Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Sesta Sezione)

20 luglio 2017 *

«Rinvio pregiudiziale – Assicurazione per responsabilità civile auto – Direttiva 72/166/CEE – Articolo 3, paragrafo 1 – Seconda direttiva 84/5/CEE – Articolo 2, paragrafo 1 – Contratto di assicurazione stipulato in base a false dichiarazioni sulla proprietà del veicolo e sull'identità del conducente abituale dello stesso – Contraente che ha stipulato l'assicurazione – Difetto di interesse economico alla conclusione di tale contratto – Nullità assoluta del contratto di assicurazione – Opponibilità ai terzi vittime»

Nella causa C-287/16,

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 4 maggio 2016, pervenuta in cancelleria il 23 maggio 2016, nel procedimento

Fidelidade-Companhia de Seguros SA

contro

Caisse Suisse de Compensation,

Fundo de Garantia Automóvel,

Sandra Cristina Crystello Pinto Moreira Pereira,

Sandra Manuela Teixeira Gomes Seemann,

Catarina Ferreira Seemann,

José Batista Pereira,

Teresa Rosa Teixeira,

LA CORTE (Sesta Sezione),

composta da E. Regan, presidente di sezione, A. Arabadjiev (relatore) e C. G. Fernlund, giudici,

avvocato generale: P. Mengozzi

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

* Lingua processuale: il portoghese.

considerate le osservazioni presentate:

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

– per la Commissione europea, da P. Costa de Oliveira e K.-Ph. Wojcik, in qualità di agenti,

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di giudicare la causa senza conclusioni,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'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 (GU 1972, L 103, pag. 1; in prosieguo: la «prima direttiva»), dell'articolo 2, paragrafo 1, 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; in prosieguo: la «seconda direttiva»), e dell'articolo 1 della terza direttiva 90/232/CEE del Consiglio, del 14 maggio 1990, relativa al ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli (GU 1990, L 129, pag. 33; in prosieguo: la «terza direttiva»).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra la **Fidelidade-Companhia de Seguros SA, da una parte**, e la Caisse Suisse de Compensation (Cassa svizzera di Compensazione), il Fundo de Garantia Automóvel (Fondo di garanzia per le vittime d'incidenti stradali), la sig.ra Sandra Cristina Crystello Pinto Moreira Pereira, la sig.ra Sandra Manuela Teixeira Gomes Seemann, la sig.ra Catarina Ferreira Seemann, il sig. José Batista Pereira e la sig.ra Teresa Rosa Teixeira, dall'altra, in merito alla conformità alle citate disposizioni di una normativa nazionale che sanziona con la nullità assoluta un contratto di assicurazione concluso sulla base di false dichiarazioni in merito all'identità del proprietario di un autoveicolo e di quella del suo abituale conducente.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

3 L'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva dispone quanto segue:

«Ogni Stato membro adotta tutte le misure necessarie (…) 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».

4 Il sesto e il settimo considerando della seconda direttiva così prevedono:

«considerando che è necessario prevedere che un organismo garantisca che la vittima non resti senza indennizzo se il veicolo che ha provocato il sinistro non è assicurato o non viene identificato; che occorre prevedere, senza modificare le disposizioni applicate dagli Stati membri per quanto riguarda il carattere sussidiario o no dell'intervento di tale organismo nonché le norme applicabili in materia di surrogazione, che la vittima di un siffatto sinistro possa rivolgersi direttamente a questo organismo quale primo punto di contatto; che è tuttavia opportuno dare agli Stati membri la possibilità di

applicare talune esclusioni limitate per quanto riguarda l'intervento di questo organismo e di prevedere nel caso dei danni alle cose provocati da un veicolo non identificato, dati i rischi di frode, che l'indennizzo dei danni possa essere limitato o escluso;

considerando che è interesse delle vittime che gli effetti di talune clausole di esclusione siano limitati alle relazioni tra l'assicuratore ed il responsabile del sinistro; che, tuttavia, in caso di veicoli rubati o ottenuti con la violenza, gli Stati membri possono prevedere che il citato organismo intervenga per indennizzare la vittima».

5 L'articolo 1, paragrafo 4, della seconda direttiva prevede che ciascuno Stato membro crei o autorizzi un organismo con il compito di rimborsare, almeno entro i limiti dell'obbligo di assicurazione, i danni alle cose o alle persone causati da un veicolo non identificato o non assicurato. Al suo terzo comma, tale disposizione è così redatta:

«(…) [G]li Stati membri possono escludere dall'intervento di tale organismo le persone che per loro spontanea volontà hanno preso posto nel veicolo che ha causato il sinistro, se l'organismo può dimostrare che esse erano al corrente del fatto che il veicolo non era assicurato».

6 L'articolo 2, paragrafo 1, della seconda direttiva prevede quanto segue:

«Ciascuno Stato membro prende le misure necessarie affinché qualsiasi disposizione legale o clausola contrattuale contenuta in un contratto di assicurazione rilasciato conformemente all'articolo 3, paragrafo 1, della [prima direttiva], che escluda dall'assicurazione l'utilizzo o la guida di autoveicoli da parte:

– di persone non aventi l'autorizzazione esplicita o implicita o

– di persone non titolari di una patente di guida che consenta loro di guidare l'autoveicolo in questione o

– di persone che non si sono conformate agli obblighi di legge di ordine tecnico concernenti le condizioni e la sicurezza del veicolo in questione,

sia considerata, per l'applicazione dell'articolo 3, paragrafo 1, della [prima direttiva], senza effetto per quanto riguarda l'azione dei terzi vittime di un sinistro.

Tuttavia, la clausola di cui al primo trattino può essere opposta alle persone che di loro spontanea volontà hanno preso posto nel veicolo che ha causato il danno se l'assicuratore può provare che esse erano a conoscenza del fatto che il veicolo era rubato.

(…)».

7 Il quarto considerando della terza direttiva ha il seguente tenore:

«considerando che occorre garantire che le vittime di sinistri della circolazione automobilistica ricevano un trattamento comparabile indipendentemente dal luogo della Comunità ove il sinistro è avvenuto».

8 L'articolo 1, primo comma, della succitata direttiva dispone quanto segue:

«Fatto salvo l'articolo 2, paragrafo 1, secondo comma della [seconda direttiva], l'assicurazione di cui all'articolo 3, paragrafo 1 della [prima direttiva] copre la responsabilità per i danni alla persona di qualsiasi passeggero, diverso dal conducente, derivanti dall'uso del veicolo».

Diritto portoghese

9 La prima direttiva è stata recepita nell'ordinamento portoghese dal Decreto-Lei n. 522/85 – Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel (decreto legge n. 522/85 sull'assicurazione obbligatoria per responsabilità civile auto), del 31 dicembre 1985. Tale decreto legge, modificato dal Decreto-Lei n. 72-A/2003 – Lei do Seguro Obrigatório (decreto legge n. 72-A/2003, sull'assicurazione obbligatoria), del 14 aprile 2003, in vigore all'epoca dei fatti di cui alla controversia principale (in prosieguo: il «decreto legge n. 522/85»), al suo articolo 1, paragrafo 1, prevede l'obbligo di assicurare un veicolo terrestre a motore nei seguenti termini:

«Chiunque possa essere civilmente responsabile per il risarcimento dei danni patrimoniali e non patrimoniali risultanti da danni alle persone o alle cose provocati a terzi da un veicolo terrestre a motore, dai suoi rimorchi o semirimorchi, deve, affinché tali veicoli possano circolare, essere coperto da un'assicurazione che garantisca detta responsabilità, conformemente alle disposizioni del presente decreto legge».

10 L'articolo 2 del decreto legge n. 522/85, relativo ai soggetti dell'obbligo di assicurazione, è così redatto:

«1 – L'obbligo di sottoscrizione dell'assicurazione grava sul proprietario del veicolo, salvo nei casi di usufrutto, vendita con riserva di proprietà o leasing, in cui tale obbligo ricade, rispettivamente, sull'usufruttuario, sull'acquirente o sul locatario.

2 – La sottoscrizione, da parte di qualunque altra persona, di un contratto di assicurazione sul veicolo conformemente al presente decreto legge supplisce, fintantoché tale contratto è produttivo di effetti, all'adempimento dell'obbligo delle persone di cui al paragrafo precedente.

(…)».

11 L'articolo 14 dello stesso decreto legge, relativo all'opponibilità delle eccezioni alle vittime, dispone quanto segue:

«Oltre ai casi di esclusione o annullabilità previsti nel presente decreto legge, l'assicuratore può opporre ai soggetti lesi unicamente la cessazione del contratto ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 1, la sua risoluzione o la sua nullità, conformemente alla normativa in vigore, purché anteriori alla data del sinistro».

12 Il codice di commercio portoghese si occupa delle assicurazioni al titolo XV. I suoi articoli 428 e 429 sono del seguente tenore:

«Articolo 428 Soggetti per conto dei quali può essere stipulata l'assicurazione

L'assicurazione può essere stipulata per conto proprio o per conto di altri.

1. L'assicurazione è nulla quando la persona per conto o a nome della quale è stata sottoscritta non abbia interesse nella cosa assicurata.

2. Se nella polizza di assicurazione non viene indicato che l'assicurazione è stipulata per conto di altri, la stessa si reputa stipulata per conto di colui che la contratta.

(…)

Articolo 429 Nullità dell'assicurazione per inesattezze od omissioni

Qualunque dichiarazione inesatta, al pari di qualunque omissione volontaria di fatti o circostanze noti all'assicurato o a colui che stipula l'assicurazione e che avrebbero potuto influire sull'esistenza o sulle condizioni del contratto comportano la nullità dell'assicurazione.

Paragrafo unico. In caso di malafede della parte che ha reso le dichiarazioni, l'assicuratore può esigere il premio».

I fatti del procedimento principale e la questione pregiudiziale

13 Il 20 maggio 2004 si è verificato un sinistro stradale che ha coinvolto, da un lato, un autoveicolo condotto dal sig. Teixeira Pereira e di proprietà della sig.ra Crystello Pinto Moreira Pereira e, dall'altro, una motocicletta condotta dal suo proprietario, il sig. Seemann. L'incidente ha provocato la morte dei conducenti dei due veicoli.

14 La Caisse Suisse de Compensation ha presentato in data 11 gennaio 2010 un ricorso giurisdizionale contro il Fundo de Garantia Automóvel (Fondo di garanzia per le vittime d'incidenti stradali) e la sig.ra Crystello Pinto Moreira Pereira, con cui la prima chiede il rimborso dell'importo di EUR 285 980,54, corrisposto ai membri della famiglia del suo assicurato, il sig. Seemann.

15 I summenzionati convenuti hanno invocato un'eccezione relativa al difetto di legittimità passiva in giudizio a motivo del fatto che, al momento dell'incidente, esisteva un contratto di assicurazione valido concluso tra la società attualmente denominata Fidelidade-Companhia de Seguros (in prosieguo: l'«assicuratore»), che copriva la responsabilità civile in relazione all'autoveicolo. Chiamata ad intervenire in giudizio, tale società ha sostenuto che il contratto di assicurazione per responsabilità civile auto non era valido in quanto il contraente di tale assicurazione aveva reso false dichiarazioni, al momento della conclusione il contratto, affermando di essere proprietario del veicolo e il suo conducente abituale.

16 Il giudice adito in primo grado ha dichiarato che il contratto di assicurazione non era valido e che tale difetto di validità era opponibile alle vittime. Adito in appello, il Tribunal da Relação do Porto (corte d'appello di Porto, Portogallo) ha dichiarato che detto contratto non era valido, ma che il difetto di validità non era opponibile alle vittime. L'assicuratore ha presentato un ricorso in cassazione contro la sentenza del Tribunal da Relação do Porto (corte d'appello di Porto) dinanzi al Supremo Tribunal de Justiça (corte suprema, Portogallo) adducendo la nullità assoluta del contratto di assicurazione di cui trattasi e l'opponibilità di tale nullità alla vittima, il sig. Seemann, e alla Caisse Suisse de Compensation.

17 Per quanto riguarda l'interpretazione della prima, della seconda e della terza direttiva relative all'assicurazione auto, il giudice del rinvio ritiene che sussistano dubbi circa la questione dell'opponibilità alle vittime della nullità assoluta del contratto di assicurazione, come quella di cui all'articolo 428, paragrafo 1, del codice di commercio portoghese.

18 Sussistono difatti, nella giurisprudenza del Supremo Tribunal de Justiça (Corte suprema), divergenze interpretative. Secondo una prima corrente, il contratto di assicurazione è affetto da nullità assoluta quando il contraente dell'assicurazione dichiara falsamente di essere il proprietario del veicolo e il conducente abituale dello stesso, allo scopo di ottenere dall'assicuratore la conclusione di un contratto di assicurazione per responsabilità civile e/o che tale contratto contenga condizioni meno onerose per l'assicurato. La nullità assoluta si fonda, in particolare, sul difetto del requisito legale relativo all'«interesse» del contraente dell'assicurazione, prescritto all'articolo 428, paragrafo 1, del codice di commercio portoghese. In applicazione dell'articolo 14 del decreto legge n. 522/85, secondo tale corrente giurisprudenziale la nullità assoluta è opponibile alla vittima. Tale approccio tiene conto del fatto che la vittima continua ad essere in ogni momento tutelata grazie al Fondo di garanzia automobile.

19 Secondo la seconda corrente giurisprudenziale, la possibilità che il contratto di assicurazione obbligatoria per responsabilità civile auto sia concluso da un terzo rappresenta una deroga al succitato requisito legale relativo all'«interesse» del contraente dell'assicurazione. Di conseguenza, la questione dovrebbe essere risolta alla luce del regime specifico applicabile alle false dichiarazioni nell'ambito della conclusione del contratto di assicurazione, che è unicamente quello della nullità relativa, non opponibile alla vittima.

20 È in tale contesto che il Supremo Tribunal de Justiça (Corte suprema) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se l'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva, l'articolo 2, paragrafo 1, della [seconda direttiva] e l'articolo 1 della [terza direttiva] ostino a una normativa nazionale che sanzioni con la nullità assoluta un contratto di assicurazione a causa di false dichiarazioni circa il proprietario dell'autoveicolo o l'identità del suo conducente abituale, qualora il soggetto che ha concluso il contratto non abbia alcun interesse economico nella circolazione del veicolo e con l'intento fraudolento degli interessati (contraente dell'assicurazione, proprietario del veicolo e suo conducente abituale) di ottenere la copertura dei rischi derivanti dalla circolazione, mediante i) la conclusione di un contratto che l'assicuratore non avrebbe stipulato se avesse conosciuto l'identità dell'assicurato; ii) il versamento di un premio inferiore a quello dovuto in ragione dell'età del conducente abituale».

Sulla questione pregiudiziale

21 Con la sua questione il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva, l'articolo 2, paragrafo 1, della seconda direttiva e l'articolo 1 della terza direttiva debbano essere interpretati nel senso che essi ostano a una normativa nazionale che abbia per effetto l'opponibilità ai terzi vittime, in circostanze come quelle di cui al procedimento principale, della nullità di un contratto di assicurazione per responsabilità civile auto dovuta a false dichiarazioni iniziali del contraente dell'assicurazione in merito all'identità del proprietario e del conducente abituale del veicolo considerato, o della circostanza che la persona per conto o in nome della quale tale contratto di assicurazione è stato stipulato non aveva interesse economico alla conclusione del contratto stesso.

22 Occorre rammentare che dal preambolo della prima e della seconda direttiva emerge che queste sono dirette, da un lato, ad assicurare la libera circolazione sia dei veicoli che stazionano abitualmente nel territorio dell'Unione europea sia delle persone che vi si trovano a bordo e, dall'altro, a garantire che le vittime degli incidenti causati da tali veicoli beneficino di un trattamento equiparabile, indipendentemente dal luogo dell'Unione in cui il sinistro è avvenuto (sentenza del 23 ottobre 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punto 26 e giurisprudenza ivi citata).

23 A tal fine l'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva, come precisato e integrato dalla seconda e dalla terza direttiva, impone agli Stati membri di garantire che la responsabilità civile relativa alla circolazione dei veicoli che stazionano abitualmente sul loro territorio sia coperta da un'assicurazione e indica, in particolare, i tipi di danni e i terzi vittime che tale assicurazione deve coprire (sentenza del 1º dicembre 2011, Churchill Insurance Company Limited e Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, punto 28).

24 Quanto ai diritti riconosciuti ai terzi vittime, l'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva osta a che l'assicuratore della responsabilità civile auto possa valersi di disposizioni legali o di clausole contrattuali allo scopo di negare a detti terzi il risarcimento di un sinistro causato dal veicolo assicurato (sentenza del 1º dicembre 2011, Churchill Insurance Company Limited e Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, punto 33 nonché giurisprudenza ivi citata).

25 La Corte ha parimenti affermato che l'articolo 2, paragrafo 1, primo comma, della seconda direttiva si limita a ricordare tale obbligo per quanto attiene alle disposizioni legali o alle clausole contrattuali di una polizza assicurativa di cui al citato articolo che escludano dalla copertura da parte dell'assicurazione della responsabilità civile auto i danni provocati ai terzi vittime a causa dell'utilizzo o della guida del veicolo assicurato da parte di persone non autorizzate a guidarlo, persone non titolari di una patente di guida o persone che non si siano conformate agli obblighi di legge di ordine tecnico concernenti le condizioni e la sicurezza del veicolo (sentenza del 1º dicembre 2011, Churchill Insurance Company Limited e Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, punto 34 nonché giurisprudenza ivi citata).

26 È vero che, in deroga a tale obbligo, l'articolo 2, paragrafo 1, secondo comma, della seconda direttiva prevede che talune vittime possano non essere risarcite dalla compagnia di assicurazioni, considerata la situazione da esse stesse creata, vale a dire le persone che abbiano preso posto nel veicolo che ha causato il danno qualora la compagnia possa provare che le stesse erano a conoscenza del fatto che il veicolo era stato rubato. Tuttavia, e come già affermato dalla Corte, non si può derogare all'articolo 2, paragrafo 1, primo comma, della seconda direttiva se non in questo solo caso particolare (sentenza del 1º dicembre 2011, Churchill Insurance Company Limited e Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, punto 35).

27 Pertanto, si deve affermare che la circostanza che la compagnia di assicurazioni abbia concluso il contratto di cui trattasi sulla base di omissioni o di false dichiarazioni da parte del contraente dell'assicurazione non è idonea a consentirle di avvalersi di disposizioni legali sulla nullità del contratto e di opporre tale nullità ai terzi vittime per sottrarsi all'obbligo, di cui all'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva, di risarcire questi ultimi per un sinistro provocato dal veicolo assicurato.

28 Lo stesso dicasi per quanto riguarda la circostanza che il contraente dell'assicurazione non è il conducente abituale del veicolo.

29 La Corte ha infatti dichiarato che il fatto che un veicolo sia guidato da una persona non indicata nella polizza assicurativa ad esso relativa non può consentire di ritenere, in particolare alla luce dell'obiettivo di tutela delle vittime di incidenti stradali perseguito dalla prima, dalla seconda e dalla terza direttiva, che un siffatto veicolo non sia assicurato ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 4, terzo comma, della seconda direttiva (sentenza del 1º dicembre 2011, Churchill Insurance Company Limited e Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, punto 40).

30 In tale contesto, il giudice del rinvio chiede parimenti alla Corte se una compagnia di assicurazioni possa legittimamente invocare, nel caso di un contratto di assicurazione obbligatoria per responsabilità civile auto in corso e per sottrarsi all'obbligo di risarcire i terzi vittime di un incidente provocato dal veicolo assicurato, una disposizione legale, come l'articolo 428, paragrafo 1, del codice di commercio portoghese, che prevede la nullità di un contratto di assicurazione nel caso in cui la persona per conto o in nome della quale è stata stipulata l'assicurazione non abbia interesse economico alla conclusione del contratto di cui trattasi.

31 Si deve rilevare che una simile problematica attiene ai requisiti legali di validità del contratto di assicurazione, che sono disciplinati non dal diritto dell'Unione, bensì da quello degli Stati membri.

32 Questi ultimi sono tuttavia obbligati a garantire che la responsabilità civile applicabile secondo il loro diritto nazionale sia coperta da un'assicurazione conforme alle disposizioni delle tre direttive summenzionate. Dalla giurisprudenza della Corte si evince altresì che gli Stati membri devono esercitare le loro competenze in tale settore nel rispetto del diritto dell'Unione e che le disposizioni nazionali che disciplinano il risarcimento dei sinistri risultanti dalla circolazione dei veicoli non possono privare la prima, la seconda e la terza direttiva del loro effetto utile (sentenza del 23 ottobre 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punti 30 e 31 nonché giurisprudenza ivi citata).

33 Orbene, come rilevato dalla Commissione europea, il diritto al risarcimento delle vittime d'incidenti può essere compromesso dai requisiti di validità del contratto di assicurazione, quali le clausole generali di cui all'articolo 428, paragrafo 1, e all'articolo 429, primo comma, del codice di commercio portoghese.

34 Siffatte disposizioni possono quindi comportare il mancato risarcimento dei terzi vittime e, conseguentemente, possono mettere a repentaglio l'effetto utile delle succitate direttive.

35 Tale rilievo non può essere rimesso in discussione dalla possibilità che la vittima percepisca un indennizzo dal Fondo di garanzia automobile. Infatti, l'intervento dell'organismo nazionale di cui all'articolo 1, paragrafo 4, della seconda direttiva è stato concepito come ultima ratio, prevista unicamente nel caso in cui i danni siano stati causati da un veicolo per il quale sia stato disatteso l'obbligo di assicurazione di cui all'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva, vale a dire un veicolo per il quale non esista alcun contratto di assicurazione. Una simile restrizione si spiega col fatto che tale disposizione, come rammentato al punto 23 della presente sentenza, impone a ciascuno Stato membro di garantire che, fatte salve le deroghe previste all'articolo 4 di quest'ultima direttiva, qualunque proprietario o detentore di un veicolo che stazioni abitualmente nel suo territorio concluda con una compagnia di assicurazioni un contratto al fine di assicurare, entro i limiti definiti dal diritto dell'Unione, la sua 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, punti 30 e 31).

36 Orbene, come ricordato al punto 29 della presente sentenza, la circostanza che un veicolo sia guidato da una persona non indicata nella polizza assicurativa relativa a tale veicolo non può consentire di considerare quest'ultimo non assicurato ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 4, terzo comma, della seconda direttiva.

37 Alla luce di tutti i rilievi sopra svolti, si deve rispondere alla questione posta dichiarando che l'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva e l'articolo 2, paragrafo 1, della seconda direttiva devono essere interpretati nel senso che essi ostano a una normativa nazionale che abbia per effetto l'opponibilità ai terzi vittime, in circostanze come quelle di cui al procedimento principale, della nullità di un contratto di assicurazione della responsabilità civile auto dovuta a false dichiarazioni iniziali del contraente dell'assicurazione in merito all'identità del proprietario e del conducente abituale del veicolo considerato, o alla circostanza che la persona per conto o in nome della quale tale contratto di assicurazione è stato stipulato non aveva interesse economico alla conclusione del contratto stesso.

Sulle spese

38 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 (Sesta Sezione) dichiara:

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, e l'articolo 2, paragrafo 1, della 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, devono essere interpretati nel senso che essi ostano a una normativa nazionale che abbia per effetto l'opponibilità ai terzi vittime, in circostanze come quelle di cui al procedimento principale, della nullità di un contratto di assicurazione della responsabilità civile auto dovuta a

false dichiarazioni iniziali del contraente dell'assicurazione in merito all'identità del proprietario e del conducente abituale del veicolo considerato, o alla circostanza che la persona per conto o in nome della quale tale contratto di assicurazione è stato stipulato non aveva interesse economico alla conclusione del contratto stesso.

Firme