel caso di specie, alla Corte è stata sottoposta una domanda di interpretazione, il BCF si ritiene autorizzato a rimanere imparziale e a portare il dibattito al livello della Comunità e dell'interesse delle vittime dei sinistri provocati da un veicolo regolarmente immatricolato o no in uno Stato membro o aderente.

Previa constatazione che nessuna soluzione era stata trovata dall'assemblea generale del consiglio degli uffici alla questione concernente l'interpretazione da dare all'espressione «stazionamento abituale», sei uffici, e precisamente quelli di Austria, della Germania federale, del Lussemburgo, dei Paesi Bassi, della Svizzera e del Regno Unito, hanno firmato il 19 ottobre 1977, un protocollo che limita il periodo di responsabilità dell'ufficio del paese di immatricolazione d'un dato veicolo, periodo fissato ad un anno «a decorrere dall'evento determinato da ciascun ufficio individualmente nell'ambito della propria normativa in materia di immatricolazione e di procedimento assicurativo ...». Ciò dimostra il disaccordo degli uffici nazionali che emerge dalla mancanza di armonizzazione delle normative nazionali in materia di immatricolazione dei veicoli.

Le due finalità che hanno ispirato il Consiglio al momento della redazione della direttiva sono di sopprimere, in primo luogo, qualsiasi controllo alle frontiere sull'esistenza d'una assicurazione per la responsabilità civile connessa alla circolazione dell'autoveicolo al fine di realizzare la libera circolazione delle merci e delle persone, e, in secondo luogo, di salvaguardare gli interessi delle persone che possono rimanere vittime d'un sinistro provocato da tali veicoli. Dette finalità avrebbero dovuto essere realizzate dal regime posto in atto dagli accordi stipulati fra gli uffici nazionali, a norma della direttiva, ma la seconda non lo è stata. Infatti, l'assicurazione obbligatoria della responsabilità, che costituisce la chiave di volta del sistema, si presume essere stata rilasciata dall'ufficio del paese in cui il veicolo ha il suo stazionamento abituale, prescindendo dal se il proprietario, il conducente o il detentore sia o no effettivamente titolare di un certificato del genere in istato di validità. Quindi, la garanzia di assicurazione esiste solo nel caso in cui il veicolo di cui trattasi aveva il suo stazionamento abituale in uno Stato membro o non aderente al regime.

Poiché a termini della direttiva e della convenzione complementare, si considerano come aventi il loro stazionamento abituale in uno dei paesi membri della Comunità o firmatari i veicoli a motore che vi sono immatricolati, l'immatricolazione costituisce il criterio unico e necessario dello stazionamento abituale.

Quindi, qualora l'ufficio di emissione contesti la validità d'una immatricolazione e rifiuti pertanto di riconoscere che un veicolo è abitualmente stazionato sul proprio territorio perchè l'immatricolazione che ne fa fede è scaduta e di conseguenza non entra in gioco la presunzione di assicurazione a favore del veicolo la cui immatricolazione è irregolare o perenta, la vittima di un incidente provocato da detto veicolo rischierebbe di essere indennizzato solo dopo lunghe contestazioni, il che sarebbe imcompatibile con la seconda finalità perseguita dalla direttiva. Inoltre, una posizione del genere avrebbe come conseguenza di spostare l'onere definitivo del sinistro dal paese d'origine e d'immatricolazione del veicolo nel paese in cui l'incidente si è verificato.

La finalità perseguita dalla direttiva impone che il luogo abituale di stazionamento del veicolo sia identificato senza possibilità di discussione. La targa costituisce il solo criterio semplice ed efficace. Pretendere inoltre che l'immatricolazione sia regolare e in corso di validità — il che non è prescritto né contemplato dalla direttiva — indurrebbe a ristabilire controlli alle frontiere ed a sostituire il controllo della carta verde, soppresso dalla direttiva con un controllo sistematico della validità dell'immatricolazione. La finalità perseguita dalla direttiva dovrebbe quindi indurre ad interpretare il termine «immatricolazione del veicolo» in un senso non amministrativo ma molto più ampio, comprendente qualsiasi targa d'immatricolazione, valida o no, di cui il veicolo è portatore e che collega il veicolo al paese le cui autorità hanno emesso tale targa.

2. Il *Governo della Repubblica italiana* deduce che dall'art. 1, n. 4, della direttiva discende che il Consiglio ha inteso riferirsi al segno di riconoscimento (sia esso una targa di immatricolazione, o una targa assicurativa o altro) che il veicolo porti con sé, indipendentemente dalla validità che lo stesso possa avere ai fini della circolazione nello Stato, in cui il segno è stato rilasciato: la direttiva si preoccupa della localizzazione del veicolo e non della legittimità della sua circolazione, che può venir meno per molteplici cause non necessariamente legate al segno di riconoscimento.

Solo con questa interpretazione la direttiva può trovare concreta applicazione e svolgere i suoi positivi effetti in ordine alla liberalizzazione della circolazione internazionale delle persone e degli autoveicoli. Se così non fosse, occorrerebbe di volta in volta verificare alla frontiera la validità del documento di circolazione; e quindi, richiedere in ogni caso il documento assicurativo, rendendo vana la direttiva.

Al contrario della targa falsa, la targa scaduta, quali che siano gli effetti in ordine alla legittimazione alla circolazione del veicolo cui è applicata, deve cionondimeno considerarsi ancora significativa

ai fini della individuazione del paese di stazionamento abituale del veicolo stesso. La direttiva, del resto, prevede all'art. 2 l'intervento degli Uffici nazionali nel caso di sinistro provocato da veicolo di altro Stato membro, indipendentemente dal fatto che detto veicolo sia assicurato o meno.

Nel caso di specie, il BCF respingeva la domanda della Gambetta Auto giacché il sistema vigente in Austria è quello di collegare la targa del veicolo, e quindi la sua circolazione, con l'esistenza di un valido contratto assicurativo. Tuttavia in considerazione della summenzionata disposizione, ripresa nell'accordo complementare del 12 dicembre 1973, cui anche l'Austria e la Francia hanno aderito — il BCF deve ritenersi garante della definizione del sinistro provocato sul suo territorio anche da un veicolo non assicurato. La realtà è che allorché un paese chiede, ai sensi della direttiva e dell'accordo, di far entrare e di far circolare nel territorio di altro paese membro i propri veicoli senza che siano assoggettati al controllo della carta verde, detto paese deve altresì farsi carico delle conseguenze da ciò derivanti, e cioè deve sostenere l'onere conseguente ai sinistri che i veicoli, recanti la targa del paese stesso, possono causare all'estero, anche se non fossero abilitati a circolare per mancanza di assicurazione.

3. La *Commissione* tiene a richiamare l'attenzione della Corte su un fatto nuovo sopravvenuto successivamente alla data in cui la Cour d'appel di Parigi ha sospeso il procedimento. Infatti, il 16 febbraio 1983, i competenti uffici della Commissione — la direzione generale «istituzioni finanziarie e fiscalità» — erano stati ufficialmente informati con lettera del presidente del «consiglio degli uffici nazionali d'assicurazione» che il malinteso fra gli uffici francese e austriaco, all'origine della presente causa, era stato chiarito. Quindi un accomodamento sarebbe dovuto intervenire fra le parti nella causa principale, il che sul piano della procedura avrebbe dovuto logicamente tradursi in una rinuncia della società Gambetta Auto in appello.

Dalle disposizioni di cui trattasi risulta che esclusivamente i veicoli aventi il loro stazionamento abituale in un altro Stato membro o in taluni paesi sono dispensati dal controllo della «carta verde». Ciò presuppone che tali veicoli siano facilmente identificabili. La targa d'immatricolazione costituisce il solo criterio adeguato. Pretendere inoltre che detta targa sia regolare e in corso di validità equivarrebbe a sostituire il controllo della carta verde con un controllo sistematico dell'immatricolazione.

L'interpretazione proposta non significa che gli uffici nazionali d'assicurazione non siano liberi di convenire fra loro, che un sinistro provocato da un veicolo la cui immatricolazione sia stata revocata resti a carico dell'ufficio regolatore del sinistro: per questo taluni uffici (fra cui l'ufficio austriaco ma non l'ufficio francese) hanno formato il 19 ottobre 1972 un protocollo detto di Lussemburgo che stabilisce un sistema del genere. Comunque sia, un regime convenzionale di questo tipo non avrebbe alcuna influenza sull'obbligo cui si richiama l'art. 2, n. 2, della direttiva, imposto all'ufficio del

paese in cui si è verificato il sinistro, di garantire il rimborso dello stesso, anche se il veicolo non è assicurato.

Resta da accertare se l'interpretazione proposta della nozione di «stazionamento abituale», quale figura nell'art. 1, n. 4, primo trattino, della direttiva, possa e debba applicarsi ad una causa in cui si discute di un veicolo d'un paese terzo (l'Austria). Occorre partire dalla decisione della Commissione 6 febbraio 1974, già menzionata, che sopprime a partire dal 15 maggio 1974 il controllo della carta verde fra i veicoli abitualmente stazionanti in Austria e che costituiscono oggetto della convenzione 12 dicembre 1973. In una situazione del genere, ed in conformità all'art. 7, n. 2 della direttiva, lo «stazionamento abituale» in un paese terzo viene equiparato allo «stazionamento abituale» in uno Stato membro. Per questo motivo, il senso da dare a questa nozione dev'essere lo stesso, ch'essa si realizzi in un paese terzo o in uno Stato membro. A ciò si aggiunge un argomento del testo: l'art. 1, n. 4, primo trattino, definisce la nozione di «stazionamento abituale» «ai sensi della presente direttiva», vale a dire ivi compreso ai sensi dell'art. 7, n. 2.

III — La fase orale del procedimento

Il Bureau central français, con l'avv. Funck Brentano, del foro di Parigi, il Governo della Repubblica italiana, rappresentato dall'avv. Fiumara, avvocato dello Stato, il Governo del Regno Unito, rappresentato dal sig. Bellis, del Treasury Solicitor's Department, e la Commissione delle Comunità europee, rappresentata dal sig. Delmoly, in qualità di agente, hanno presentato osservazioni orali all'udienza del 10 novembre 1983.

L'avvocato generale ha presentato le sue conclusioni nell'udienza del 24 novembre 1983.

In diritto

1 Con sentenza 21 dicembre 1982, pervenuta alla Corte il 29 dicembre successivo, la Cour d'appel di Parigi ha sollevato, ai sensi dell'art. 177 del Trattato CEE, una questione pregiudiziale vertente sull'interpretazione della direttiva del Consiglio 24 aprile 1972, n. 72/166, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in fatto di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, e di controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità (GU L 103, pag. 1), e in particolare della nozione di «stazionamento abituale d'un veicolo».

2 La questione è stata sollevata nell'ambito di una lite fra la società Gambetta Auto e il Bureau central français dalle compagnie di assicurazione contro gli incidenti automobilistici (BCF) nonché il Fonds de garantie automobile

(FGA), creato per coprire i sinistri provocati da veicoli non assicurati e per i quali il BCF non risponde.

3 Il 19 luglio 1979 in Parigi, un autoveicolo appartenente alla Gambetta Auto era stato infatti danneggiato, mentre era in sosta, da un veicolo recante una targa d'immatricolazione austriaca, il cui conducente si era dato alla fuga. L'autorizzazione alla circolazione del veicolo austriaco era stata revocata il 9 marzo 1979, poiché il contratto di assicurazione era stato disdetto due giorni prima. Inoltre, non era stato possibile rintracciare il proprietario del veicolo.

4 Dato che il Tribunal d'instance del IX arrondissement di Parigi aveva respinto la domanda di risarcimento proposta dalla Gambetta, questa interponeva appello. Tanto davanti al Tribunal d'instance quanto davanti alla Cour d'appel, la Gambetta si richiamava alla direttiva del Consiglio 24 aprile 1972, che mira a sopprimere, nell'ambito della Comunità, il controllo della «carta verde» per i veicoli che «stazionano abitualmente» in uno Stato membro — o in un paese terzo — per i quali gli uffici nazionali di assicurazione abbiano stipulato un «accordo di garanzia». Tale accordo è intervenuto il 16 ottobre 1972. La Gambetta ed il BCF proponevano interpretazioni opposte della nozione di «stazionamento abituale»: secondo la Gambetta Auto, tale nozione significava il territorio dello Stato di cui il veicolo porta la targa di immatricolazione, prescindendo dal se l'immatricolazione sia valida; per contro, il BCF che garantiva l'ufficio austriaco e che agiva per ordine e per conto di questo, sosteneva che l'immatricolazione revocata — come nel caso di specie — andava equiparata ad una falsa immatricolazione e di conseguenza ostava all'applicazione della direttiva comunitaria, nonché dall'accordo di garanzia stipulato fra gli uffici d'assicurazione, e rendeva impossibile nel caso di specie qualsiasi garanzia dell'ufficio austriaco e quindi del BCF.

5 La questione sollevata dalla Cour d'appel di Parigi è così formulata:

«Posto che il territorio in cui un autoveicolo staziona abitualmente, ai sensi della direttiva 24 aprile 1972 del Consiglio delle Comunità Europee, sia il territorio dello Stato in cui esso è immatricolato, se si possa e si debba considerare come stazionante abitualmente in un paese la vettura per la quale sia

stato accertato che essa ha una targa d'immatricolazione di questo paese, qualora sia stato dichiarato dalle autorità competenti che alla data di tale contratto l'ammissione alla circolazione delle vettura stessa era stata definitivamente annullata».

6 La direttiva del Consiglio 24 aprile 1972 ha posto in atto un sistema le cui caratteristiche sostanziali si trovano chiaramente illustrate nei tre ultimi considerandi:

«considerando che la soppressione del controllo della "carta verde", per i veicoli stazionanti abitualmente in uno Stato membro e che entrano nel territorio di un altro Stato membro, può essere realizzata in base ad un accordo tra i sei uffici nazionali d'assicurazione, secondo cui ogni ufficio nazionale garantirebbe, alle condizioni previste dalla legislazione nazionale, l'indennizzo dei danni che comportano diritto a riparazione, causati sul suo territorio da uno di tali veicoli, anche se non assicurato;

considerando che il suddetto accordo di garanzia si basa sulla presunzione che tutti gli autoveicoli comunitari che circolano nel territorio della Comunità sono coperti da un'assicurazione, e che è quindi opportuno prevedere in ogni legislazione nazionale degli Stati membri l'obbligo di assicurazione della responsabilità civile risultante da tali veicoli con una copertura valida per il complesso del territorio comunitario; che tuttavia le stesse legislazioni nazionali possono prevedere deroghe per talune persone e taluni tipi di veicoli;

considerando che il regime previsto dalla direttiva potrebbe essere esteso ai veicoli stazionanti abitualmente nel territorio di un paese terzo per il quale gli uffici nazionali dei sei Stati membri abbiano concluso un accordo analogo».

7 L'art. 2, n. 1, della direttiva dispone che ciascuno Stato membro si astiene dall'effettuare il controllo dell'assicurazione sulla responsabilità civile risultante dalla circolazione di veicoli qualora questi stazionino abitualmente nel territorio di un altro Stato membro.

8 Per i veicoli del genere di quello di cui trattasi nel caso di specie, l'art. 1, n. 4, dispone che per «territorio in cui il veicolo staziona abitualmente» va inteso «il territorio dello Stato in cui il veicolo è immatricolato».

9 L'art. 2, n. 2, recita:

«Per quanto concerne i veicoli stazionanti abitualmente nel territorio di uno degli Stati membri, le disposizioni della presente direttiva, eccettuati gli articoli 3 e 4, hanno effetto:

— dopo che sia stato concluso un accordo tra i sei uffici nazionali d'assicurazione ai sensi del quale ogni ufficio nazionale si renda garante, alle condizioni stabilite dalla propria legislazione nazionale relativa all'assicurazione obbligatoria, per la definizione dei sinistri sopravvenuti nel suo territorio e provocati dalla circolazione dei veicoli stazionanti abitualmente sul territorio di un altro Stato membro indipendentemente dal fatto che siano assicurati o no;

— a decorrere dalla data fissata dalla Commissione, dopo che essa avrà constatato, in stretta collaborazione con gli Stati membri, l'esistenza del suddetto accordo;

— per la durata dell'accordo».

10 L'art. 7, n. 2, recita:

«Tuttavia, i veicoli che stazionano abitualmente in un paese terzo sono considerati come veicoli stazionanti abitualmente nella Comunità se gli uffici nazionali di tutti gli Stati membri si rendono garanti individualmente — ciascuno alle condizioni stabilite dalla propria legislazione nazionale relativa all'assicurazione obbligatoria — per la definizione dei sinistri sopravvenuti nel loro territorio e provocati dalla circolazione di tali veicoli».

11 Il regime così stabilito dalla direttiva è stato esteso, con accordo complementare stipulato il 12 dicembre 1973 fra gli uffici nazionali, ai veicoli aventi stazionamento abituale nel territorio di taluni Stati terzi: la Svezia, la Finlandia, la Norvegia, l'Austria e la Svizzera, in conformità ai principi dell'art. 7, n. 2, della direttiva; con tale accordo, stipulato per una durata indeterminata e denunciabile con preavviso di dodici mesi, gli uffici nazionali degli Stati membri si rendono garanti per la liquidazione dei sinistri sopravvenuti nel loro territorio e provocati dalla circolazione dei veicoli che stazionino abi-

tualmente nel territorio d'uno dei summenzionati paesi terzi. L'art. 2, lett. c), dell'accordo dispone che sono considerati come aventi il loro stazionamento abituale in uno dei paesi indicati nell'art. 1, lett. a): «i veicoli che vi sono immatricolati».

A complemento della direttiva del 24 aprile 1972, va menzionata la seconda decisione della Commissione 6 febbraio 1974, n. 74/167, relativa all'applicazione della summenzionata direttiva del Consiglio (GU L 87, pag. 14), la quale fissa al 15 maggio 1974 la data in cui «ciascuno Stato membro si astiene dall'effettuare il controllo dell'assicurazione responsabilità civile risultante dalla circolazione dei veicoli che stazionano abitualmente nel territorio della Svezia, della Finlandia, della Norvegia, dell'Austria e della Svizzera, come previsto dalla convenzione stipulata dagli uffici nazionali d'assicurazione il 12 dicembre 1973» (art. 1).

12 Davanti alla Corte, il BCF ha detto di dover sostenere una tesi diversa da quella già svolta dinanzi ai giudici francesi, ed ha fatto proprio l'assunto della Gambetta Auto secondo cui il veicolo di cui trattasi aveva il proprio «stazionamento abituale» in Austria, ai sensi della direttiva. Il Governo italiano e la Commissione hanno proposto la stessa interpretazione.

13 Va ricordato che la direttiva mira ad abolire il controllo della carta verde alla frontiera. A questo proposito è indispensabile che lo Stato di stazionamento sia facilmente identificabile, il che viene garantito dal rilascio d'una targa d'immatricolazione. Infatti, pretendere che tale targa sia tuttavia valida equivarrebbe a sostituire al controllo della carta verde il controllo sistematico dell'immatricolazione, rendendo la direttiva praticamente inefficace.

14 Ne consegue che, ai fini dell'applicazione della direttiva del Consiglio, il veicolo recante questa targa va considerato come stazionante nel territorio d'immatricolazione, anche se l'autorizzazione a servirsene è stata nel frattempo revocata.

15 Per i motivi sopra esposti, la questione sollevata dal giudice a quo va quindi risolta nel senso che il veicolo il quale rechi una targa regolarmente rilasciata

dev'essere considerato come stazionante, ai sensi della direttiva n. 72/166, nel territorio dello Stato d'immatricolazione, anche se all'epoca di cui trattasi l'autorizzazione ad usare il veicolo era stata revocata.

Sulle spese

16 Le spese sostenute dal Governo della Repubblica italiana e dalla Commissione, che hanno presentato osservazioni alla Corte, non possono dar luogo a rifusione. Nei confronti delle parti nella causa principale, il presente procedimento ha il carattere di un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese.

Per questi motivi,

LA CORTE (Prima Sezione),

pronunciandosi sulla questione sottoposta dalla Cour d'appel di Parigi con sentenza 21 dicembre 1982, dichiara:

Il veicolo il quale rechi una targa regolarmente rilasciata dev'essere considerato come stazionante, ai sensi della direttiva del Consiglio 24 aprile 1972, n. 72/166 (GU L 103, pag. 1), nel territorio dello Stato d'immatricolazione, anche se all'epoca di cui trattasi l'autorizzazione ad usare il veicolo era stata revocata.

Koopmans O'Keeffe Bosco

Così deciso e pronunziato a Lussemburgo, il 9 febbraio 1984.

Per il cancelliere

H. A. Rühl

amministratore principale

Il presidente della Prima Sezione

T. Koopmans