CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE F. G. JACOBS

presentate il 20 maggio 1992 *

Signor Presidente,
Signori Giudici,

1. Il Tribunal de grande instance di Tolone (Var, Francia) ha chiesto una pronunzia pregiudiziale sul senso dell'espressione «territorio in cui il veicolo staziona abitualmente» nell'art. 1, n. 4, della direttiva del Consiglio 24 aprile 1972, 72/166/CEE, 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 L 103, pag. 1), successivamente modificato dalla direttiva del Consiglio 30 dicembre 1983, 84/5/CEE (GU 1984, L 8, pag. 17).

2. La questione è stata sollevata in una lite causata da un incidente stradale avvenuto in Francia il 25 luglio 1985. Il veicolo in cui viaggiava la famiglia Fournier veniva urtato da un'automobile guidata dal signor Vaiter van Werven, responsabile, a quanto pare, della collisione. L'auto che egli guidava era stata originariamente immatricolata in Germania, ma l'immatricolazione era stata revocata in seguito al furto dell'auto avvenuto nei paesi Bassi. Al momento dell'incidente l'auto portava targhe d'immatricolazione olandesi con un numero che era stato rilasciato ad un'altra auto appartenente ad un certo signor Koppelman. Il signor Van Werven non aveva ottenuto l'assicurazione obbligatoria contemplata dall'art. 3 della direttiva 72/166.

3. I signori Fournier facevano causa al signor Van Werven ed al Bureau central français des assurances (in prosieguo: l'«Ufficio» o l'«Ufficio francese»). L'Ufficio era ritenuto responsabile in forza dell'art. R 420-1 del Codice francese delle assicurazioni, a norma del quale l'Ufficio deve assumersi la responsabilità di pagare il risarcimento ai danneggiati da incidenti causati da autoveicoli stazionanti abitualmente nel territorio di uno Stato membro della CEE. L'Ufficio ribatteva di non essere tenuto a risarcire i signori Fournier giacché le targhe d'immatricolazione portate dall'auto non erano autentiche. Esso sostiene che in circostanze del genere è responsabile un altro ente — il Fonds de garantie automobile — in forza di un accordo fra i due enti. A parte ciò, l'Ufficio chiamava in causa il suo corrispondente olandese, il Nederlands Bureau der Motorrijtuigverzekeraars (in prosieguo: l'«Ufficio olandese»), sostenendo che esso doveva considerarsi responsabile giacché l'auto guidata dal signor Van Werven portava targhe olandesi. A sua volta l'Ufficio olandese chiamava in causa l'ente corrispondente in Germania — lo HUK-Verband — e lo HUK-Coburg, una compagnia di assicurazioni tedesca che

* Lingua originale: l'inglese.

aveva assicurato l'auto quando era ancora in possesso del legittimo proprietario.

4. La questione essenziale nella causa dinanzi al giudice nazionale è quale dei cinque enti sopra menzionati — l'Ufficio francese, il Fonds de garantie automobile, l'Ufficio olandese, lo HUK-Verband o lo HUK-Coburg — debba rispondere in definitiva nei confronti dei signori Fournier. Il Tribunal de grande instance di Tolone (Var) riteneva che la soluzione della questione dipendesse dal senso dell'espressione «territorio in cui il veicolo staziona abitualmente» contenuta nell'art. 1, n. 4, della direttiva 72/166, e successive modifiche. Spiegherò in seguito se e come questa disposizione possa avere rilevanza per l'esito della causa. In ogni caso, il Tribunal de grande instance, con ordinanza 26 settembre 1988, pervenuta alla Corte il 9 marzo 1989, Vi sottoponeva la seguente questione:

«Quale territorio costituisca lo stazionamento abituale ai sensi dell'art. 1, n. 4, della direttiva comunitaria 24 aprile 1972, 72/166, successivamente modificata dalla direttiva comunitaria 30 dicembre 1983, del veicolo immatricolato in ordine successivo in vari Stati, sia che queste immatricolazioni siano state regolarmente attribuite dalle competenti autorità, sia che esse siano dovute all'apposizione sul veicolo di targhe false».

5. L'Ufficio francese e lo HUK-Verband interponevano appello contro tale pronuncia dinanzi alla Cour d'appel di Aix-en-Provence. Con ordinanza 4 aprile 1990 la Corte di giustizia sospendeva il giudizio durante la pendenza degli appelli. Dopo che la decisione di chiedere una pronunzia preliminare era stata confermata dalla Cour d'appel, la Corte ordinava la riassunzione del giudizio il 24 aprile 1991.

Contesto normativo

6. Per vari decenni era stato obbligatorio nella maggior parte dei paesi europei, ed in molti paesi non europei, per chi usasse autoveicoli, ottenere l'assicurazione a favore dei terzi che avessero subito danni alle persone o alle cose in seguito ad un incidente stradale. I paesi che imponevano tale obbligo ai loro residenti erano naturalmente riluttanti ad ammettere veicoli di altri paesi, a meno che non fossero coperti da una polizza d'assicurazione valida contenente le garanzie corrispondenti. Appunto per risolvere questo problema veniva istituito il cosiddetto sistema della «carta verde», in ossequio alla raccomandazione n. 5 adottata il 25 gennaio 1949 dal Sottocomitato dei trasporti stradali del Comitato dei trasporti interni della Commissione economica per l'Europa dell'Organizzazione delle Nazioni Unite (v. art. 1, n. 5, della direttiva 72/166).

7. In conformità a detta raccomandazione venivano costituiti in ciascun paese Uffici nazionali di assicurazione che riunivano le compagnie di assicurazione autorizzate nei singoli paesi ad assicurare gli autoveicoli contro la responsabilità civile. Le compagnie di assicurazione venivano autorizzate a rilasciare ai loro clienti, per conto del rispettivo Ufficio nazionale, un certificato internazionale di assicurazione noto come carta verde. La carta verde serviva come prova che l'auto

era adeguatamente assicurata per quanto riguardava la responsabilità nei confronti dei terzi. Questo sistema agevolava indubbiamente il traffico stradale internazionale in misura rilevante, giacché semplificava i controlli che dovevano essere effettuati al confine onde impedire l'entrata di veicoli non assicurati. Esso tuttavia non sopprimeva completamente la necessità di controlli del genere, giacché era tuttora necessario accertare in ciascun caso se il veicolo fosse coperto dalla carta verde. Nel 1972 il Consiglio decideva che tali controlli dovevano essere eliminati in quanto ostacolavano la libera circolazione dei veicoli e delle persone nell'ambito della Comunità e quindi ostacolavano il funzionamento del Mercato Comune (v. i primi tre 'considerando' della motivazione della direttiva 72/166). In conformità a ciò l'art. 2, n. 1, della direttiva 72/166, stabilisce:

«Ogni Stato membro si astiene dall'effettuare il controllo dell'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di veicoli quando questi stazionano abitualmente nel territorio di un altro Stato membro.

Ogni Stato membro si astiene altresì dall'effettuare il controllo di detta assicurazione quando i veicoli provenienti dal territorio di un altro Stato membro e stazionanti abitualmente nel territorio di un paese terzo, entrano nel suo territorio. Tale Stato membro può, tuttavia, effettuare un controllo per sondaggio».

Però questo tipo di controllo poteva essere eliminato solo se fosse stato possibile per la polizia di confine presumere che tutti i veicoli manifestamente immatricolati in uno Stato membro fossero adeguatamente coperti da assicurazione. A tale scopo, l'art. 3 della direttiva 72/166 stabilisce quanto segue:

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

2. Ogni Stato membro adotta inoltre tutte le misure necessarie affinché il contratto di assicurazione copra anche:

— i danni causati nel territorio degli altri Stati membri, secondo la legislazione in vigore in questi Stati,

(...)».

8. Il Consiglio riteneva del pari che fosse necessario provvedere all'istituzione di un organismo in ciascuno Stato membro che garantisse il risarcimento dei danni relativi ad incidenti causati da veicoli stazionanti abitualmente in un altro Stato membro, probabilmente affinché i danneggiati potessero ottenere il risarcimento nel loro Stato membro, anziché essere costretti a far causa ad un automobilista ed a un'assicurazione di un altro paese. Comunque, invece di prescrivere agli Stati membri d'istituire un ente statale a tale scopo, il Consiglio decideva di affidare il compito agli Uffici nazionali delle assicura-

zioni. L'art. 2, n. 2, della direttiva 72/166 stabilisce perciò:

«Per quanto concerne i veicoli stazionanti abitualmente nel territorio di uno degli Stati membri, le disposizioni della presente direttiva, eccettuati gli artt. 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».

9. Gli Uffici nazionali concludevano l'accordo contemplato dall'art. 2, n. 2, il 12 dicembre 1973. Con decisione 6 febbraio 1974, 74/166/CEE (GU L 87, pag. 13), la Commissione stabiliva il 15 maggio 1974 come data per l'abolizione dei controlli relativi all'assicurazione per quanto riguardava i veicoli stazionanti abitualmente negli Stati membri.

10. Si noterà che le disposizioni sopra citate si riferiscono frequentemente al «territorio in cui il veicolo staziona abitualmente». A norma dell'art. 1, n. 4, della direttiva 72/166, questa espressione significa:

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

— qualora non sia prevista l'immatricolazione per un tipo di veicolo, ma questo 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. 4 della direttiva 84/5 sostituiva il primo trattino di questa definizione con le parole «territorio dello Stato di cui il veicolo porta una targa di immatricolazione».

11. La direttiva 84/5 apportava altre importanti modifiche a quanto stabilito dalla direttiva 72/166. L'art. 1, n. 1, stabilisce che l'assicurazione obbligatoria descritta dall'art. 3, n. 1, della direttiva 72/166, copre i danni alle cose e i danni alle persone. L'art. 1, n. 2, sta-

bilisce importi minimi per i quali l'assicurazione è obbligatoria. L'art. 1, n. 4, dispone:

«Ciascuno Stato membro crea o autorizza 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 per il quale non vi è stato adempimento dell'obbligo di assicurazione conformemente al paragrafo 1. Questa disposizione lascia impregiudicato il diritto degli Stati membri di conferire o no all'intervento di quest'organismo un carattere sussidiario, nonché quello di regolamentare le azioni tra questo organismo e il responsabile o i responsabili del sinistro ed altri assicuratori o istituti di sicurezza sociale che siano tenuti ad indennizzare la vittima per lo stesso sinistro».

L'art. 2 recita:

«1. 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 direttiva 72/166/CEE, che escluda dall'assicurazione l'utilizzo o la guida di autoveicoli da parte:

— di persone non aventi l'autorizzazione esplicita o implicita

(...)

sia considerata, per l'applicazione dell'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 72/166/CEE, senza effetto per quanto riguarda l'azione dei terzi vittime di un sinistro.

(...)

Gli Stati membri hanno la facoltà — per i sinistri avvenuti nel loro territorio — di non applicare la disposizione del primo comma se e nella misura in cui la vittima può ottenere il risarcimento del danno da un istituto di sicurezza sociale.

2. Nel caso di veicoli rubati o ottenuti con la violenza, gli Stati membri possono prevedere che l'organismo di cui all'articolo 1, paragrafo 4, intervenga in luogo e vece dell'assicuratore, alle condizioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo; qualora il veicolo stazioni abitualmente in un altro Stato membro, detto organismo non avrà la possibilità di agire contro alcun organismo in detto Stato membro.

(...)»

12. Non è stata sottoposta alla Corte alcuna questione riguardante l'interpretazione degli artt. 1, n. 4, e 2 della direttiva 84/5. La rilevanza di tali disposizioni per la presente causa dipenderà ampiamente dal se e come la Francia abbia dato attuazione alla direttiva. Questi sono problemi che spetta al giudice nazionale risolvere.

13. Gli Stati membri dovevano modificare le loro disposizioni nazionali per conformarsi alla direttiva 84/5 entro il 31 dicembre 1987 (art. 5, n. 1). Le disposizioni così modificate andavano applicate entro il 31 dicembre 1988 (art. 5, n. 2).

Giurisprudenza della Corte

14. L'art. 1, n. 4, della direttiva 72/166 costituiva oggetto di due pronunzie pregiudiziali della Corte in data 9 febbraio 1984. La causa 344/82, Gambetta Auto/Bureau central français (Racc. pag. 591) verteva su un incidente causato in Parigi da un veicolo munito di targa d'immatricolazione austriaca. Il veicolo era stato debitamente immatricolato in Austria, ma l'autorizzazione ad usarlo era stata revocata molti mesi prima in seguito alla disdetta dell'assicurazione. I veicoli stazionanti abitualmente in Austria dovevano essere considerati stazionanti abitualmente nella Comunità, in forza dell'art. 7, n. 2, della direttiva 72/166, giacché gli Uffici nazionali di assicurazione avevano concluso un accordo di garanzia nei confronti dell'Austria. Alla Corte veniva in sostanza chiesto se un veicolo del genere dovesse essere tuttora considerato stazionante abitualmente nel paese in cui era stato immatricolato, anche se l'autorizzazione ad usarlo era stata revocata. La Corte dichiarava quanto segue (punti 13-15 della motivazione):

«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 di 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.

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.

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 72/166, nel territorio dello Stato d'immatricolazione, anche se all'epoca di cui trattasi l'autorizzazione ad usare il veicolo era stata revocata».

15. Ad una conclusione analoga era giunto l'avvocato generale Sir Gordon Slynn nelle conclusioni per tale causa. Egli aggiungeva:

«Questa conclusione vale solo per il caso in cui la targa d'immatricolazione sia stata rilasciata dalla competente autorità per lo specifico veicolo sul quale è stata apposta. Le altre situazioni citate nelle difese scritte e orali — ad esempio il caso in cui la targa è falsa o quello in cui una targa autentica è stata trasferita da un veicolo ad un altro ad opera di un ladro o simili — sollevano questioni diverse che non è il caso di decidere qui».

16. La causa 64/83, Bureau central français/Fonds de garantie automobile (Racc. 1984, pag. 689), verteva sull'incidente causato in Francia da un'auto rubata recante la targa d'immatricolazione tedesca. L'immatricola-

zione era stata revocata in seguito al furto. Per risolvere la questione relativa all'interpretazione dell'art. 1, n. 4, della direttiva 72/166, la Corte dichiarava quanto segue:

«Il veicolo il quale rechi una targa regolarmente rilasciata dev'essere considerato stazionante abitualmente, ai sensi della stessa direttiva, nel territorio dello Stato d'immatricolazione anche se all'epoca di cui trattasi l'autorizzazione ad usare il veicolo era stata revocata, indipendentemente dal fatto che la revoca dell'autorizzazione renda l'immatricolazione invalida o ne implichi la revoca».

Rilevanza della questione sollevata e competenza della Corte a risolverla

17. Come ho detto, il punto essenziale della causa pendente dinanzi al giudice nazionale è quale dei vari enti debba rispondere, in via definitiva, nei confronti dei signori Fournier. La Commissione ha dichiarato, tanto nelle osservazioni scritte quanto nelle risposte ai quesiti scritti posti dalla Corte, che il diritto comunitario tace su questo punto. Le direttive non trattano della questione, se l'Ufficio nazionale dello Stato membro in cui l'incidente avviene abbia il diritto, dopo aver risarcito i danneggiati in conseguenza della garanzia contemplata dall'art. 2, n. 2, della direttiva 72/166, di essere rimborsato dall'Ufficio nazionale dello Stato membro in cui il veicolo staziona abitualmente. La questione è lasciata al diritto nazionale ed all'accordo di diritto privato la cui conclusione è prescritta dal detto art. 2, n. 2. Come è stato affermato nella sentenza nella causa 152/83, Demouche/Fonds de garantie automobile (Racc. 1987, pag. 3833), la Corte è incompetente ad interpretare un tale accordo giacché non si tratta di un atto di un'istituzione comunitaria.

18. La Commissione ha indubbiamente ragione quando sostiene che la questione, se l'Ufficio francese possa pretendere un rimborso da un altro Ufficio nazionale delle somme pagate ai danneggiati di un incidente, è retta dal diritto nazionale e dagli accordi conclusi dagli Uffici, e che il diritto comunitario non limita la libertà degli Uffici nel pattuire le clausole che ritengono più opportune in proposito. È pure chiaro che la Corte non è competente ad interpretare un accordo del genere. Non ne consegue tuttavia che la Corte non sia competente a risolvere la questione sottopostale dal giudice nazionale nel presente procedimento.

19. Il Tribunal de grande instance ha chiesto alla Corte di interpretare un'espressione usata in una direttiva comunitaria. A quanto pare, esso chiede tale interpretazione giacché la stessa espressione è stata usata in una convenzione di diritto privato fra gli Uffici nazionali d'assicurazione e l'esito della causa pendente dinanzi ad esso dipende dal significato dell'espressione nel contesto di tale convenzione. La situazione ricorda quella delle cause riunite C-297/88 e C-197/89, Dzodzi (Racc. 1990, pag. I-3763) e della causa C-231/89, Gmurzynska-Bscher/Oberfinanzdirektion Köln (Racc. 1990, pag. I-4003). In queste cause la Corte affermava la propria competenza a pronunziarsi sull'interpretazione di disposizioni comunitarie, non in vista dell'applicazione delle disposizioni

stesse, ma in vista dell'applicazione di norme nazionali che contenevano richiami alle disposizioni comunitarie. È pacifico che questo principio non vale necessariamente in tutte le cause che vertono sull'interpretazione di un contratto privato che contenga nozioni di diritto comunitario. Ritengo tuttavia che esso debba valere nella presente causa giacché l'accordo tra gli Uffici nazionali, lungi dall'essere un qualsiasi contratto retto dal diritto privato, è un elemento essenziale del sistema instaurato dalla direttiva 72/166. Non solo l'accordo era contemplato dalla direttiva, ma la sua conclusione era il presupposto dell'entrata in vigore della maggior parte delle disposizioni della direttiva stessa.

20. Inferisco da quanto precede che la Corte è competente a risolvere la questione sottopostale dal Tribunal de grande instance. Va tuttavia posto in evidenza che nell'interpretare le due direttive, l'unico compito della Corte è quello di dare all'espressione «territorio in cui il veicolo staziona abitualmente» il significato che essa ha nelle direttive. La questione se l'espressione abbia lo stesso significato nell'accordo tra Uffici nazionali di assicurazione è riservata esclusivamente al giudice nazionale. Così pure questa Corte non dovrebbe essere influenzata, nell'interpretare le direttive, dalle possibili ripercussioni della sua pronunzia sull'interpretazione di detto accordo. Non terrò quindi conto, considerandoli irrilevanti, di tutti gli argomenti che sono stati dedotti dinanzi alla Corte circa il problema concreto di chi debba rispondere in ultima istanza delle conseguenze dell'incidente subito dai signori Fournier.

Significato dell'espressione «territorio in cui il veicolo staziona abitualmente»

21. Il Tribunal de grande instance ha chiesto l'interpretazione dell'art. 1, n. 4, della direttiva 72/166, successivamente modificato dalla direttiva 84/5. Prima dell'emendamento, l'art. 1, n. 4, definiva l'espressione «territorio in cui il veicolo staziona abitualmente» nel senso, a prescindere da talune circostanze eccezionali, di «territorio dello Stato in cui il veicolo è immatricolato». L'art. 4 della direttiva 84/5 ha sostituito questa definizione con le parole «territorio dello Stato di cui il veicolo porta una targa di immatricolazione». Nel momento in cui l'incidente di cui trattasi avvenne, il termine per dare attuazione alla direttiva 84/5 non era scaduto. Dev'essere chiaro dopo quello che ho già detto che, secondo me, non è compito di questa Corte decidere se questa circostanza sia rilevante. Giacché spetta al giudice nazionale decidere se un termine usato nell'accordo fra gli Uffici nazionali abbia lo stesso significato che nella direttiva 72/166, spetta del pari al giudice nazionale decidere se il termine debba essere interpretato con riguardo alla versione originale della direttiva oppure a quella emendata. Mi limiterò quindi alla questione sollevata dal Tribunal de grande instance e cercherò di interpretare l'art. 1, n. 4, della direttiva 72/166, successivamente modificato dalla direttiva 84/5.

22. La nozione di territorio in cui il veicolo staziona abitualmente ricorre almeno dieci volte negli artt. 2, 3, 5, 6 e 7 della direttiva 72/166. In particolare, l'art. 2 prescrive agli Stati membri di astenersi dall'effettuare il

controllo dell'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di veicoli quando questi stazionano abitualmente nel territorio di un altro Stato membro. L'art. 3 prescrive ad ogni Stato membro di adottare tutte le misure necessarie affinché i veicoli quando questi stazionano abitualmente nel suo territorio siano assicurati. Gli artt. 6 e 7 prescrivono in sostanza agli Stati membri di garantire che i veicoli che stazionano abitualmente nel territorio di un paese terzo, quando entrano nel territorio della CEE, siano validamente assicurati per quanto riguarda il loro uso nell'intero territorio da ultimo menzionato.

23. Se queste disposizioni sono interpretate alla luce dello scopo della direttiva 72/166, il significato delle parole «territorio in cui il veicolo staziona abitualmente» non può, secondo me, dar luogo a molti dubbi. Questo scopo è di abolire i controlli alla frontiera dell'obbligo di assicurazione onde agevolare la libera circolazione degli autoveicoli e delle persone tra Stati membri (v. il secondo e il terzo 'considerando' del preambolo). Il sistema istituito dalla direttiva è basato sulla presunzione che gli autoveicoli siano debitamente immatricolati ed assicurati nel paese di cui portano la targa, a prescindere dal se la targa sia autentica. Quando un agente della polizia di confine francese vede un'auto recante una targa olandese si astiene dal controllare se il conduttore possieda una carta verde giacché il diritto comunitario gli prescrive di presumere che l'auto è immatricolata nei Paesi Bassi e debitamente assicurata, in conformità all'art. 3 della direttiva 72/166, o almeno che, se non è assicurata, l'Ufficio francese delle assicurazioni risarcirà i danneggiati da un incidente causato dall'auto (salva restando l'eventuale azione di regresso nei confronti dell'Ufficio olandese delle assicurazioni, se essa è contemplata nell'accordo fra gli Uffici). Se l'agente di polizia di confine dovesse astenersi dal controllare i documenti assicurativi unicamente delle auto che sono *autenticamente* immatricolate in uno Stato membro, lo scopo della direttiva non sarebbe raggiunto. Prima di permettere al veicolo di attraversare il confine l'agente dovrebbe controllare che l'immatricolazione sia autentica, il che potrebbe fare unicamente esaminando i documenti d'immatricolazione in possesso del conducente. Gioverebbe poco l'abolire il controllo dei documenti assicurativi se si facesse dipendere tale abolizione dal controllo di altri documenti (v. il punto 13 della sentenza *Gambetta auto*, citato sopra al paragrafo 14).

24. Ne consegue che l'art. 1, n. 4, della direttiva 72/166, se viene considerato alla luce dello scopo della direttiva, deve essere interpretato nel senso che il veicolo deve essere considerato stazionante abitualmente nello Stato di cui porta una targa d'immatricolazione, indipendentemente dal fatto che la targa sia autentica. L'art. 2, n. 1, della direttiva diverrebbe privo di scopo se l'art. 1, n. 4, fosse interpretato in qualsiasi altro modo. Questa conclusione appare inevitabile anche con riguardo alla versione originale dell'art. 1, n. 4. Se poi si tiene conto dell'emendamento apportato dall'art. 4 della direttiva 84/5, vi è ancora meno spazio per il dubbio. La versione modificata dell'art. 1, n. 4, dichiara che il veicolo dev'essere considerato normalmente stazionante nel territorio dello Stato di cui porta una targa d'immatricolazione. In seguito all'emendamento l'interpre-

tazione letterale coincide con l'interpretazione basata sullo scopo della legge.

25. La conferma dell'esattezza di questa interpretazione si trova nel penultimo 'considerando' del preambolo della direttiva 84/5, il quale dichiara che la soppressione del controllo dell'assicurazione è subordinata alla concessione, da parte dell'Ufficio nazionale di assicurazione, di una garanzia di indennizzo dei danni causati dai veicoli stazionanti abitualmente in un altro Stato membro e che, «per determinare se un veicolo stazioni abitualmente in un dato Stato membro, il miglior criterio rimane quello della targa d'immatricolazione di detto Stato». La bontà di questo criterio verrebbe grandemente diminuita se le autorità di confine dovessero accertare se una targa avente tutte le apparenze di una targa autentica debitamente rilasciata in uno Stato membro sia realmente quello che appare essere.

26. Un'ulteriore conferma dell'interpretazione sopra proposta la si può trovare nella cronistoria della direttiva 84/5. Quando la proposta di una seconda direttiva in materia di assicurazione di autoveicoli fu sottoposta al Comitato economico e sociale, questo suggerì che la targa d'immatricolazione fosse il criterio decisivo unicamente se si trattava di «targa regolarmente attribuita al veicolo, anche se scaduta, e non di targa contraffatta o abusivamente apposta al veicolo stesso» [punto 6.2 del parere del Comitato (GU 1981, C 138, pag. 15)]. Analogamente il Parlamento europeo proponeva (GU 1981, C 287, pag. 44) che il primo trattino dell'art. 1, n. 4, recitasse:

«territorio dello Stato del quale il veicolo porta una targa d'immatricolazione *regolarmente rilasciata*».

Ciò nondimeno, nella versione definitiva della direttiva 84/5 non vi è traccia di queste proposte del Comitato economico e sociale e del Parlamento europeo. Ciò sembra indicare in modo conclusivo che il legislatore comunitario ha scelto di proposito di non distinguere le targhe autentiche, apposte sul veicolo in conformità ad una valida registrazione, dalle targhe false illecitamente apposte sullo stesso senza il consenso delle competenti autorità. Entrambe le categorie di targhe sono atte a determinare il territorio in cui il veicolo staziona abitualmente.

27. Benché alcuni possano trovare questa soluzione sconveniente in quanto consente al ladro o al falsario di provocare una serie di conseguenze legali mediante il suo atto illegittimo, vale la pena rilevare che nella maggior parte dei casi essa è probabilmente aderente alla realtà. Gli autoveicoli rubati, esattamente come quelli usati dal legittimo proprietario, devono essere «stazionati abitualmente» in un luogo o in un altro, e non occorre una grande conoscenza della mente dei delinquenti per comprendere che chi usa consapevolmente un veicolo rubato lo munirà molto probabilmente di targhe d'immatricolazione del territorio in cui lo usa; munire un'automobile rubata di targhe d'immatricolazione straniere significherebbe suscitare quel tipo di attenzione da parte delle autorità che i ladri normalmente cercano di evitare. Perciò, nella grande maggioranza dei casi, il veicolo recante targhe d'immatricolazione false sarà di fatto «stazionato abitualmente» nel Paese indicato dalle targhe stesse.

Conclusione

28. Sono perciò del parere che la questione sottoposta alla Corte dal Tribunal de grande instance di Tolone (Var) debba essere risolta come segue:

«Quando un veicolo immatricolato in uno Stato membro sia rubato e sia illegalmente munito di targhe d'immatricolazione le quali creano l'impressione che esso sia immatricolato in un altro Stato membro, l'art. 1, n. 4, della direttiva del Consiglio 72/166, successivamente modificato dall'art. 4 della direttiva del Consiglio 84/5, deve essere interpretato nel senso che il veicolo staziona abitualmente nel territorio del secondo Stato membro».