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.

Koopmans O'Keeffe Bosco

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

Per il cancelliere

H. A. Rühl

amministratore principale

Il presidente della Prima Sezione

T. Koopmans

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE SIR GORDON SLYNN DEL 24 NOVEMBRE 1984 [1]

Signor Presidente,
signori Giudici,

La Cour de cassation di Parigi ha chiesto alla Corte di giustizia, a norma dell'art. 177 del Trattato CEE, di pronunciarsi in via pregiudiziale «sul significato dell'espressione "condizioni stabilite dalla propria legislazione nazionale relativa all'assicurazione obbligatoria" di cui all'art. 2, n. 2, della direttiva 24 aprile 1972» (direttiva del Consiglio 72/166/CEE; GU L 103 del 2. 5. 1972, pag. 1), nonché «sulla questione se un veicolo dichiarato fuori circolazione in uno Stato della CEE in cui era stato immatricolato possa essere considerato come ancora stazionante abitualmente nel suddetto Stato con riguardo all'art. 1, n. 4, della direttiva 24 aprile 1972».

Dette questioni sono state sollevate nell'ambito di un procedimento pendente dinanzi alla Cour de cassation e relativo

1 — Traduzione dall'inglese.

ad un incidente automobilistico. Il 18 luglio 1976, nei pressi di Le Paradou, in Francia, un'automobile immatricolata in Francia entrava in collisione con un'autovettura Fiat recante una targa rilasciata nella Repubblica federale di Germania. Il conducente di quest'ultima autovettura si rendeva irreperibile.

Una passeggera dell'automobile francese, che era rimasta ferita, citava in giudizio il proprietario e conducente della stessa vettura, ma la sua domanda veniva respinta in quanto l'incidente era stato causato dal conducente della Fiat. Una seconda azione veniva esperita dal proprietario dell'automobile francese contro un certo sig. Buchwieser, il quale, come veniva successivamente accertato, aveva affidato la Fiat ad un conducente inesperto. Questa azione aveva successo e al proprietario veniva concesso il risarcimento dei danni. La vera e propria controversia, però, verteva sul chi fosse tenuto al risarcimento, il Bureau central français (l'ufficio nazionale francese che rappresenta le compagnie di assicurazione in Francia), convenuto nella seconda causa, o il Fonds de garantie automobile, l'ente tenuto, in Francia, a risarcire le persone che subiscono danni non coperti da assicurazione, il quale era intervenuto nel procedimento. Il Tribunal de grande instance di Tarascona dichiarava che la Fiat, essendo stata rubata, non circolava con il consenso del proprietario e quindi, in base al diritto francese, non era coperta da assicurazione al tempo dei fatti di causa. Di conseguenza, l'azione contro il Bureau veniva respinta e il Fonds veniva dichiarato obbligato al risarcimento dei danni. In sede di appello la Cour d'appel dichiarava che il Bureau doveva assumersi l'onere del risarcimento poiché l'automobile era immatricolata ed aveva il suo stazionamento abituale in un altro Stato membro cosicché l'attore poteva invocare la direttiva.

Dinanzi alla Cour de cassation il Bureau, che agiva per conto degli assicuratori tedeschi, sosteneva che non era stato dimostrato che l'automobile fosse immatricolata in Germania ai sensi dell'art. 1, n. 4, della direttiva, cosicché non ci si poteva basare su quest'ultima. In secondo luogo esso deduceva che, in base al combinato disposto dell'art. 2, n. 2, della direttiva, dell'art. 1 della «convenzione tipo», conclusa, inter alios, tra gli uffici francese e tedesco, e dell'art. 2 di una convenzione complementare, stipulata in base alla direttiva il 16 ottobre 1972, ma sostituita da una convenzione del 12 dicembre 1973, il Bureau non era tenuto al risarcimento poiché l'automobile era stata rubata, non circolava col consenso del proprietario e non doveva quindi, a norma del diritto francese, essere assicurata.

La seconda questione della Cour de cassation riguarda il primo argomento esposto dal Bureau e è opportuno trattarla per prima. Dalla sentenza della Cour d'appel risulta che in Germania l'automobile era stata «dichiarata fuori circolazione» il 20 gennaio 1975 e che la targa era stata dichiarata inutilizzabile. Essa non poteva, pertanto, a partire da un determinato giorno del 1975, circolare legittimamente. Dall'allegato 1 delle osservazioni presentate dal Bureau alla Corte di giustizia risulta che la Fiat era stata cancellata dal registro automobilistico il 27 luglio 1976, cioè dopo la data dell'incidente.

Questa seconda questione solleva problemi sostanzialmente analoghi a quelli trattati nella causa 344/82, *SA Gambetta Auto/Bureau central français e Fonds de garantie automobile.* Per i motivi esposti

nelle mie conclusioni in quella causa, e che non ritengo opportuno ripetere, mi sembra che la seconda questione debba essere risolta nel senso che l'autovettura recante una targa rilasciata nel territorio di uno Stato membro in cui è stata legittimamente immatricolata staziona abitualmente, ai sensi della direttiva n. 72/166, nel territorio di detto Stato membro, anche se all'epoca di cui trattasi l'autorizzazione ad usare il veicolo era stata revocata, indipendentemente dal fatto che la revoca dell'autorizzazione abbia reso l'immatricolazione invalida o ne abbia implicato la revoca. Il fatto che nella fattispecie la targa sia stata inoltre dichiarata inutilizzabile prima dell'incidente non cambia, a mio parere, la situazione giuridica.

Con la prima questione la Cour de cassation chiede alla Corte di giustizia di pronunciarsi in termini del tutto generali sul significato dell'espressione «condizioni stabilite dalla propria legislazione nazionale relativa all'assicurazione obbligatoria», di cui alla direttiva. Messa più concretamente in relazione con il caso di specie, la questione mira a stabilire se la garanzia che deve essere prestata da ogni ufficio nazionale — e che costituisce condizione preliminare perché la Commissione stabilisca la data dalla quale tutti gli articoli della direttiva, tranne gli artt. 3 e 4, diventano efficaci — si riferisca alla definizione di sinistri verificatisi nel suo territorio e provocati da veicoli abitualmente stazionanti nel territorio di un altro Stato membro in base alle norme sull'assicurazione obbligatoria vigenti nello Stato in cui esso opera oppure in base ad altre norme che pongano in non cale qualsiasi deroga all'obbligo di assicurazione contemplata dalla legge del suo Stato.

Il Bureau, il Fonds e il Governo francese sostengono che il regime di cui trattasi mira a garantire la libera circolazione nella Comunità dei veicoli assicurati in uno Stato membro. A loro avviso, l'ufficio dello Stato in cui l'incidente si verifica deve considerare il veicolo assicurato qualora i veicoli di quel tipo siano obbligatoriamente assicurati in quello Stato, anche se nell'ambito di taluni limiti di responsabilità, contro qualsiasi incidente. La domanda di risarcimento non potrebbe essere respinta invocando esenzioni specifiche dall'assicurazione obbligatoria contemplate dalla normativa nazionale. L'ufficio gestore pagherebbe e ripeterebbe le somme erogate, nello Stato in cui il veicolo staziona abitualmente, dall'ufficio competente, se il veicolo è assicurato, o dal fondo di garanzia se non lo è. Qualsiasi diversa soluzione — si asserisce — sarebbe lacunosa e la vittima resterebbe priva del risarcimento spettantele.

Dal canto loro, i Governi della Repubblica italiana e del Regno Unito, nonché la Commissione, deducono che il solo significato che si può attribuire alla lettera della direttiva è che i sinistri provocati da veicoli di altri Stati membri devono essere definiti alla stregua di quelli causati da veicoli coperti da assicurazione obbligatoria nello Stato membro in cui opera l'ufficio che gestisce il sinistro. Questa interpretazione — si sostiene — è per di più conforme alla convenzione tipo tra uffici e alla convenzione complementare sopra menzionate.

In primo luogo occorre considerare che quando la direttiva del Consiglio n. 72/166 è stata modificata, per tener conto dell'adesione della Danimarca, dell'Irlanda e del Regno Unito, dalla direttiva del Consiglio 19 dicembre 1972, n. 72/430/CEE (GU L 291 del 28. 12. 1972, pag. 162), nel testo inglese il termine «its own» (propria), che precedeva «national law» (legislazione nazionale), è stato soppresso. Secondo me, ciò non cambia nulla per quanto concerne la fattispecie. È comunque preferibile basarsi sul testo modificato, «in accordance with the provisions of national law on compulsory insurance», anche se le due espressioni hanno lo stesso significato.

Nel secondo considerando della direttiva si dichiara che le disparità tra le disposizioni nazionali in materia di assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dall'uso di autoveicoli rendono necessario effettuare controlli alla frontiera; è pertanto auspicabile l'adozione di provvedimenti intesi a «liberalizzare maggiormente» le norme relative alla circolazione delle persone e degli autoveicoli. Più avanti si considera che il controllo della carta verde può essere abolito a seguito di un accordo in base al quale ogni ufficio nazionale d'assicurazione garantisca «alle condizioni previste dalla legislazione nazionale, l'indennizzo dei danni che comportano diritto a riparazione, causati sul suo territorio da uno di tali veicoli, anche se non assicurato». A questo scopo gli Stati membri devono imporre l'obbligo di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione degli autoveicoli con una copertura valida per l'intero territorio della Comunità.

Pertanto, la prima cosa che gli Stati membri dovevano fare era astenersi dall'effettuare controlli sull'assicurazione della responsabilità civile relativamente ai veicoli abitualmente stazionanti nel territorio di un altro Stato membro. Tuttavia, ciò presupponeva che ciascun ufficio nazionale si fosse reso «garante, alle condizioni stabilite dalla propria legislazione nazionale relativa all'assicurazione obbligatoria, per la definizione dei sinistri sopravvenuti nel suo territorio», provocati da tali veicoli «indipendentemente dal fatto che siano assicurati o no».

In base all'art. 3, ogni Stato membro doveva adottare tutti i provvedimenti necessari affinché la responsabilità civile relativa alla circolazione dei veicoli stazionanti abitualmente nel suo territorio fosse coperta da assicurazione. «I danni coperti e le modalità dell'assicurazione sono determinati nell'ambito di tali misure».

Gli accordi potevano essere estesi a paesi terzi, cosicché i veicoli stazionanti abitualmente in un paese terzo avrebbero dovuto essere considerati come veicoli stazionanti nella Comunità se gli uffici nazionali di tutti gli Stati membri si fossero resi individualmente garanti, «ciascuno alle condizioni stabilite dalla propria legislazione nazionale relativa all'assicurazione obbligatoria, per la definizione» dei sinistri provocati dalla circolazione di detti veicoli.

A mio avviso, secondo il linguaggio corrente, l'espressione «si rendono garanti, alle condizioni stabilite dalla propria legislazione nazionale relativa all'assicurazione obbligatoria, per la definizione dei sinistri» significa che ogni ufficio deve provvedere alla definizione dei sinistri per i quali, in base al suo diritto nazionale, vige l'obbligo di assicurazione. I si-

nistri rientranti in quest'obbligo devono essere definiti; i sinistri non compresi in quest'obbligo, anche se possono essere coperti da assicurazione, non devono essere obbligatoriamente coperti dalla garanzia.

Questa interpretazione è, a mio avviso, consona all'art. 3, n. 1, che commisura la copertura dei danni ai provvedimenti adottati dagli Stati membri affinché la responsabilità civile sia coperta da assicurazione. Non esiste alcun obbligo assoluto di contemplare in ogni caso una responsabilità per i danni causati da veicoli, né tale responsabilità dev'essere identica in tutti gli Stati membri. Detta interpretazione è inoltre corroborata dal fatto che il contratto di assicurazione deve coprire «i danni causati nel territorio degli altri Stati membri, secondo la legislazione in vigore in questi Stati». Secondo me, con questi termini si fa riferimento ai danni che devono — e non a quelli che possono — essere coperti da assicurazione. Ancora, la garanzia contemplata dall'art. 7, n. 2, dev'essere determinata dalle disposizioni nazionali in materia di assicurazione obbligatoria.

Per quanto auspicabile possa essere che la normativa sull'assicurazione obbligatoria per gli incidenti automobilistici sia identica in ogni Stato membro della Comunità, in modo da dare al cittadino la certezza di essere coperto dovunque in base a norme uniformi, non mi sembra che la direttiva sia intesa a raggiungere tanto risultato. Essa ha soppresso l'esigenza del controllo della carta verde alla frontiera, ma ha lasciato intatte le disposizioni della normativa nazionale sull'assicurazione obbligatoria, eccezion fatta per la parte in cui, come ad esempio all'art. 3, ha imposto obblighi espressi.

Se si fosse voluto cambiare la situazione esistente in base ai precedenti accordi sulla carta verde (copertura della responsabilità per la quale è obbligatoria l'assicurazione nel paese visitato) si sarebbero impiegati, a mio parere, termini molto più espliciti.

Ritengo impossibile intendere l'inciso di cui trattasi dell'art. 2, n. 2, nel senso che esso si riferisce solo alle modalità della definizione dei sinistri e non alla sostanza della normativa sull'assicurazione obbligatoria. Garantire «la definizione» in conformità alle disposizioni nazionali, come dispone il suddetto articolo, equivale a «garantire l'indennizzo» in conformità alle disposizioni nazionali, come recita il preambolo.

Qualora l'obbligo che l'ufficio nazionale deve assumersi fosse inteso nel senso che tutti i sinistri causati da veicoli abitualmente stazionanti in altri Stati, indipendentemente dal fatto che questi veicoli siano assicurati o no, devono essere definiti non si attribuirebbe, secondo me, un significato reale o adeguato all'espressione «in conformità alle disposizioni della propria legislazione nazionale, relativa all'assicurazione obbligatoria». La definizione di siffatti sinistri deve essere effettuata in base alle condizioni stabilite dalla legislazione nazionale, siano esse estensive o restrittive.

Né mi sembra possibile limitare, come è stato suggerito, l'espressione in esame al quantum della copertura assicurativa.

Contrariamente a quella che mi pare essere l'opinione del Bureau, non vedo alcuna contraddizione tra il concedere il risarcimento nel caso in cui l'assicurazione sia invalida (perché, ad esempio, il contratto è nullo o sospeso per mancato

pagamento del premio, cosicché il veicolo non è assicurato) ed il limitare la copertura a quanto prescritto dalla normativa nazionale. La copertura assicurativa che vale è quella obbligatoria in base alla normativa nazionale. Ammesso e non concesso che vi sia contraddizione, questo è, a mio parere, ciò che la direttiva ha prescritto.

Pertanto, secondo me, ciò che il Bureau era tenuto a garantire era esclusivamente il risarcimento dei danni che, a norma del suo diritto nazionale, dovevano essere coperti da assicurazione obbligatoria, e tale risarcimento doveva essere concesso indipendentemente dall'esistenza di un contratto di assicurazione. Ne consegue che, se in base al diritto francese non era obbligatoria l'assicurazione contro i sinistri provocati da persone che guidassero senza il consenso del proprietario o dell'assicurato, ad esempio da chi avesse rubato il veicolo, l'accordo che gli uffici erano tenuti a stipulare non doveva coprirli.

Benché, come ritengo, la Corte non sia competente a pronunziarsi su controversie relative alla convenzione complementare stipulata tra gli uffici o alla convenzione tipo ivi menzionata, o ad interpretarle, direttamente in base all'art. 177, le convenzioni suddette mi sembrano concordare interamente con l'interpretazione dell'obbligo di cui all'art. 2 n. 2, della direttiva caldeggiata dalla Commissione e dai due Governi che hanno partecipato al procedimento.

In base all'art. 2, lett. a), della convenzione complementare 12 dicembre 1973, riprodotto nella decisione della Commissione che fissa il dies a quo dell'efficacia completa della direttiva, qualora un veicolo che staziona abitualmente nel territorio di uno Stato membro e sia messo in circolazione nel territorio di un altro Stato membro e sia ivi «soggetto all'obbligo dell'assicurazione della responsabilità civile vigente in tale altro territorio», il proprietario o il detentore devono essere considerati assicurati «ai sensi della convenzione tipo» nonché titolari di un certificato di assicurazione in corso di validità, indipendentemente dal fatto che siano o no titolari di tale certificato.

«Assicurato» ai sensi della convenzione tipo è la persona assicurata in base ad una polizza di assicurazione (art. 1, lett. b). «Polizza di assicurazione» è la polizza rilasciata da un membro di un ufficio nazionale ad un assicurato per coprire la responsabilità che sorge dall'uso di un veicolo e, indipendentemente dai termini in cui è redatta, «deve essere considerata coprire esattamente le garanzie richieste dalla legge sull'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli del paese in cui il sinistro ha avuto luogo e niente più».

Nel pervenire a tale conclusione non ho tenuto conto del progetto di direttiva cui si è richiamato il Bureau, perché non mi sembra esatto basarmi su di esso. Ammetto che possono crearsi lacune, come sostiene il Bureau, né mi sfuggono le difficoltà che possono sorgere in base al diritto francese e in ragione degli accordi che sono stati conclusi tra il Bureau e il Fonds. Queste difficoltà saranno forse evitate se verrà adottata la nuova direttiva proposta, che a mio parere va molto più in là di quella in esame.

Di conseguenza, suggerisco di risolvere le questioni nel modo seguente:

a) in base all'accordo da stipularsi in conformità all'art. 2, n. 2, della direttiva del Consiglio n. 72/166/CEE, nella versione di cui alla direttiva del Consiglio n. 72/430/CEE, ogni ufficio nazionale doveva rendersi garante soltanto della definizione dei sinistri verificatisi nel territorio del suo Stato membro e causati da veicoli abitualmente stazionanti nel territorio di un altro Stato membro e in relazione ai quali il diritto dello Stato membro dell'ufficio stabilisca l'obbligo di assicurazione, non già della definizione di sinistri in relazione ai quali non sia prescritta l'assicurazione obbligatoria;

b) il veicolo il quale rechi una targa rilasciata nel territorio di uno Stato membro in cui è stato legittimamente immatricolato staziona abitualmente, ai sensi della direttiva n. 72/166, modificata dalla direttiva n. 72/430, nel territorio di quello Stato, anche se all'epoca di cui trattasi l'autorizzazione ad usare l'autoveicolo era stata revocata, indipendentemente dal fatto che la revoca dell'autorizzazione abbia reso l'immatricolazione invalida o ne abbia implicato la revoca.