Raccolta della giurisprudenza

ORDINANZA DELLA CORTE (Decima Sezione)

29 ottobre 2021 *

«Rinvio pregiudiziale – Articolo 99 del regolamento di procedura della Corte – Assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli – Direttiva 2009/103/CE – Articolo 3, primo comma – Obbligo di stipulare un contratto di assicurazione – Portata – Veicolo inidoneo a circolare, non immatricolato e regolarmente ritirato dalla circolazione»

Nella causa C-688/20,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Sąd Rejonowy w Opatowie (Tribunale circondariale di Opatów, Polonia), con decisione del 14 ottobre 2020, pervenuta in cancelleria il 17 dicembre 2020, nel procedimento

HG,

TC

contro

Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny,

con l'intervento di:

Prokuratura Okręgowa w Kielcach,

LA CORTE (Decima Sezione),

composta da C. Lycourgos, presidente della Quarta Sezione, facente funzione di presidente della Decima Sezione, I. Jarukaitis (relatore) e M. Ilešič, giudici,

avvocato generale: M. Bobek

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di statuire con ordinanza motivata, conformemente all'articolo 99 del regolamento di procedura della Corte,

ha emesso la seguente

* Lingua processuale: il polacco.

Ordinanza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 3 della 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).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia che contrappone HG e TC all'Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (Fondo di garanzia assicurativa, Polonia; in prosieguo: il «fondo di garanzia») riguardo all'eventuale obbligo per i ricorrenti nel procedimento principale di stipulare un contratto di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di un autoveicolo per un veicolo che non è idoneo a circolare, non è immatricolato ed è stato temporaneamente ritirato dalla circolazione.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

3 La direttiva 2009/103, all'articolo 1, punto 1, contiene la seguente definizione:

«Ai sensi della presente direttiva, si intende per:

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

4 L'articolo 3 di tale direttiva, intitolato «Obbligo d'assicurazione dei veicoli», al primo comma dispone quanto segue:

«Ogni Stato membro adotta tutte le misure appropriate, fatta salva l'applicazione dell'articolo 5, affinché la responsabilità civile relativa alla circolazione dei veicoli che stazionano abitualmente nel suo territorio sia coperta da un'assicurazione».

5 L'articolo 5 di detta direttiva, intitolato «Deroga all'obbligo d'assicurazione dei veicoli», precisa le condizioni alle quali ogni Stato membro può derogare alle disposizioni dell'articolo 3 di quest'ultima per quanto concerne talune persone fisiche o giuridiche, pubbliche o private, o per quanto riguarda determinati tipi di veicoli o determinati veicoli con targa speciale.

Diritto polacco

6 L'ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (legge sull'assicurazione obbligatoria, sul Fondo di garanzia assicurativa e sull'Ufficio polacco degli assicuratori dei rischi relativi alla circolazione automobilistica), del 22 maggio 2003, nella sua versione applicabile alla controversia di cui al procedimento principale (Dz. U. del 2018, posizione 473) (in prosieguo: la «legge sull'assicurazione obbligatoria»), all'articolo 3, paragrafo 1, definisce la nozione di «assicurazione

obbligatoria» come indicante «l'assicurazione della responsabilità civile di una persona o l'assicurazione di un bene qualora la legge o un trattato internazionale ratificato dalla Repubblica di Polonia preveda l'obbligo di sottoscrivere un contratto di assicurazione».

7 L'articolo 4 della legge sull'assicurazione obbligatoria, al punto 1, precisa che è obbligatoria l'assicurazione della responsabilità civile del detentore di un autoveicolo per i danni derivanti dalla circolazione di tali veicoli.

8 L'articolo 23, paragrafo 1, della citata legge stabilisce che il detentore di un autoveicolo è tenuto a stipulare un contratto di assicurazione obbligatoria della responsabilità civile dei detentori di un autoveicolo per i danni derivanti dalla circolazione del veicolo che detiene.

9 L'articolo 88 di detta legge prevede quanto segue:

«1. Il soggetto che non abbia adempiuto l'obbligo di sottoscrivere un contratto di assicurazione obbligatoria conformemente alle condizioni di tale assicurazione descritte nella [presente] legge è tenuto al pagamento di un diritto.

2. L'importo del diritto di cui al paragrafo 1, dovuto annualmente, corrisponde a:

1) per un contratto di assicurazione [della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli]:

(...)
b) nel caso di camion, trattori e autobus – il controvalore del triplo del salario minimo;

(...)

(...)

3. Nel caso di detentori di autoveicoli che non abbiano rispettato l'obbligo di stipulare un contratto di assicurazione [della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli] conformemente alle condizioni di tale assicurazione, l'importo del diritto dipende dal periodo durante il quale tale detentore è rimasto senza copertura assicurativa ogni anno e ammonta:

(...)

3) al 100% del diritto fissato al paragrafo 2, punto 1 – qualora tale periodo sia superiore a 14 giorni.

(...)».

Procedimento principale e questione pregiudiziale

10 Il 1º settembre 2014 i ricorrenti nel procedimento principale hanno acquistato un camion (in prosieguo: il «veicolo in questione»). Esso è stato temporaneamente ritirato dalla circolazione nel corso del periodo compreso tra il 29 ottobre 2015 ed il 29 ottobre 2019, sulla base di successive decisioni dello Starosta Ostrowiecki (presidente del distretto di Ostrowiec, Polonia), con

conseguente deposito presso quest'ultimo del suo certificato di immatricolazione e delle sue targhe. Il veicolo in questione è stato nuovamente immatricolato, in via temporanea, sulla base di una decisione della medesima autorità del 20 marzo 2019.

11 Durante il periodo di ritiro temporaneo dalla circolazione, tale veicolo non era idoneo a circolare a causa delle sue condizioni tecniche.

12 Poiché detto veicolo non era stato coperto da un contratto di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla sua circolazione durante il periodo compreso tra il 15 settembre 2017 ed il 20 marzo 2019 (in prosieguo: il «periodo in questione»), con lettera del 20 maggio 2019, il fondo di garanzia ha informato i ricorrenti nel procedimento principale del mancato rispetto dell'obbligo di assicurazione e li ha invitati a produrre i documenti attestanti il rispetto o l'assenza di tale obbligo. Con la medesima lettera, è stata loro inflitta una penale di 6 750 zloty polacchi (PLN) (circa EUR 1 500), per il mancato rispetto di quest'ultimo.

13 Tali ricorrenti hanno presentato al Sąd Rejonowy w Opatowie (Tribunale circondariale di Opatów, Polonia), giudice del rinvio, un ricorso volto a far constatare l'assenza dell'obbligo di assicurare il veicolo in questione per la responsabilità civile risultante dalla sua circolazione, durante il periodo in questione. A sostegno di tale ricorso, essi affermano che il fatto di imporre l'obbligo di stipulare un simile contratto di assicurazione per il periodo durante il quale un veicolo è temporaneamente ritirato dalla circolazione e di infliggere una penale in caso di mancato rispetto di tale obbligo «è illegittimo e costituisce una lesione dei diritti dei cittadini».

14 Il fondo di garanzia chiede il rigetto di tale ricorso. Esso sottolinea che l'obbligo di stipulare un contratto di assicurazione della responsabilità civile, previsto all'articolo 23, paragrafo 1, della legge sull'assicurazione obbligatoria, è imposto a qualsiasi detentore di un autoveicolo, in ragione della semplice detenzione di quest'ultimo e per l'intera durata della detenzione stessa, fino alla data della sua cancellazione, e ciò indipendentemente dalle modalità di acquisto di tale veicolo, dalle sue condizioni tecniche o dall'ambito del suo utilizzo. Il ritiro temporaneo del veicolo dalla circolazione non esimerebbe dunque il suo detentore dall'obbligo di stipulare un simile contratto. Di conseguenza, il mancato rispetto di detto obbligo di legge giustificherebbe l'imposizione della penale di cui all'articolo 88 della legge sull'assicurazione obbligatoria.

15 Il giudice del rinvio osserva che l'obbligo, previsto all'articolo 23, paragrafo 1, della legge sull'assicurazione obbligatoria, a carico del detentore di un autoveicolo di stipulare un contratto di assicurazione della responsabilità civile per i danni derivanti dalla circolazione di quest'ultimo ha carattere assoluto, si ricollega al fatto stesso di detenere un veicolo ed è indipendente dalle sue condizioni tecniche, dalla sua idoneità o meno a circolare, dalle modalità del suo utilizzo o, ancora, dalla circostanza che tale veicolo sia stato ritirato dalla circolazione sulla base di una decisione di un'autorità competente. Il giudice del rinvio rileva, inoltre, che le sanzioni previste dal diritto polacco in caso di mancato rispetto di detto obbligo sono identiche, a prescindere dalle circostanze di tale mancato rispetto.

16 Secondo il giudice del rinvio, una simile concezione dell'obbligo di stipulare un contratto di assicurazione della responsabilità civile per i danni derivanti dalla circolazione di un autoveicolo è troppo ampia e va al di là di quanto imposto dalla finalità della direttiva 2009/103, ossia la protezione delle vittime di incidenti stradali.

17 Alla luce della giurisprudenza della Corte relativa alla nozione di «circolazione dei veicoli», come intesa nel contesto di tale direttiva, infatti, l'imposizione dell'obbligo di stipulare un contratto di assicurazione della responsabilità civile anche in capo ai detentori di veicoli inidonei a circolare e che siano stati ritirati dalla circolazione sulla base di decisioni delle autorità competenti non sarebbe giustificata, in quanto un eventuale danno collegato ad un simile veicolo non può costituire un danno derivante dalla «circolazione dei veicoli», ai sensi della summenzionata giurisprudenza. Poiché il rischio coperto da una simile assicurazione non può pertanto verificarsi, né il detentore di un veicolo inidoneo a circolare né l'eventuale soggetto leso sarebbero coperti da quest'ultima, malgrado la stipulazione del contratto di assicurazione e il versamento del relativo premio. Si tratterebbe dunque di un onere inutile. Inoltre, la sanzione del mancato rispetto dell'obbligo di stipulare un siffatto contratto sarebbe severa.

18 In tale contesto, il Sąd Rejonowy w Opatowie (Tribunale circondariale di Opatów) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se l'articolo 3 della [direttiva 2009/103] debba essere interpretato nel senso che sia obbligatorio stipulare un contratto di assicurazione della responsabilità civile per i danni derivanti dalla circolazione degli autoveicoli anche se il veicolo non è idoneo a circolare ed è stato temporaneamente ritirato dalla circolazione conformemente al diritto e sulla base della decisione adottata da un'autorità competente».

Sulla questione pregiudiziale

19 In forza dell'articolo 99 del regolamento di procedura della Corte, quando la risposta ad una questione pregiudiziale può essere chiaramente desunta dalla giurisprudenza, la Corte, su proposta del giudice relatore, sentito l'avvocato generale, può statuire in qualsiasi momento con ordinanza motivata.

20 Tale disposizione deve trovare applicazione nella presente causa.

21 Con la propria questione pregiudiziale, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103 debba essere interpretato nel senso che la stipulazione di un contratto di assicurazione della responsabilità civile relativa alla circolazione di un autoveicolo è obbligatoria nel periodo durante il quale il veicolo di cui trattasi non è idoneo a circolare a causa delle sue condizioni tecniche, non è immatricolato ed è stato temporaneamente ritirato dalla circolazione conformemente al diritto nazionale applicabile.

22 Come più volte rilevato dalla Corte, tale articolo 3, primo comma, formulato in termini molto generali, impone agli Stati membri di introdurre nel loro ordinamento giuridico interno un obbligo generale di assicurare i veicoli (sentenze del 4 settembre 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punto 36 e giurisprudenza ivi citata, nonché del 29 aprile 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, punto 39).

23 Pertanto, ciascuno Stato membro deve garantire che, fatte salve le deroghe previste all'articolo 5 della direttiva in parola, 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 (sentenze del 4 settembre 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punto 37 e giurisprudenza ivi citata, nonché del 29 aprile 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, punto 40).

24 In proposito, si deve ricordare che la nozione di «veicolo» è definita all'articolo 1, punto 1, della direttiva 2009/103 come indicante «qualsiasi autoveicolo destinato a circolare sul suolo e che può essere azionato da una forza meccanica, senza essere vincolato a una strada ferrata, nonché i rimorchi, anche non agganciati».

25 Tale definizione è indipendente dall'uso che viene fatto o che può essere fatto del veicolo di cui trattasi (sentenze del 4 settembre 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punto 38 e giurisprudenza ivi citata, nonché del 29 aprile 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, punto 42).

26 Inoltre, una siffatta definizione depone 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 (sentenze del 4 settembre 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punto 39, e del 29 aprile 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, punto 43).

27 La Corte ha, peraltro, già sottolineato che la questione della portata dell'obbligo di stipulare un'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli deve, per ragioni di certezza del diritto, essere determinata in anticipo, vale a dire prima di un eventuale coinvolgimento del veicolo in questione in un incidente (sentenze del 4 settembre 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punto 40, e del 29 aprile 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, punto 44).

28 La Corte ne ha dedotto che il fatto che essa abbia in sostanza dichiarato, nelle 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), 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, 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 (sentenza del 4 settembre 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punto 41).

29 Alla luce di tali elementi, la Corte ha dichiarato 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 direttiva 2009/103 e che, di conseguenza, la stipulazione di un contratto di assicurazione della responsabilità civile relativa alla circolazione di un autoveicolo è obbligatoria, in forza dell'articolo 3, primo comma, di detta direttiva, 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 (sentenza del 4 settembre 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punti 42 e 52).

30 Alla luce di tali elementi, la Corte ha altresì dichiarato che lo stesso deve valere, in linea di principio, per un veicolo immatricolato in uno Stato membro, che si trova su un terreno privato e che è destinato alla demolizione a causa della scelta del suo proprietario, anche quando tale

veicolo non è, in un dato momento, idoneo a circolare a causa delle sue condizioni tecniche (sentenza del 29 aprile 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, punto 47).

31 La Corte ha nondimeno constatato che, sebbene, certamente, l'immatricolazione di un veicolo attesti, in linea di principio, la sua idoneità a circolare e, quindi, ad essere utilizzato come mezzo di trasporto, non si può tuttavia escludere che un veicolo immatricolato sia, oggettivamente, definitivamente inidoneo a circolare a causa delle sue cattive condizioni tecniche. Essa ha dunque precisato che, affinché un tale veicolo sia escluso dall'obbligo di assicurazione previsto all'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103, è necessario che esso sia stato ufficialmente ritirato dalla circolazione, conformemente alle norme nazionali applicabili (v., in tal senso, sentenza del 29 aprile 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, punto 58).

32 La Corte ne ha tratto la conclusione che un veicolo immatricolato in uno Stato membro rimane soggetto all'obbligo di assicurazione previsto all'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103 finché non sia stato regolarmente ritirato dalla circolazione conformemente alla normativa nazionale applicabile (sentenza del 29 aprile 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, punto 60).

33 Dalla citata giurisprudenza si può chiaramente dedurre che, dal momento che un autoveicolo non è idoneo a circolare a causa delle sue condizioni tecniche, non è immatricolato e, inoltre, è stato regolarmente ritirato dalla circolazione conformemente al diritto nazionale applicabile, esso non è soggetto all'obbligo di assicurazione previsto all'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103. Infatti, un simile ritiro regolare dalla circolazione dimostra, in modo obiettivo, che il veicolo di cui trattasi non può circolare e, quindi, non può essere utilizzato come mezzo di trasporto e dunque non possiede la qualità di «veicolo», ai sensi dell'articolo 1, punto 1, della direttiva 2009/103 (v., per analogia, sentenza del 29 aprile 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, punti 58 e 59). Il fatto che tale ritiro sia temporaneo è privo di incidenza in proposito, in quanto nulla indica che una simile circostanza pregiudichi l'effettività del ritiro del veicolo di cui trattasi dalla circolazione, per la durata di quest'ultimo.

34 Alla luce dell'insieme delle precedenti considerazioni, occorre rispondere alla questione sollevata dichiarando che l'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103 dev'essere interpretato nel senso che la stipulazione di un contratto di assicurazione della responsabilità civile relativa alla circolazione di un autoveicolo non è obbligatoria nel periodo durante il quale il veicolo di cui trattasi non è idoneo a circolare a causa delle sue condizioni tecniche, non è immatricolato ed è stato temporaneamente ritirato dalla circolazione conformemente al diritto nazionale applicabile.

Sulle spese

35 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese.

Per questi motivi, la Corte (Decima Sezione) così provvede:

L'articolo 3, primo comma, della 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, dev'essere interpretato nel senso che la stipulazione di un contratto di assicurazione della responsabilità civile relativa alla circolazione di un autoveicolo non è obbligatoria nel periodo durante il quale il veicolo di cui trattasi non è idoneo a circolare a causa delle sue condizioni tecniche, non è immatricolato ed è stato temporaneamente ritirato dalla circolazione conformemente al diritto nazionale applicabile.

Firme