

SENTENZA DELLA CORTE (SECONDA SEZIONE)
DEL 21 GIUGNO 1984 ¹

**A.s.b.l. Bureau belge des assureurs automobiles
contro Adriano Fantozzi e SA Les Assurances populaires
(domanda di pronuncia pregiudiziale,
proposta dalla Cour d'appel di Mons)**

«Assicurazione obbligatoria autoveicoli»

Causa 116/83

Massime

*Ravvicinamento delle legislazioni — Assicurazione responsabilità civile autoveicoli —
Direttiva n. 72/166 — Liquidazione dei sinistri — Liquidazione ad opera dell'ufficio
nazionale del luogo del sinistro — Presupposti
(Direttiva del Consiglio n. 72/166, art. 2, n. 2)*

L'art. 2, n. 2 della direttiva n. 72/166 dev'essere interpretato nel senso che, per quanto riguarda il risarcimento dei danni provocati nel territorio di uno Stato membro della CEE da un veicolo stazionato abitualmente nel territorio di un altro Stato membro della CEE, qualora il

conducente se ne sia impossessato mediante furto o violenza, gli uffici nazionali d'assicurazione hanno l'obbligo di trattare le relative domande nei limiti e alle condizioni stabilite dalla propria legislazione nazionale.

Nel procedimento 116/83,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, a norma dell'art. 177 del Trattato CEE, dalla Cour d'appel di Mons (Belgio), nella causa dinanzi ad essa pendente tra

A.S.B.L. BUREAU BELGE DES ASSUREURS AUTOMOBILES, Bruxelles,

e

1. ADRIANO FANTOZZI, Frameries,
2. SA LES ASSURANCES POPULAIRES, Bruxelles,

¹ — Lingua processuale: il francese.

domanda vertente sull'interpretazione della direttiva del Consiglio 24 aprile 1972, n. 72/166, 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),

LA CORTE (Seconda Sezione),

composta dai signori K. Bahlmann, presidente di Sezione, P. Pescatore e O. Due, giudici,

avvocato generale: Sir Gordon Slynn
cancelliere: D. Louterman, amministratore

hanno pronunciato la seguente

SENTENZA

In fatto

I fatti che hanno dato origine alla controversia, le varie fasi del procedimento e le osservazioni presentate in forza dell'art. 20 del protocollo sullo statuto (CEE) della Corte di giustizia si possono riassumere come segue:

I — Gli antefatti e il procedimento

Il 21 agosto 1976, ad Athis (Belgio), l'automobile del sig. Fantozzi, cittadino belga, assicurata per la responsabilità civile presso les Assurances populaires in Belgio, veniva danneggiata dal conducente di un autoveicolo rubato, immatri-

colato in Francia. Per quanto riguarda la responsabilità civile il suddetto autoveicolo era coperto da una polizza di assicurazione sottoscritta presso les Assurances mutuelles di Niort in Francia. Questa compagnia di assicurazione si rifiutava però di risarcire il danno, rimandando alle condizioni della polizza che escludevano il furto dai casi di copertura dei sinistri. Di conseguenza, il sig. Fantozzi e les Assurances populaires si rivalevano sul Bureau belge des assureurs automobiles e chiedevano al Tribunal de première instance di Mons di condannare detto Bureau al risarcimento dei danni subiti. Con sentenza 26 gennaio 1979, il Tribunale accoglieva la domanda.

Il Bureau belge des assureurs automobiles impugnava detta sentenza, facendo valere essenzialmente l'inesattezza dell'interpretazione data dal Tribunal alla legge 4 luglio 1972, che ha modificato l'art. 2, n. 2, della legge 1° luglio 1956, relativa all'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli per la responsabilità civile.

La Cour d'appel di Mons osserva che la suddetta disposizione nazionale è stata adottata a seguito della direttiva 72/166, in base alla quale si doveva concedere un regime più favorevole agli autoveicoli stazionanti abitualmente nel territorio degli Stati membri. Di conseguenza, detti autoveicoli venivano autorizzati a circolare nel Belgio senza bisogno di certificato internazionale d'assicurazione, sempreché l'ufficio autorizzato a tale scopo assumesse nei confronti delle persone lese l'impegno di risarcire — conformemente alla disciplina belga in materia — i danni provocati nel Belgio dai suddetti autoveicoli, con la precisazione che l'obbligo dell'ufficio sussiste anche qualora l'obbligo di contrarre assicurazione non sia stato rispettato. L'art. 2, n. 2, della direttiva summenzionata contemplava anche la conclusione di un accordo tra i sei uffici nazionali d'assicurazione «ai sensi del quale ogni ufficio nazionale si rende 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». L'accordo previsto da detta direttiva veniva effettivamente concluso il 16 ottobre 1972. La Cour d'appel di Mons, avendo constatato che nella giurisprudenza belga e in quella francese si danno interpretazioni divergenti delle norme comunitarie di cui trattasi, ha sottoposto alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se dalle norme di diritto comunitario debba arguirsi che l'obbligo degli uffici nazionali d'assicurazione implichi l'onere di risarcire i danni provocati nel territorio di uno stato membro della CEE da un veicolo stazionante abitualmente nel territorio di un altro stato membro della CEE, allorchè il conducente se ne è impossessato mediante furto o violenza».

L'ordinanza di rinvio è stata registrata nella cancelleria della Corte il 24 giugno 1983.

Conformemente all'art. 20 del protocollo sullo Statuto (CEE) della Corte di giustizia, hanno presentato osservazioni scritte, il 14 settembre 1983 il governo della Repubblica francese, rappresentato dal sig. Jean-Paul Costes, membro del Secrétariat général du comité interministériel pour les questions de coopération économique européenne, in qualità di agente, il 20 settembre 1983 il governo del Regno Unito, rappresentato dal sig. C. P. J. Mutukumaru del Treasury Solicitors Department, in qualità di agente, ed il 21 settembre 1983 il Governo della Repubblica italiana, rappresentato dal sig. Pier Giorgio Ferri, Avvocato dello Stato.

Su relazione del giudice relatore, sentito l'avvocato generale, la Corte ha deciso di passare alla fase orale senza procedere ad istruttoria, e di rimettere la causa alla Seconda Sezione.

II — Riassunto delle osservazioni scritte presentate alla Corte

Il *Governo della Repubblica francese* rinvia alle osservazioni da esso presentate nella causa n. 64/83. Esso rileva anzitutto che, secondo i principi stabiliti dalla

direttiva, è evidente che la soppressione del controllo, alle frontiere, dell'obbligo di assicurazione viene ricollegata dalla direttiva stessa alla garanzia fondamentale, offerta allo stato membro nel cui territorio entrano gli autoveicoli stazionanti abitualmente in altri stati membri, che gli eventuali danni siano risarciti alle vittime alle condizioni previste dalla legislazione nazionale dello Stato nel cui territorio si è verificato l'incidente, e liquidati sulla base di un accordo concluso tra gli uffici nazionali d'assicurazione, indipendentemente dal fatto che detti autoveicoli siano assicurati o no.

Le «condizioni» contemplate dalla direttiva sono quelle relative alla definizione dei sinistri; in concreto, si tratta della liquidazione dei sinistri entro il massimale previsto dall'assicurazione obbligatoria dello stato in cui questi hanno luogo, tenendo conto dell'ambito d'applicazione di tale normativa, senza prendere in considerazione eccezioni di garanzia eventualmente incluse nel contratto d'assicurazione a norma della legge applicabile.

Quest'interpretazione è conforme al principio esposto nella direttiva; essa ha ispirato l'elaborazione delle leggi applicabili in questa materia: così la legge francese 21 dicembre 1972 ha esteso la competenza territoriale del Fonds de Garantie Automobile — in prosieguo FGA — affinché questo possa accollarsi il risarcimento dei danni provocati all'estero da un veicolo immatricolato in Francia e non assicurato, qualora tale risarcimento sia stato previamente versato dall'ufficio nazionale del paese in cui è avvenuto l'incidente; analogamente il FGA è esonerato dal risarcimento delle vittime d'incidenti provocati in Francia da veicoli non assicurati e immatricolati in un altro stato membro della Comunità.

Occorre inoltre osservare che una diversa interpretazione avrebbe l'effetto di privare la direttiva di parte della sua efficacia: le vittime d'incidenti causati in Francia da veicoli immatricolati in altri Stati membri, in circostanze nelle quali un assicuratore francese potrebbe eventualmente opporre un'eccezione, rischierebbero infatti di non ottenere alcun risarcimento del danno subito né dal FGA né dal Bureau central français, che agisce in nome e per conto del suo corrispondente dello Stato in cui è immatricolato il veicolo.

Il *governo del Regno Unito* precisa anzitutto che l'art. 2, n. 2, della direttiva 72/166 non impone un obbligo, ma è solo una norma che precisa il momento dal quale hanno effetto le disposizioni della direttiva, ad eccezione degli art. 3 e 4, vale a dire da quando i nove uffici nazionali degli Stati membri avranno concluso un accordo conformemente alla disposizione di cui trattasi.

Il governo britannico osserva altresì che la convenzione complementare del 16 ottobre 1972 tra gli uffici nazionali non costituisce un provvedimento adottato da un'istituzione comunitaria e, di conseguenza, la Corte non è competente ad interpretare l'efficacia di detta convenzione. La Corte deve quindi limitarsi ad interpretare l'art. 2, n. 2, della direttiva.

In proposito, il Regno Unito ricorda che la direttiva 72/166 non impone alcun grado di armonizzazione delle norme interne degli Stati membri relative all'assicurazione obbligatoria. La direttiva è stata adottata sulla base di un'ipotesi che

si colloca nell'ambito d'applicazione del regime della «carta verde», il quale prevede il risarcimento dei sinistri che debbono essere coperti da un'assicurazione obbligatoria conformemente alla normativa dello stato contraente ove ha avuto luogo l'incidente all'origine del sinistro. Perciò, la formula «alle condizioni stabilite dalla propria legislazione nazionale relativa all'assicurazione obbligatoria» dell'art. 2, n. 2, «si riferisce alla legislazione relativa all'assicurazione obbligatoria dello Stato membro nel cui territorio ha avuto luogo l'incidente all'origine del sinistro». Se detta legislazione non contempla l'assicurazione, in particolare nel caso di furto del veicolo, i sinistri sopravvenuti in tali circostanze si collocano al di fuori del campo d'applicazione dell'accordo previsto dalla direttiva.

Di conseguenza, il Regno Unito propone alla Corte di risolvere la questione sollevata dal giudice a quo come segue:

«L'art. 2, n. 2 della direttiva, come modificata, non fa sorgere, di per sè, alcun obbligo a carico degli uffici nazionali d'assicurazione degli Stati membri, ma prevede la conclusione di un accordo tra gli uffici nazionali degli Stati membri che assicuri la liquidazione dei sinistri provocati dall'uso di un veicolo il quale, a norma della legge dello Stato membro nel cui territorio ha luogo l'incidente, dev'essere coperto da assicurazione, compresi quelli in cui è coinvolto un veicolo sottratto mediante furto o violenza, quando la legislazione nazionale dello Stato membro nel cui territorio si verifica l'incidente prevede che i sinistri provocati dall'uso di un veicolo di cui ci si è impossessati mediante furto o violenza siano coperti da assicurazione obbligatoria».

Il *governo italiano* sostiene che l'accordo del 16 ottobre 1972 fra gli uffici nazionali di assicurazione precisa all'art. 2 che

il proprietario, il detentore e/o il conducente del veicolo avente il suo stazionamento abituale in uno Stato e circolante in un altro stato, ed ivi soggetto all'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile, «sono considerati come degli assicurati ai sensi della convenzione-tipo fra gli uffici nazionali e come titolari di un certificato di assicurazione in corso di validità rilasciato dall'ufficio nazionale del paese ove il veicolo ha il suo stazionamento abituale . . .».

La convenzione-tipo fra uffici nazionali stabilisce all'art. 1 che la polizza assicurativa rilasciata ad un assicurato per coprire la responsabilità derivante dall'uso del veicolo «sarà considerata coprire esattamente le garanzie richieste dalla legge sull'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile autoveicoli vigente nel paese nel quale il sinistro ha avuto luogo».

Considerando che occorre interpretare l'art. 2 della direttiva 72/166 alla luce dell'accordo complementare del 16 ottobre 1972 e della convenzione-tipo, il governo italiano sostiene che l'ufficio nazionale che si occupa della definizione del sinistro è tenuto ad operare alla stessa stregua degli assicuratori nazionali e risponde quindi nei limiti fissati dalla propria legislazione nazionale in tema di assicurazione obbligatoria. La disposizione comunitaria va pertanto interpretata come riferentesi a tutto il sistema dell'assicurazione obbligatoria vigente in un paese, e non, in senso restrittivo, come riferentesi ai soli massimali di legge ivi previsti o ad altre condizioni particolari.

Di conseguenza, il *governo italiano* propone di risolvere la questione sollevata dal giudice a quo come segue:

«Le "condizioni stabilite dalla propria legislazione nazionale relativa all'assicurazione obbligatoria", di cui all'art. 2, n. 2, della direttiva 72/166/CEE del Consiglio del 24 aprile 1972, si riferiscono all'intero sistema dell'assicurazione obbligatoria vigente in ciascun paese; tra tali condizioni rientra quella relativa all'operatività o meno della garanzia assicurativa per sinistri provocati da un veicolo il cui conducente se ne sia impossessato con furto o violenza».

- fare in modo che tale assicurazione obbligatoria coprisse gli incidenti provocati nell'intera Comunità;
- impedire che i veicoli abitualmente stazionanti al di fuori di un paese della Comunità potessero entrarvi senza essere assicurati per la responsabilità civile con riguardo all'intero territorio della Comunità.

III — La fase orale del procedimento

L'A.s.b.l. Bureau belge des assureurs automobiles, rappresentata dall'avv. Omneslaghe, del foro di Bruxelles, il governo del Regno Unito, rappresentato dal sig. Bellis, del Treasury Solicitor's Department, e la Commissione delle Comunità europee, rappresentata dal sig. Delmoly, in qualità di agente, hanno presentato osservazioni orali all'udienza del 12 aprile 1984.

L'A.s.b.l. Bureau belge des assureurs automobiles è del parere che la questione sottoposta alla Corte non sia stata effettivamente risolta nelle sentenze da questa emesse in settori analoghi, e precisamente nella sentenza 9 febbraio 1984 (causa 64/83, Bureau central français, ancora inedita).

Il Bureau belge ricorda anzitutto che la direttiva in questione persegue un obiettivo modesto, di carattere essenzialmente psicologico: far sì che qualsiasi cittadino europeo possa passare da uno Stato membro all'altro senza essere costretto ad esibire una polizza d'assicurazione.

Per raggiungere questo scopo, era necessario realizzare tre obiettivi intermedi:

- rendere obbligatoria l'assicurazione degli autoveicoli per la responsabilità civile;

A ciò si era aggiunto un altro elemento, ai fini dell'assistenza agli automobilisti coinvolti in un incidente all'estero, e cioè gli uffici nazionali d'assicurazione. Questi uffici, costituiti nei sei stati che erano allora membri della Comunità, dovevano garantire la definizione dei sinistri nel territorio del proprio stato alle condizioni stabilite dalla propria legislazione nazionale.

Secondo il Bureau belge, la Corte non sarebbe competente ad interpretare le disposizioni contrattuali dell'accordo per gli uffici nazionali d'assicurazione e dovrebbe limitarsi a precisare la portata dell'art. 2, n. 2, della direttiva.

Dopo aver affermato che la convenzione tra gli uffici nazionali d'assicurazione è stata conclusa in conformità a quanto disposto dalla direttiva, il Bureau belge prende in esame la norma controversa. A suo avviso, la tesi del governo francese e quella del sig. Fantozzi, secondo cui esisterebbe un obbligo di copertura da parte del Bureau belge, porterebbero a privare di qualsiasi significato l'espressione «alle condizioni stabilite dalla propria legislazione». Questa espressione andrebbe infatti intesa nel senso che il Bureau belge deve intervenire soltanto qualora la legislazione nazionale belga imponga un'assicurazione obbligatoria, ed anche qualora il conducente non abbia contratto tale assicurazione obbligatoria.

Questa interpretazione troverebbe conferma nella nuova direttiva comunitaria intervenuta in materia il 30 dicembre 1983.

Il Bureau belge propone perciò che la questione della Cour d'appel di Mons venga risolta nel seguente modo:

«— L'art. 2, n. 2, non crea di per sé alcun obbligo per gli uffici nazionali d'assicurazione; gli obblighi a loro carico risultano esclusivamente dalla convenzione.

- Con l'espressione «alle condizioni stabilite dalla propria legislazione nazionale» il legislatore comunitario si riferisce all'intero sistema dell'assicurazione obbligatoria vigente in ciascun paese, con la conseguenza che, se tale sistema esclude dall'assicurazione obbligatoria i veicoli rubati o sottratti in modo fraudolento, tale esclusione deve valere anche per gli obblighi che gli uffici nazionali devono assumere in forza dell'accordo».

La *Commissione* ritiene in sostanza che la soluzione da dare alla questione sollevata

dalla Cour d'appel di Mons dovrebbe essere identica a quella che la Corte ha dato il 9 febbraio 1984 nella causa 64/83, Bureau central français, e cioè che in pratica ci si deve riferire alla legislazione nazionale dello Stato in cui ha luogo il sinistro.

La Commissione aggiunge che la seconda direttiva, del 30 dicembre 1983, che dovrà essere applicata dal 31 dicembre 1987, modificherà il sistema attualmente in vigore abolendo l'opponibilità del furto al terzo vittima dell'incidente, con la possibilità, a titolo di deroga, per gli Stati membri, di prevedere una formula nazionale purché sia evitato qualsiasi rischio di controversie e di azioni giudiziarie a livello internazionale.

L'avvocato generale ha presentato le sue conclusioni nell'udienza del 12 aprile 1984.

In diritto

- 1 Con sentenza 7 giugno 1983, pervenuta in cancelleria il 24 giugno 1983, la Cour d'appel di Mons (Belgio) ha sottoposto a questa Corte, a norma dell'art. 177 del Trattato CEE, una questione pregiudiziale vertente sull'interpretazione dell'art. 2, n. 2, della direttiva del Consiglio 24 aprile 1972, n. 72/166, «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).
- 2 La suddetta questione è stata sollevata nell'ambito di una controversia fra il Bureau belge des assureurs automobiles, da un lato, e il sig. Fantozzi e la società Les Assurances populaires di Bruxelles, dall'altro.
- 3 Il Bureau belge des assureurs automobiles è uno degli uffici nazionali istituiti nell'ambito del sistema del certificato internazionale di assicurazione («carta

verde»). Una delle peculiarità del sistema consiste nel fatto ch'esso è basato su accordi di diritto privato fra gli uffici nazionali d'assicurazione, secondo un modello standard detto «convenzione-tipo». In forza degli accordi stipulati, ciascun ufficio nazionale s'impegna, da una parte, a definire nel proprio paese i sinistri causati dai veicoli immatricolati negli altri Stati membri e, dall'altra, a rimborsare gli uffici esteri che abbiano liquidato i sinistri provocati da veicoli assicurati nel suo paese.

- 4 Il 21 agosto 1976, ad Athis (Belgio), l'automobile del sig. Fantozzi, cittadino belga, assicurata presso Les Assurances populaires nel Belgio, veniva danneggiata per colpa del conducente di un autoveicolo rubato, immatricolato in Francia.
- 5 Poiché la compagnia di assicurazioni francese presso la quale detto autoveicolo era assicurato per la responsabilità civile rifiutava d'intervenire, facendo riferimento alle condizioni della polizza che escludevano il furto dai casi di copertura dei sinistri, il sig. Fantozzi e le Assurances populaires si rivalevano sul Bureau belge des assureurs automobiles e chiedevano al Tribunal de première instance di Mons di condannare detto Bureau al risarcimento dei danni.
- 6 Contro la sentenza 26 gennaio 1979 con cui tale domanda veniva accolta il Bureau belge des assureurs automobiles interponeva appello, facendo valere essenzialmente che il tribunale aveva dato un'interpretazione inesatta della legge belga.
- 7 La Cour d'appel di Mons ricorda che la normativa nazionale, ed in particolare la legge 4 luglio 1972, è stata adottata a seguito della direttiva 72/166 ed osserva che, a suo avviso, tale direttiva contempla un regime più favorevole per gli autoveicoli stazionanti abitualmente nel territorio degli Stati membri, poiché questi autoveicoli possono ormai circolare nel Belgio senza bisogno di un certificato internazionale di assicurazione, sempreché l'ufficio autorizzato a tale scopo assuma l'impegno di risarcire i danni da essi provocati nel

Belgio, anche qualora non fosse stato rispettato l'obbligo di assicurazione. Inoltre, l'art. 2, n. 2, della direttiva contemplava anche la conclusione di un accordo tra i sei uffici nazionali d'assicurazione, accordo che è stato effettivamente concluso il 16 ottobre 1972.

- 8 Constatando che i testi comunitari in questione hanno dato luogo ad interpretazioni divergenti da parte dei giudici belgi e francesi, la Cour d'appel di Mons ha chiesto a questa Corte di pronunciarsi in via pregiudiziale sulla seguente questione:

«Se dalle norme di diritto comunitario debba arguirsi che l'obbligo degli uffici nazionali d'assicurazione implichi l'onere di risarcire i danni provocati nel territorio di uno Stato membro della CEE da un veicolo stazionante abitualmente nel territorio di un altro Stato membro della CEE, allorchè il conducente se ne è impossessato mediante furto o violenza».

- 9 Prima di esaminare il problema così posto, è opportuno ricordare che la direttiva del Consiglio 24 aprile 1972 ha creato un sistema le cui caratteristiche essenziali, chiaramente illustrate negli ultimi tre punti del preambolo, si possono riassumere come segue:

— soppressione del controllo della «carta verde» per i veicoli stazionanti abitualmente in uno Stato membro e che entrano nel territorio di un altro Stato membro, grazie ad un accordo tra i sei uffici nazionali d'assicurazione, secondo cui ogni ufficio nazionale avrebbe garantito, alle condizioni previste dalla legislazione nazionale, l'indennizzo dei danni che comportano diritto a riparazione, causati nel suo territorio da uno di tali veicoli, anche se non assicurato;

— presunzione del fatto che tutti gli autoveicoli comunitari che circolano nel territorio della Comunità sono coperti da un'assicurazione, il che implica l'opportunità di prevedere, in ogni legislazione nazionale degli Stati membri, l'obbligo di assicurazione della responsabilità civile risultante da tali veicoli.

- 10 L'art. 2, n. 2, della suddetta direttiva dispone che:

«Per quanto concerne i veicoli stazionanti abitualmente nel territorio di uno degli Stati membri, le disposizioni della presente direttiva, eccettuati gli articoli 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 relativa all'assicurazione obbligatoria, per la definizione dei sinistri sopravvenuti nel suo territorio o provocati dalla circolazione dei veicoli stazionanti abitualmente sul territorio di un altro Stato membro indipendentemente dal fatto che siano assicurati o no».

11 Poiché questa Corte è competente ad interpretare soltanto l'art. 2, n. 2, della direttiva 72/166, e non le disposizioni contrattuali successive, la questione sottoposta va intesa nel senso che si deve stabilire se la garanzia da parte di ciascun ufficio nazionale d'assicurazione implichi l'obbligo di definire i sinistri provocati nel rispettivo territorio da un veicolo stazionante abitualmente nel territorio di un altro Stato membro, anche qualora il conducente se ne sia impossessato mediante furto o violenza, senza tener conto dei casi di esclusione della copertura assicurativa contemplati dalla legislazione nazionale da applicare.

12 I partecipanti al presente procedimento hanno ribadito la tesi da essi già sostenuta nella causa 64/83 (sentenza 9. 2. 1984, Bureau central français, Racc. 1984, pag. 689). Il governo francese sostiene che, per effetto dell'art. 2, n. 2, della direttiva in questione, nella fattispecie il Bureau belge des assureurs avrebbe l'obbligo di risarcire anche i danni derivanti da incidenti provocati da un veicolo rubato, nonostante le disposizioni in senso contrario della legislazione belga. Per contro, i governi italiano e britannico, la Commissione e il Bureau belge des assureurs automobiles sono del parere che la direttiva possa essere interpretata solo nel senso che le domande di risarcimento di danni causati da autoveicoli provenienti da altri Stati membri debbano essere trattate alla stessa stregua delle domande relative ad autoveicoli coperti da assicurazione obbligatoria nello Stato dell'ufficio incaricato della definizione del sinistro.

13 Com'è stato ritenuto dalla Corte nella sentenza 9 febbraio 1984 (sopra menzionata), dall'esame della direttiva 72/166 si desume che «per ogni veicolo al quale si applica la direttiva, l'ufficio nazionale dello Stato membro in cui è avvenuto il sinistro si rende garante per la definizione dei sinistri che devono essere coperti dall'assicurazione obbligatoria di questo paese, nei limiti e alle

condizioni stabilite dalla propria legislazione nazionale, indipendentemente dal fatto che il conducente sia o no coperto da un'assicurazione».

- 14 Pertanto, la questione sollevata dal giudice a quo va risolta come segue: l'art. 2, n. 2, della direttiva 72/166 dev'essere interpretato nel senso che, per quanto riguarda il risarcimento dei danni provocati nel territorio di uno Stato membro della CEE da un veicolo stazionante abitualmente nel territorio di un altro Stato membro della CEE, qualora il conducente se ne sia impossessato mediante furto o violenza, gli uffici nazionali d'assicurazione hanno l'obbligo di trattare le relative domande nei limiti e alle condizioni stabilite dalla propria legislazione nazionale.
- 15 La sentenza della Corte (prima sezione) 9 febbraio 1984 causa 64/83, Racc. 1984, pag. 689 (Bureau central français) è allegata alla presente sentenza, di cui costituisce parte integrante.

Sulle spese

- 16 Le spese sostenute dal governo della Repubblica francese, dal governo della Repubblica italiana, dal governo del Regno Unito e dalla Commissione delle Comunità europee, che hanno presentato osservazioni alla Corte, non possono dar luogo a rifusione. Nei confronti delle parti nella causa principale il presente procedimento ha il carattere di un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese.

Per questi motivi,

LA CORTE (Seconda Sezione),

pronunciandosi sulla questione sottoposta dalla Cour d'appel di Mons (Belgio) con sentenza 7 giugno 1983, dichiara:

L'art. 2, n. 2, della direttiva 72/166 dev'essere interpretato nel senso che, per quanto riguarda il risarcimento dei danni provocati nel territorio di uno Stato membro della CEE da un veicolo stazionante abitualmente nel territorio di un altro Stato membro della CEE, qualora il conducente se

ne sia impossessato mediante furto o violenza, gli uffici nazionali d'assicurazione hanno l'obbligo di trattare le relative domande nei limiti e alle condizioni stabilite dalla propria legislazione nazionale.

Bahlmann

Pescatore

Due

Così deciso o pronunciato a Lussemburgo, il 21 giugno 1984.

Per il cancelliere

Il presidente della Seconda Sezione

H. A. Rühl

K. Bahlmann

amministratore principale

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE
SIR GORDON SLYNN
DEL 12 APRILE 1984 ¹

*Signor Presidente,
signori Giudici,*

il 21 agosto 1976 aveva luogo un incidente fra due automobili, di cui l'una appartenente al sig. Fantozzi, cittadino belga, e l'altra immatricolata in Francia, ma guidata da una persona che l'aveva rubata.

Quest'ultima vettura era stata assicurata dal proprietario presso una compagnia d'assicurazioni francese, la quale, basandosi su una clausola della polizza che escludeva dalla copertura assicurativa la

responsabilità nel caso di incidente provocato da un conducente che si fosse impossessato del veicolo mediante furto, rifiutava di accollarsi il risarcimento del danno. La compagnia si basava anche sul fatto che, secondo il diritto francese, l'assicuratore non è tenuto a coprire i sinistri causati da un autoveicolo rubato.

Il sig. Fantozzi agiva allora in giudizio contro il Bureau belge des assurances automobiles, che è l'ufficio nazionale d'assicurazione del Belgio. Poiché il giudice di prima istanza riteneva che detto ufficio dovesse risarcire il danno arrecato al sig. Fantozzi, il Bureau interponeva ap-

¹ — Traduzione dall'inglese.