CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE CARL OTTO LENZ DEL 15 NOVEMBRE 1984 [1]

Signor Presidente,
signori Giudici,

A — La causa della quale mi devo occupare oggi trae origine dai seguenti antefatti:

1. L'attore nella causa principale è un cittadino tedesco residente nel Belgio. Come dipendente del Land Baden-Württemberg veniva mandato presso la Commissione delle Comunità europee, dove lavora dal 1° ottobre 1979 come dipendente statutario. Dopo il trasferimento a Bruxelles, nel novembre del 1981 acquistava un'automobile ad Aquisgrana (Aachen). Per questa auto gli veniva data una targa doganale, per poterla trasferire nel Belgio ed ivi immatricolarla. Contemporaneamente stipulava con la convenuta nella causa principale un'assicurazione responsabilità civile per il veicolo, della durata di un mese. Fino all'acquisto del nuovo veicolo l'attore aveva guidato un'auto immatricolata e assicurata nella Repubblica federale di Germania. Non avendo avuto sinistri dal gennaio del 1966, gli era stato praticato uno sconto pari al 60 % del premio base. Nel calcolare il premio per la nuova auto con targa doganale non gli veniva concesso alcun bonus e gli veniva applicato un premio pari al 150 % della tariffa base.

2. Nella causa dinanzi all'Amtsgericht Aachen il ricorrente chiede la restituzione della parte della somma che non avrebbe dovuto pagare se gli fosse stato concesso il bonus (DM 127,61). Egli sostiene che le norme tariffarie tedesche, secondo le quali la classificazione a seconda dei sinistri non ha luogo nei contratti assicurativi per veicoli a motore con targa doganale, sono sostanzialmente illegittime ed in particolare assume che esse sono in contrasto col divieto di discriminazione del trattato CEE, giacché egli in quanto residente all'estero nell'ambito della Comunità non può fruire degli sconti di tariffa attribuiti a titolo personale.

La compagnia di assicurazioni convenuta chiede che la domanda sia respinta. Essa sostiene che le norme tariffarie criticate sono perfettamente legittime. In questi casi il rischio aumenta in quanto lo stazionamento abituale del veicolo non si trova nel territorio nazionale ed il veicolo, per la maggior parte della durata del contratto assicurativo, viene guidato in un ambiente circolatorio insufficientemente noto. Non è affatto vero che la tariffa ufficialmente autorizzata dell'assicuratore convenuto escluda sistematicamente all'estero nell'ambito della CEE dagli sconti di tariffa praticati a titolo personale ai cittadini nazionali.

3. L'Amtsgericht Aachen è competente per la presente causa in prima ed ultima istanza. A richiesta dell'attore, e a norma dell'art. 177, 3° comma, del trattato CEE, esso ha sospeso il procedimento ed ha sottoposto alla Corte, in via pregiudiziale, la questione formulata dall'attore:

«Se sia compatibile col trattato CEE e con altre norme di diritto comunitario il fatto che le condizioni di assicurazione ufficialmente autorizzate in uno stato membro per l'assicurazione obbligatoria "responsabilità civile auto" escludano sistematicamente gli assicurati residenti in un altro stato membro della Comunità dalle riduzioni tariffarie personali concesse ai residenti nello stato membro primo menzionato».

1 — Traduzione dal tedesco.

Con ordinanza 19 novembre l'Amtsgericht ha completato l'ordinanza 26 ottobre 1983 ed ha modificato la questione pregiudiziale nel modo seguente:

«Se sia compatibile col trattato CEE e con altre norme di diritto comunitario il fatto che non venga concesso alcun bonus per assenza di sinistri agli assicurati residenti in un altro stato membro e proprietari di un veicolo immatricolato con targa doganale».

4. Secondo il diritto tedesco i veicoli a motore possono circolare solo se sono assicurati contro la responsabilità civile. Questo vale anche per i veicoli con targa doganale. Queste targhe vengono rilasciate per i veicoli usati provvisoriamente in Germania da persone che ivi non risiedono ed anche per i veicoli che devono essere esportati coi loro mezzi. Questi devono essere assicurati contro la responsabilità civile presso un assicuratore tedesco secondo le condizioni e tariffe generali approvate dalle competenti autorità. A norma del § 7 del regolamento 20 novembre 1967 sulle tariffe per l'assicurazione dei veicoli a motore (da ultimo emendato dal regolamento 2. 12. 1982, BAnz n. 228 dell'8. 12. 1982) è possibile praticare sconti per assenza di sinistri nell'assicurazione responsabilità civile per i veicoli nazionali, e non praticarli invece per i veicoli con targa doganale. L'attore sostiene che questa norma tedesca è incompatibile col trattato CEE, mentre la convenuta e la Commissione sono del parere che il diritto comunitario non contiene alcuna disposizione che la vieti.

B — Ecco il mio parere in proposito:

1. Parto dal presupposto che delle due versioni della questione pregiudiziale si debba prendere in considerazione la *seconda.*

2. La convenuta nella causa principale ha espresso dei dubbi circa la *ricevibilità* della questione. Se ne trovano tracce anche nella memoria della Commissione. Questi dubbi vanno nel senso che la questione pregiudiziale sarebbe troppo generica, che non viene menzionata alcuna disposizione di diritto comunitario che dovrebbe essere interpretata, e che il giudice non ha detto nulla circa l'importanza della questione ai fini della decisione della causa. Ora, la Commissione sostiene che si tratta di una domanda d'interpretazione che può essere concretata, giacché l'esposizione degli antefatti ed i documenti allegati dal giudice proponente consentono di reperire le norme di diritto comunitario eventualmente rilevanti e da interpretare e che l'oggetto della domanda è quanto meno sufficientemente riconoscibile. In casi del genere la Corte ha ammesso la ricevibilità della domanda di pronunzia pregiudiziale [1]. Faccio mio questo orientamento nonostante le comprensibili obiezioni della convenuta.

3. L'attore ed anche la Commissione hanno *criticato* le *norme* tedesche sull'assicurazione responsabilità civile *per* i veicoli a motore con *targa doganale.* Gli interessati sono perfettamente liberi di esporre queste critiche in sede opportuna ed in modo appropriato e di chiederne la modifica. Il compito della Corte si limita tuttavia a prendere in esame le critiche solo qualora venga dedotta la trasgressione del diritto comunitario.

1 — Sentenza 29. 11. 1978 nella causa 83/78 — Pigs Marketing Board/Raymond Redmond — Racc. 1978, pag. 2347.

4. L'attore basa la tesi secondo cui le norme tedesche sarebbero incompatibili col trattato CEE sui «divieti di *discriminazione* degli artt. 7, 30 e 34, 48 e 59 — derivanti dall'unione doganale a norma dell'art. 9». Con la Commissione e con la convenuta nella causa principale sono cionondimeno del parere che l'attore non è riuscito a dimostrare una siffatta trasgressione.

5. L'art. 7, 1° comma, del trattato CEE vieta nel proprio campo d'applicazione «ogni *discriminazione effettuata in base alla nazionalità* . . .». Data la sua *lettera*, questa disposizione non riguarda il caso in esame, giacché le norme tedesche non distinguono a seconda della cittadinanza dell'utente dell'automobile, bensì a seconda che l'utente stesso sia o no residente nella Repubblica federale di Germania o il veicolo debba essere esportato coi suoi mezzi (§§ 1 e 7, n. 2, del regolamento 12 novembre 1934 sulla circolazione internazionale dei veicoli a motore, da ultimo emendato dal regolamento 23 novembre 1982, BGBl. I, pagg. 1533-1536). Secondo la giurisprudenza della Corte [1], si potrebbe trattare qui unicamente di una *forma dissimulata di discriminazione* a causa della cittadinanza. Questa non è stata però adeguatamente dimostrata. L'attore nella causa principale è tedesco, il che dimostra che le norme criticate si applicano indistintamente tanto ai tedeschi quanto agli stranieri. Quello che conta per le norme tedesche non è la cittadinanza, bensì il prevedibile uso del veicolo all'estero il quale si desume dalla destinazione dello stesso ad essere esportato o dal fatto che l'utente non risiede nella Repubblica federale di Germania. La residenza — come la Commissione ha giustamente rilevato — può giustificare classificazioni diverse. Anche nell'ambito della Repubblica federale vi sono infatti le cosiddette «classi regionali».

6. L'attore ravvisa nelle norme tedesche del pari la trasgressione del principio della *libera circolazione delle merci* (artt. 30 e 34) da parte dalla Repubblica federale di Germania. Esso ravvisa l'azione della Repubblica federale nell'autorizzazione statale delle condizioni di assicurazione. È però dubbio che l'approvazione da parte dello stato di condizioni assicurative private vada equiparato nel presente caso ad un provvedimento statale. Come ha dichiarato all'udienza il rappresentante del governo federale, nulla vieta agli assicuratori tedeschi di praticare uno sconto per assenza di sinistri per i veicoli con targa doganale. Il Verband der Haftpflichtversicherer, Unfallversicherer, Autoversicherer und Rechtsschutzversicherer e. V. (associazione degli assicuratori contro la responsabilità civile, contro gli infortuni, degli assicuratori per gli autoveicoli e degli assicuratori per le spese legali), noto come HUK-Verband, in una circolare speciale 23 novembre 1977 ha espressamente indicato ai propri membri questa possibilità. Nel nostro caso pare quindi trattarsi piuttosto di una proposta dell'assicuratore, di diritto privato ma autorizzata, che l'attore ha liberamente accettato.

Non è necessario risolvere la questione, giacché secondo la giurisprudenza della Corte [2] ricadono sotto l'art. 34 del trattato CEE solo i provvedimenti nazionali che abbiano lo *scopo* o l'*effetto* di restringere le correnti di esportazione e quindi trattino in modo diverso il commercio interno ed il commercio estero e ciò in

1 — Sentenza 12. 2. 1974 nella causa 152/73 — Giovanni Maria Sotgiu/Deutsche Bundespost — Racc. 1974, pag. 153.

2 — Sentenza 10. 3. 1983 nella causa 172/82 — Syndicat national des fabricants raffineurs d'huile de graissage e a./Groupement d'intérêt économique «Inter-Huiles» e a. — Racc. 1983, pag. 555.

modo che i prodotti nazionali o il mercato interno dello stato di cui trattasi ne traggano un particolare vantaggio. È difficile sostenere che ciò si possa dire delle clausole tariffarie cui l'attore si riferisce. Questi non ha cercato di dimostrare quale interesse la Repubblica federale potrebbe avere ad impedire l'esportazione di veicoli a motore. A parte ciò, le disposizioni di cui trattasi non sarebbero neanche idonee allo scopo, giacché l'attore aveva pure la possibilità di esportare il veicolo altrimenti che coi suoi mezzi o con targa doganale. Egli avrebbe potuto esportarlo servendosi di un altro veicolo (ad esempio di un autotrasportatore) o di un'altra targa (quella rossa) che si può usare solo per i trasferimenti e che implica un'appropriata assicurazione.

7. Nemmeno è stato trasgredito l'art. 48 del trattato CEE. A norma del n. 2 di questo va abolita qualsiasi *discriminazione*, fondata sulla *cittadinanza, fra i lavoratori* degli stati membri, per quanto riguarda l'impiego, la retribuzione e le altre condizioni di lavoro. Come abbiamo già visto, nel presente caso non sussiste alcuna discriminazione fondata sulla cittadinanza. Nemmeno vi è un rapporto con «l'impiego, la retribuzione, o le altre condizioni di lavoro». Le norme tedesche non riguardano poi affatto solo i lavoratori, bensì tutti coloro che hanno il diritto di guidare veicoli a motore con targa doganale, indipendentemente dal fatto che siano o no dei lavoratori.

8. Non è del pari possibile accogliere la tesi dell'attore secondo cui le norme tedesche sarebbero in contrasto con l'art. 59 del trattato CEE. Questo disciplina lo status giuridico dei *prestatori* di servizi, mentre l'attore nella causa principale è un *utente* di servizi. È possibile che la mancata realizzazione della *libera prestazione dei servizi* nel campo delle assicurazioni abbia danneggiato l'attore. Questi non ha però precisato il punto. A parte ciò, non è possibile inferirne che le tariffe attualmente in vigore siano in contrasto col trattato CEE. Le norme relative alla libera prestazione dei servizi non impediscono di riservare ai veicoli a motore un *trattamento* assicurativo *diverso a seconda del luogo* in cui il veicolo *viene usato.* Non si comprende quindi quali norme trasgredirebbe il diverso trattamento riservato alle targhe normali rispetto alle targhe doganali. Se ciò non bastasse, dette disposizioni relative alla libera prestazione dei servizi non dicono affatto quali debbano essere le caratteristiche dei contratti d'assicurazione nazionali, nel caso in cui non si è nemmeno tentato di rivolgersi ad un assicuratore stabilito in un altro stato membro.

C — Concludendo, vi propongo di risolvere come segue la questione pregiudiziale:

Nel diritto comunitario non vi è alcuna disposizione che obblighi a praticare lo sconto per assenza di sinistri nell'assicurazione contro la responsabilità civile di autovetture con targa doganale.