

SENTENZA DELLA CORTE (Quinta Sezione)

29 aprile 2021 (*)

«Rinvio pregiudiziale – Assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli – Direttiva 2009/103/CE – Articolo 3, primo comma – Obbligo di sottoscrivere un contratto di assicurazione – Portata – Ente territoriale che ha acquisito un veicolo sulla base di una decisione giudiziaria – Veicolo immatricolato che si trova su un terreno privato e che è destinato alla demolizione»

Nella causa C-383/19,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Tribunale circondariale di Ostrów Wielkopolski, Polonia), con decisione del 12 febbraio 2019, pervenuta in cancelleria il 15 maggio 2019, nel procedimento

Powiat Ostrowski

contro

Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny,

LA CORTE (Quinta Sezione),

composta da E. Regan, presidente di sezione, M. Ilešič, E. Juhász, C. Lycourgos e I. Jarukaitis (relatore), giudici,

avvocato generale: M. Bobek,

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

- per l'Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, da M. Piwińska, radca prawny;
- per il governo polacco, da B. Majczyna, in qualità di agente;
- per il governo tedesco, da J. Möller, M. Hellmann, E. Lanckenau, U. Bartl e D. Klebs, in qualità di agenti;
- per la Commissione europea, da H. Tserepa-Lacombe, B. Sasinowska e S.L. Kaléda, in qualità di agenti;

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza dell'8 dicembre 2020,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 3 della direttiva 2009/103/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità (GU 2009, L 263, pag. 11).
- 2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra il Powiat Ostrowski (distretto di Ostrów, Polonia) (in prosiegua: «il distretto») e l'Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (Fondo di garanzia assicurativa, Polonia) (in prosiegua: il «Fondo di garanzia») in merito all'eventuale obbligo del distretto di concludere un contratto di assicurazione della responsabilità civile derivante dall'uso di un autoveicolo per un veicolo che il distretto ha acquisito sulla base di una decisione giudiziaria e che ha destinato alla demolizione.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

- 3 I considerando 1, e 2 della direttiva 2009/103 così recitano:
 - «(1) La 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)], la 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)], la 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)], e la direttiva 2000/26/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 maggio 2000, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli (Quarta direttiva assicurazione autoveicoli) [(GU 2000, L 181, pag. 65)], hanno subito diverse e sostanziali modificazioni. È opportuno, per motivi di chiarezza e razionalizzazione, procedere alla codificazione di tali quattro direttive, così come della direttiva 2005/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2005, che modifica le direttive [72/166], [84/5], 88/357/CEE e [90/232] e la direttiva [2000/26] sull'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli [(GU 2005, L 149, pag. 14)].
 - (2) L'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione degli autoveicoli (assicurazione autoveicoli) riveste una particolare importanza per i cittadini europei, sia in quanto contraenti sia come parti lese di un sinistro. Essa è anche di fondamentale importanza per le compagnie di assicurazione, in quanto rappresenta una parte consistente dell'attività assicurativa, ramo non vita, nella Comunità, oltre ad avere un impatto sulla libera circolazione di persone e veicoli. (...)».
- 4 L'articolo 1 della direttiva 2009/103 contiene le seguenti definizioni:

«Ai sensi della presente direttiva, si intende per:

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

(...)

4) “territorio in cui il veicolo staziona abitualmente”:

a) il territorio dello Stato di cui il veicolo reca una targa di immatricolazione, sia che si tratti di una targa definitiva o di una targa temporanea; o

(...)».

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

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

6 Ai sensi dell’articolo 4 della direttiva suddetta, relativo ai «Controlli dell’assicurazione»:

«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 e quando questi stazionano abitualmente nel territorio di un paese terzo ed entrano nel loro territorio provenendo dal territorio di un altro Stato membro. Gli Stati membri possono tuttavia effettuare controlli non sistematici dell’assicurazione, a condizione che non abbiano un carattere discriminatorio e avvengano nell’ambito di un controllo non esclusivamente finalizzato al controllo dell’assicurazione».

7 L’articolo 5 della direttiva 2009/103, rubricato «Deroga all’obbligo d’assicurazione dei veicoli», prevede quanto segue:

«1. Ogni Stato membro può derogare alle disposizioni dell’articolo 3 per quanto concerne talune persone fisiche o giuridiche, pubbliche o private, il cui elenco è determinato da tale Stato e notificato agli altri Stati membri e alla Commissione.

In tal caso, lo Stato membro che prevede la deroga adotta le misure idonee al fine di assicurare l’indennizzo dei danni causati nel proprio territorio e nel territorio degli altri Stati membri da veicoli appartenenti alle suddette persone.

(...)

2. Ogni Stato membro può derogare alle disposizioni dell’articolo 3 per quanto riguarda determinati tipi di veicoli o determinati veicoli con targa speciale, il cui elenco è stabilito da tale Stato e notificato agli altri Stati membri e alla Commissione.

In tal caso, gli Stati membri provvedono affinché ai veicoli di cui al primo comma sia riservato lo stesso trattamento dei veicoli per i quali non vi è stato adempimento dell’obbligo di assicurazione di cui all’articolo 3.

(...))».

- 8 L'articolo 10 di tale direttiva, intitolato «Organismo incaricato del risarcimento», al suo paragrafo 1, primo comma, precisa quanto segue:

«Ogni Stato membro istituisce o autorizza un organismo incaricato di risarcire, almeno entro i limiti dell'obbligo d'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 a norma dell'articolo 3».

Diritto polacco

- 9 L'ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (legge sull'assicurazione obbligatoria, sul fondo di garanzia assicurativa e sull'ufficio nazionale delle compagnie di assicurazione) del 22 maggio 2003, nella versione applicabile alla controversia nel procedimento principale (Dz. U. del 2018, posizione 473) (in prosieguo; la «legge sulle assicurazioni obbligatorie»), all'articolo 10, paragrafo 2, prevede quanto segue:

«È possibile agire in giudizio dinanzi a un organo giurisdizionale ordinario al fine di accertare l'adempimento o l'insussistenza dell'obbligo d'assicurazione».

- 10 L'articolo 23, paragrafo 1, della legge sull'assicurazione obbligatoria dispone che il detentore di un autoveicolo deve stipulare un contratto di assicurazione obbligatoria della responsabilità civile dei detentori di autoveicoli in relazione ai danni causati dalla circolazione dell'autoveicolo in suo possesso.

- 11 Ai sensi dell'articolo 31, paragrafo 3, di tale legge:

«Nel caso di passaggio o di trasferimento della proprietà di un autoveicolo immatricolato, il cui detentore non ha stipulato un contratto di assicurazione della responsabilità civile dei detentori di autoveicoli, in violazione di un obbligo in tal senso, il detentore al quale è stata trasferita o al quale è stata ceduta la proprietà è tenuto a stipulare un contratto di assicurazione della responsabilità civile dei detentori di autoveicoli alla data del passaggio o del trasferimento della proprietà sul veicolo, ma al più tardi entro il momento in cui lo stesso è posto in circolazione. (...))».

- 12 L'articolo 33 di detta legge stabilisce che l'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile dei detentori di un autoveicolo cessa, in particolare, quando l'autoveicolo viene ritirato dalla circolazione o quando un veicolo incompleto viene consegnato a un'impresa di demolizione o riciclaggio di veicoli, sulla base di un certificato di ricezione di un veicolo incompleto di cui all'ustawa o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (legge sul riciclaggio dei veicoli ritirati dalla circolazione), del 20 gennaio 2005 (Dz. U. del 2018, voce 578), o sulla base di un documento equivalente rilasciato in un altro Stato membro.

- 13 Ai sensi dell'articolo 84, paragrafo 1, della medesima legge, il Fondo di garanzia è l'organismo autorizzato a controllare il rispetto, da parte dei detentori di autoveicoli, dell'obbligo di stipulare un contratto di assicurazione della responsabilità civile. Ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 7, chi non stipula il contratto di cui trattasi è tenuto a pagare una sanzione al Fondo di garanzia.

- 14 L'ustawa Prawo o ruchu drogowym (legge che istituisce il codice stradale), del 20 giugno 1997, nella versione applicabile al procedimento principale (Dz. U. del 2018, posizione 1990),

stabilisce, all'articolo 130a, le condizioni di rimozione di un veicolo a spese del suo proprietario. Il paragrafo 10, primo comma, di detto articolo precisa quanto segue:

«Per quanto concerne un veicolo rimosso dalla strada, nelle circostanze di cui ai paragrafi 1 o 2, [in particolare, quando lo condizioni tecniche del veicolo mettono a rischio la sicurezza stradale o in caso di mancato rispetto delle norme sullo stazionamento], lo *starosta* (presidente del distretto) presenta al tribunale la domanda di confisca del veicolo a favore del *powiat* (distretto), qualora il proprietario o una persona autorizzata, pur avendo ricevuto una comunicazione nelle debite forme, non abbia ritirato il veicolo entro tre mesi dalla data della sua rimozione. La comunicazione contiene informazioni relative alle conseguenze del mancato ritiro di un veicolo».

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

- 15 Con decisione del 16 gennaio 2018, il Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Tribunale circondariale di Ostrów Wielkopolski, Polonia) ha disposto la confisca, a favore del distretto, di un veicolo immatricolato in Polonia, conformemente alla procedura di cui all'articolo 130a, paragrafo 10, della legge che istituisce il codice stradale. Tale decisione è passata in giudicato il 7 febbraio 2018, data in cui il distretto è divenuto proprietario di tale veicolo.
- 16 Il distretto ha presentato domanda di notifica della suddetta decisione, provvista della dichiarazione di avvenuto passaggio in giudicato, e una domanda di apposizione della formula esecutiva. Tali domande sono state accolte il 20 aprile 2018. Essendo tale giorno un venerdì, il distretto ha assicurato il veicolo a partire dal successivo giorno di apertura dell'amministrazione, ovvero dal lunedì 23 aprile 2018.
- 17 Dagli atti del fascicolo sottoposto alla Corte risulta che il veicolo di cui trattasi è stato esaminato da un perito il 2 maggio 2018. Tale perizia ha accertato che era impossibile mettere in funzione il veicolo, che lo stesso si trovava in cattive condizioni tecniche, era un rottame e aveva un valore di mercato di 400 zloty polacchi (PLN) (circa EUR 89).
- 18 Tenuto conto di tali condizioni tecniche, il distretto ha disposto che il veicolo fosse rottamato. Quest'ultimo è stato quindi consegnato, ai fini della sua rottamazione, ad un centro di demolizione, che ha emesso un certificato relativo alla demolizione dello stesso. Sulla base di tale certificato, la radiazione del veicolo è avvenuta il 22 giugno 2018.
- 19 Con lettera del 10 luglio 2018, il Fondo di garanzia ha informato il distretto di aver constatato che detto veicolo non era stato assicurato fino al 22 aprile 2018 e che avrebbe dovuto pagare una sanzione pari a PLN 4 200 (circa EUR 933) per essere venuto meno al suo obbligo di concludere un contratto di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di tale veicolo nel periodo compreso tra il 7 febbraio e il 22 aprile 2018 (in prosieguo: il «periodo controverso»).
- 20 Il 25 settembre 2018, il distretto ha presentato un ricorso al Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Tribunale distrettuale di Ostrów Wielkopolski, Polonia), giudice del rinvio, per far dichiarare che, nel periodo in questione, esso non aveva l'obbligo di assicurare il veicolo. A tale proposito, il distretto sostiene, da un lato, che non è stato in grado di stipulare un contratto di assicurazione prima di aver ottenuto la copia dell'ordine di confisca il 20 aprile 2018 e, dall'altro lato, che durante tale periodo il veicolo si trovava in un parcheggio custodito e non era idoneo a circolare, di conseguenza nessun danno poteva essere causato dalla sua circolazione.

- 21 Il Fondo di garanzia conclude per il rigetto del ricorso in quanto le condizioni tecniche del veicolo sono, a suo parere, irrilevanti ai fini dell'obbligo dei detentori di autoveicoli di stipulare un contratto di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di tali veicoli.
- 22 Il giudice del rinvio indica che i veicoli per i quali è stato emesso un ordine di confisca sono sottoposti ad un esame tecnico da parte di un perito e che un veicolo riconosciuto come non più idoneo a funzionare è consegnato, mediante un verbale di consegna-ricezione, ad un centro di demolizione ai fini della sua distruzione, e il centro di demolizione redige un certificato relativo alla distruzione che costituisce la base della radiazione del veicolo.
- 23 Esso precisa che l'obbligo di assicurazione di cui all'articolo 23, paragrafo 1, della legge sull'assicurazione obbligatoria si applica indipendentemente dal fatto che il veicolo in questione sia idoneo alla circolazione o sia destinato alla demolizione a causa delle sue condizioni tecniche che ne impediscono l'uso come mezzo di trasporto e che, analogamente, l'obbligo di assicurazione di cui all'articolo 31, paragrafo 3, di tale legge in caso di trasferimento o cessione del diritto di proprietà di un veicolo registrato il cui detentore originario non ha, nonostante il suo obbligo, concluso un tale contratto, come nel caso in esame, si applica indipendentemente dal fatto che il veicolo in questione possa essere utilizzato come mezzo di trasporto e anche se il nuovo proprietario lo destina alla demolizione.
- 24 Per quanto riguarda i fatti, esso rileva che, da un lato, per tutto il periodo controverso, il veicolo in questione era immobilizzato in un parcheggio custodito e, date le sue condizioni tecniche, era impossibile spostarlo. Dall'altro, conformemente alla volontà del suo proprietario, tale veicolo era destinato ad essere demolito, demolizione che in effetti è avvenuta, dal momento che il veicolo di cui trattasi era stato qualificato come «rottame», alla luce delle sue condizioni tecniche.
- 25 In tale contesto, esso si pone la questione se l'obbligo di concludere un contratto di assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione degli autoveicoli possa essere escluso quando il veicolo in questione è immobilizzato su un terreno privato, è diventato proprietà di un ente territoriale in forza di una decisione giudiziaria definitiva, non è idoneo alla circolazione ed è destinato alla demolizione per decisione del suo proprietario.
- 26 A tale proposito, e considerando, tra l'altro, la sentenza del 4 settembre 2018, *Juliana* (C-80/17, EU:C:2018:661), esso si chiede se il fatto che un veicolo sia idoneo alla circolazione e ad essere utilizzato come mezzo di trasporto sia un elemento necessario per la qualificazione di «veicolo», ai sensi dell'articolo 1, punto 1, della direttiva 2009/103. A suo avviso, in base a tale sentenza, il distretto non aveva l'obbligo di stipulare un'assicurazione di responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, poiché, dal momento dell'acquisto del veicolo in questione, il distretto non aveva intenzione di metterlo in circolazione e, da quel momento fino alla sua demolizione, il veicolo non era né idoneo alla circolazione né destinato ad esserlo e non poteva quindi svolgere la sua funzione di mezzo di trasporto. Tuttavia, ai sensi dell'articolo 31, paragrafo 3, della legge sull'assicurazione obbligatoria, il distretto sarebbe stato tenuto a stipulare tale assicurazione per il veicolo in questione.
- 27 In tali circostanze, il Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Tribunale circondariale di Ostrów Wielkopolski) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

- «1) Se l'articolo 3 della direttiva [2009/103] debba essere interpretato nel senso che l'obbligo di stipulare un contratto di assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione degli autoveicoli riguarda anche le situazioni in cui un ente territoriale – il distretto – abbia acquisito, in base ad una decisione giudiziaria, il diritto di proprietà di un veicolo, il quale non sia idoneo a circolare, stazioni in un luogo privato, sotto forma di parcheggio custodito, al di fuori della strada pubblica e sia destinato ad essere demolito per decisione del suo proprietario.
- 2) Se, invece, debba essere interpretato nel senso che, in tali circostanze, l'ente territoriale, quale proprietario del veicolo, non sia tenuto ad assicurarlo, ferma restando la responsabilità che il Fondo di garanzia assume nei confronti dei terzi».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla ricevibilità

- 28 Il Fondo di garanzia contesta la ricevibilità delle questioni sollevate. A tale riguardo, esso sostiene che, nei limiti in cui sono relative allo status dell'ente proprietario del veicolo e alle modalità di acquisto di quest'ultimo, esse non hanno alcuna relazione con l'interpretazione dell'articolo 3 della direttiva 2009/103 e vertono, in realtà, sull'interpretazione del diritto nazionale e che, nei limiti in cui riguardano le condizioni tecniche del veicolo, il suo luogo di stazionamento e l'intenzione del suo proprietario di rottamarlo, la Corte vi ha già risposto, cosicché non è necessario rispondervi nuovamente.
- 29 In primo luogo, occorre ricordare che, secondo una giurisprudenza costante della Corte, nell'ambito della cooperazione tra quest'ultima e i giudici nazionali istituita dall'articolo 267 TFUE spetta esclusivamente al giudice nazionale, cui è stata sottoposta la controversia e che deve assumersi la responsabilità dell'emananda decisione giurisdizionale, valutare, alla luce delle particolari circostanze di ciascuna causa, sia la necessità di una pronuncia pregiudiziale per essere in grado di emettere la propria sentenza, sia la rilevanza delle questioni che sottopone alla Corte. Di conseguenza, quando le questioni sollevate riguardano l'interpretazione del diritto dell'Unione, la Corte è, in linea di principio, tenuta a pronunciarsi [sentenze del 15 gennaio 2013, *Križan e a.*, C-416/10, EU:C:2013:8, punto 53 e giurisprudenza citata, e del 24 novembre 2020, *Openbaar Ministerie (Falsità in atti)*, C-510/19, EU:C:2020:953, punto 25].
- 30 Ne consegue che le questioni vertenti sul diritto dell'Unione godono di una presunzione di rilevanza. La Corte può rifiutare di statuire su una domanda di pronuncia pregiudiziale proposta da un giudice nazionale soltanto qualora appaia in modo manifesto che l'interpretazione del diritto dell'Unione richiesta non ha alcun rapporto con l'effettività o l'oggetto del procedimento principale, qualora la questione sia di tipo ipotetico o, ancora, qualora la Corte non disponga degli elementi di fatto e di diritto necessari per rispondere in modo utile alle questioni che le sono sottoposte [sentenze del 15 gennaio 2013, *Križan e a.*, C-416/10, EU:C:2013:8, punto 54 e giurisprudenza citata, e del 24 novembre 2020, *Openbaar Ministerie (Falsità in atti)*, C-510/19, EU:C:2020:953, punto 26].
- 31 Nel caso di specie, le questioni sollevate vertono espressamente sull'interpretazione dell'articolo 3 della direttiva 2009/103, in quanto il giudice del rinvio si interroga, in sostanza, sulla portata dell'obbligo di stipulare un'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, quale previsto da tale articolo.

- 32 Inoltre, è pacifico che la presente controversia non rientra in alcuna delle tre ipotesi enunciate dalla giurisprudenza richiamata al punto 30 della presente sentenza, dato che nessuno degli argomenti dedotti dal Fondo di garanzia è, del resto, idoneo a dimostrare che una di esse sia soddisfatta e, pertanto, a rovesciare la presunzione di rilevanza di cui beneficiano le questioni vertenti sul diritto dell'Unione.
- 33 In secondo luogo, non è in alcun modo fatto divieto al giudice nazionale di sottoporre alla Corte una questione pregiudiziale la cui risposta, secondo il parere delle parti del procedimento principale, non lasci adito a ragionevoli dubbi. Pertanto, anche supponendo che sia così, tale questione non diviene per questo irricevibile (sentenze del 1° dicembre 2011, Painer, C-145/10, EU:C:2011:798, punti 64 e 65 nonché giurisprudenza ivi citata, e del 9 luglio 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, punto 22).
- 34 Si deve quindi ritenere che le domande poste siano ricevibili.

Nel merito

- 35 In via preliminare, occorre rilevare, da un lato, che, con le sue due questioni, che devono essere esaminate congiuntamente, il giudice nazionale interroga, in sostanza, la Corte sulla portata dell'obbligo di assicurazione di cui all'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103. Orbene, come risulta dal suo considerando 1, la direttiva 2009/103, ha codificato le precedenti direttive sul ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e sul controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità, senza apportarvi alcuna modifica sostanziale. La giurisprudenza relativa a queste direttive precedenti è quindi applicabile all'interpretazione delle disposizioni equivalenti della direttiva 2009/103.
- 36 Dall'altro lato, conformemente all'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103, ogni Stato membro adotta tutte le misure appropriate, fatta salva l'applicazione dell'articolo 5 di tale direttiva, affinché la responsabilità civile relativa alla circolazione dei veicoli che stazionano abitualmente nel suo territorio sia coperta da un'assicurazione.
- 37 Tuttavia, sebbene l'articolo 5 della direttiva 2009/103 preveda che ciascuno Stato membro possa, alle condizioni previste da tale articolo, derogare alle disposizioni dell'articolo 3 della stessa direttiva per quanto concerne, ai sensi dell'articolo 5, punto 1, talune persone fisiche o giuridiche, pubbliche o private, o, ai sensi dell'articolo 5, punto 2, determinati tipi di veicoli o determinati veicoli con targa speciale, risulta che la Repubblica di Polonia non ha esercitato tale facoltà per quanto riguarda i veicoli acquisiti dagli enti territoriali in forza di una decisione giudiziaria, come il veicolo oggetto del procedimento principale. Di conseguenza, il fatto che tale veicolo sia stato acquisito da un ente territoriale in virtù di una decisione giudiziaria è, nella fattispecie, irrilevante ai fini dell'applicabilità dell'articolo 3, primo comma, nel contesto della domanda di pronuncia pregiudiziale di cui trattasi.
- 38 Ciò premesso, si deve considerare che con le sue due questioni il giudice del rinvio chiede in sostanza se l'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103 debba essere interpretato nel senso che la conclusione di un contratto di assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione di un autoveicolo è obbligatoria quando il veicolo interessato è immatricolato in uno Stato membro, si trova su una proprietà privata, non è idoneo alla circolazione a causa delle sue condizioni tecniche ed è destinato alla demolizione per scelta del suo proprietario.

- 39 Come la Corte ha già rilevato, tale articolo 3, primo comma, formulato in termini molto generali, impone agli Stati membri di introdurre nel loro ordinamento giuridico interno un obbligo generale di assicurare i veicoli (sentenza del 4 settembre 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punto 36 e giurisprudenza citata).
- 40 Pertanto, ciascuno Stato membro deve garantire che, fatte salve le deroghe previste all'articolo 5 di quest'ultima direttiva, ogni veicolo che stazioni abitualmente sul suo territorio sia coperto da un contratto stipulato con una compagnia di assicurazioni al fine di garantire, entro i limiti definiti dal diritto dell'Unione, la responsabilità civile relativa a tale veicolo (sentenza del 4 settembre 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punto 37 e giurisprudenza ivi citata).
- 41 A tale proposito, occorre ricordare che il termine «veicolo» è definito all'articolo 1, punto 1, della direttiva 2009/103 come «qualsiasi autoveicolo destinato a circolare sul suolo e che può essere azionato da una forza meccanica, senza essere vincolato a una strada ferrata, nonché i rimorchi, anche non agganciati».
- 42 Come la Corte ha ripetutamente dichiarato, tale definizione è indipendente dall'uso che viene fatto o che può essere fatto del veicolo di cui trattasi (sentenza del 4 settembre 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punto 38 e giurisprudenza ivi citata).
- 43 La Corte ha altresì già constatato che una siffatta definizione depone a favore di una concezione oggettiva della nozione di «veicolo», che è indipendente dall'intenzione del proprietario del veicolo o di un'altra persona di utilizzarlo effettivamente (sentenza del 4 settembre 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punto 39).
- 44 Essa ha, peraltro, sottolineato che la questione della portata dell'obbligo di stipulare un'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli deve, per ragioni di certezza del diritto, essere determinata in anticipo, vale a dire prima di un eventuale coinvolgimento del veicolo in questione in un incidente (sentenza del 4 settembre 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punto 40).
- 45 La Corte ne ha dedotto che il fatto che essa abbia, in sostanza, dichiarato, nelle sentenze del 4 settembre 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), del 28 novembre 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908), e del 20 dicembre 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007), che soltanto i casi di utilizzo del veicolo assicurato che rientrino in un utilizzo dello stesso come mezzo di trasporto e, dunque, nella nozione di «circolazione dei veicoli», ai sensi dell'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103, possono dar luogo alla presa in carico da parte dell'assicuratore, in base al contratto di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di tale veicolo, del danno da quest'ultimo causato, non significa affatto che l'esistenza dell'obbligo di stipulare un'assicurazione siffatta debba essere determinata in funzione dell'effettivo utilizzo del veicolo di cui trattasi come mezzo di trasporto in un dato momento (sentenza del 4 settembre 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punto 41).
- 46 La Corte ha concluso da quanto precede che un veicolo che sia immatricolato e che non sia stato pertanto regolarmente ritirato dalla circolazione, e che sia idoneo a circolare, corrisponde alla nozione di «veicolo», ai sensi dell'articolo 1, punto 1, della direttiva 2009/103, e non smette, quindi, di essere soggetto all'obbligo di assicurazione enunciato all'articolo 3, primo comma, di tale direttiva per il solo fatto che il suo proprietario non ha più intenzione di guidarlo e lo immobilizza su un terreno privato (sentenza del 4 settembre 2018, Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, punto 42). Di conseguenza, la conclusione di un contratto di assicurazione

della responsabilità civile relativa alla circolazione di un autoveicolo è obbligatoria, in forza dell'articolo 3, primo comma, di detta direttiva, qualora il veicolo di cui trattasi pur trovandosi, per sola scelta del suo proprietario, che non ha più intenzione di guidarlo, stazionato su un terreno privato, sia tuttora immatricolato in uno Stato membro e sia idoneo a circolare (sentenza del 4 settembre 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punto 52).

- 47 Lo stesso deve valere, in linea di principio, per un veicolo immatricolato in uno Stato membro, che si trova su un terreno privato e che è destinato alla demolizione a causa della scelta del suo proprietario, anche quando tale veicolo non è, in un dato momento, idoneo a circolare a causa delle sue condizioni tecniche.
- 48 In primo luogo, come sottolineato al punto 43 della presente sentenza, la nozione di «veicolo» ai sensi dell'articolo 1, punto 1, della direttiva 2009/103 è una nozione oggettiva. Orbene, le condizioni tecniche di un veicolo, e quindi la sua idoneità alla circolazione, possono variare nel tempo e il loro eventuale ripristino dipende, almeno in larga misura, da fattori soggettivi, come, in particolare, la volontà del proprietario o del detentore di effettuare o far effettuare le riparazioni necessarie e la disponibilità dei fondi necessari a tale scopo. Di conseguenza, se il mero fatto che un veicolo sia, in un determinato momento, inidoneo a circolare fosse sufficiente a privarlo della sua qualità di veicolo, ai sensi dell'articolo 1, punto 1, della direttiva 2009/103, e fosse quindi sufficiente a sottrarlo all'obbligo di assicurazione previsto all'articolo 3, primo comma, di tale direttiva, il carattere oggettivo di tale nozione di «veicolo» sarebbe rimesso in discussione.
- 49 A tale proposito, occorre sottolineare che, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 59 delle sue conclusioni, dalla giurisprudenza richiamata ai punti 44 e 45 della presente sentenza risulta che l'obbligo di assicurazione quale previsto all'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103 non è connesso all'utilizzo del veicolo come mezzo di trasporto in un determinato momento né alla questione se il veicolo di cui trattasi abbia eventualmente causato danni.
- 50 Ne consegue che, contrariamente a quanto ipotizza il giudice del rinvio, il mero fatto che un veicolo immatricolato in uno Stato membro sia, in un determinato momento, inidoneo a circolare a causa delle sue condizioni tecniche, anche se ciò avviene fin dal trasferimento del diritto di proprietà, ed è, quindi, se del caso, inidoneo a causare un danno rientrante nella nozione di «circolazione dei veicoli», ai sensi dell'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103, non può consentire di escluderlo dall'obbligo di assicurazione previsto da tale disposizione.
- 51 Parimenti, dal momento che la suddetta nozione di «veicolo» è, conformemente alla giurisprudenza ricordata al punto 43 della presente sentenza, indipendente dall'intenzione del suo proprietario o di un'altra persona di utilizzarlo effettivamente, il fatto che tale proprietario o un altro soggetto abbia l'intenzione di far demolire tale veicolo non può neppure consentire di ritenere che detto veicolo perda, per il solo fatto di tale intenzione, la sua qualità di «veicolo» ai sensi dell'articolo 1, punto 1, della direttiva 2009/103, e sia, quindi, sottratto a tale obbligo di assicurazione, a meno che non venga rimesso in discussione anche il carattere oggettivo di tale nozione.
- 52 Inoltre, far dipendere la qualificazione come «veicolo», ai sensi di tale disposizione, e, di conseguenza, la portata dell'obbligo di assicurazione previsto all'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103, da tali fattori soggettivi pregiudicherebbe altresì la prevedibilità, la stabilità e la continuità di tale obbligo, il cui rispetto è tuttavia necessario per garantire la

certezza del diritto, come risulta, in sostanza, dalla giurisprudenza richiamata al punto 44 della presente sentenza.

- 53 In secondo luogo, se è vero che l'articolo 10, paragrafo 1, della direttiva 2009/103 obbliga gli Stati membri a istituire un organismo incaricato di risarcire, almeno entro i limiti dell'obbligo di assicurazione previsto dal diritto dell'Unione, i danni alle cose o alle persone causati segnatamente da un veicolo per il quale non è stato adempiuto l'obbligo di assicurazione di cui all'articolo 3 di tale direttiva, l'intervento di tale organismo è stato quindi concepito come *extrema ratio* e previsto esclusivamente nei casi contemplati in tale disposizione, e non può essere considerato come attuazione di un sistema di garanzia dell'assicurazione della responsabilità civile relativa alla circolazione dei veicoli al di fuori di tali casi (sentenza del 4 settembre 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punto 45 e giurisprudenza citata).
- 54 Infatti, la portata dell'intervento obbligatorio dell'organismo di indennizzo di cui all'articolo 10, paragrafo 1, coincide, con riferimento ai danni causati da un veicolo identificato, con la portata dell'obbligo generale di assicurazione enunciato all'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103, di modo che l'intervento obbligatorio di tale organismo in una situazione siffatta non può pertanto estendersi ai casi in cui il veicolo coinvolto in un incidente non rientrava nell'obbligo di assicurazione (v., in tal senso, sentenza del 4 settembre 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punto 46).
- 55 Ne consegue che l'eventuale intervento dell'organismo di indennizzo di cui al citato articolo 10, paragrafo 1, che gli Stati membri possono prevedere, in forza del solo diritto nazionale, in circostanze diverse da quelle enunciate in tale disposizione, non può essere preso in considerazione al fine di determinare la portata dell'obbligo di assicurazione previsto all'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103.
- 56 Ne deriva, altresì, che, poiché l'intervento di tale organismo è previsto, in forza della direttiva 2009/103 e per quanto riguarda un veicolo identificato, solo nei casi in cui la conclusione dell'assicurazione di cui all'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103 è obbligatoria, l'interpretazione accolta al punto 47 della presente sentenza si impone anche al fine di assicurare la realizzazione dell'obiettivo di tutela delle vittime di incidenti stradali causati da autoveicoli, dal momento che tale interpretazione garantisce che le vittime suddette siano comunque risarcite o dall'assicuratore, in forza di un contratto concluso a tal fine, o dall'organismo previsto all'articolo 10 della direttiva 2009/103, qualora non sia stato assolto l'obbligo di assicurare il veicolo coinvolto nell'incidente, oppure tale veicolo non sia stato identificato. A tale proposito, si deve sottolineare che il legislatore dell'Unione europea ha perseguito e rafforzato in maniera costante tale obiettivo, perseguito dalle direttive successive in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di tali veicoli, e che è ancora ribadito al considerando 2 della direttiva 2009/103 (v., in tal senso, sentenza del 4 settembre 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punto 47 e giurisprudenza ivi citata).
- 57 In terzo luogo, l'interpretazione accolta al punto 47 della presente sentenza consente inoltre di assicurare al meglio il rispetto dell'obiettivo di garantire la libera circolazione sia dei veicoli che stazionano abitualmente nel territorio dell'Unione sia delle persone che si trovano a bordo dei medesimi, figurante altresì tra gli obiettivi perseguiti dalla normativa dell'Unione in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, come risulta anche dal considerando 2 della direttiva 2009/103. Infatti, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 41 delle sue conclusioni, solo assicurando una maggiore tutela delle eventuali vittime di incidenti causati da autoveicoli è possibile imporre agli Stati membri, ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 2009/103, di astenersi dall'effettuare controlli sistematici

dell'assicurazione della responsabilità civile per i veicoli che entrano nel loro territorio in provenienza dal territorio di un altro Stato membro, il che è indispensabile per garantire tale libertà di circolazione.

- 58 In quarto luogo, occorre tuttavia constatare che, sebbene l'immatricolazione di un veicolo attesti, in linea di principio, la sua idoneità a circolare e, quindi, ad essere utilizzato come mezzo di trasporto, non si può escludere che un veicolo immatricolato sia, oggettivamente, definitivamente inidoneo a circolare a causa delle sue cattive condizioni tecniche. Orbene, in una simile circostanza, affinché le considerazioni esposte ai punti da 48 a 52 della presente sentenza siano rispettate, la constatazione di tale inidoneità definitiva a circolare e, di conseguenza, quella della perdita della sua qualità di «veicolo», ai sensi dell'articolo 1, punto 1, della direttiva 2009/103, devono essere effettuate in modo obiettivo. Alla luce della giurisprudenza ricordata al punto 46 della presente sentenza, è quindi necessario, affinché un tale veicolo sia escluso dall'obbligo di assicurazione previsto all'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103, che esso sia stato ufficialmente ritirato dalla circolazione, conformemente alle norme nazionali applicabili.
- 59 A tale proposito, sebbene la cancellazione dell'immatricolazione del veicolo considerato possa costituire una siffatta constatazione oggettiva, occorre tuttavia rilevare che la direttiva 2009/103 non disciplina il modo in cui un tale veicolo, definitivamente inidoneo alla sua funzione di mezzo di trasporto, può essere legalmente ritirato dalla circolazione. Pertanto, tale direttiva non vieta che la rimozione regolare di un siffatto veicolo dalla circolazione sia, secondo la normativa nazionale applicabile, constatata in modo diverso dalla cancellazione dell'immatricolazione del veicolo considerato.
- 60 Tenuto conto di quanto precede, occorre considerare che un veicolo immatricolato in uno Stato membro rimane soggetto all'obbligo di assicurazione previsto all'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103 finché non sia stato regolarmente ritirato dalla circolazione conformemente alla normativa nazionale applicabile.
- 61 Nel caso di specie, dal fascicolo sottoposto alla Corte risulta che se, nel corso del periodo controverso, il veicolo di cui trattasi nel procedimento principale era immobilizzato su un parcheggio sorvegliato ed era inidoneo a circolare a causa delle sue cattive condizioni tecniche, esso era tuttavia sempre immatricolato in uno Stato membro, dove aveva quindi il suo stazionamento abituale, ai sensi dell'articolo 1, punto 4, lettera a), della direttiva 2009/103, e non era mai stato regolarmente ritirato dalla circolazione conformemente alla legislazione nazionale applicabile. Di conseguenza, fatte salve le verifiche che spetta al giudice del rinvio effettuare, risulta che, per tutto il periodo in questione, tale veicolo continuava a rientrare nell'ambito dell'obbligo di assicurazione di cui all'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103, indipendentemente dal fatto che si trovasse su un terreno privato, che non fosse idoneo a circolare a causa delle sue condizioni tecniche e che il distretto avesse avuto l'intenzione di rottamarlo.
- 62 Alla luce di tutte le considerazioni che precedono, occorre rispondere alle questioni sollevate dichiarando che l'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103 dev'essere interpretato nel senso che la conclusione di un contratto di assicurazione della responsabilità civile relativa alla circolazione di un autoveicolo è obbligatoria quando il veicolo di cui trattasi è immatricolato in uno Stato membro, qualora tale veicolo non sia stato regolarmente ritirato dalla circolazione conformemente alla normativa nazionale applicabile.

Sulle spese

63 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 (Quinta Sezione) dichiara:

L'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità, dev'essere interpretato nel senso che la conclusione di un contratto di assicurazione della responsabilità civile relativa alla circolazione di un autoveicolo è obbligatoria quando il veicolo di cui trattasi è immatricolato in uno Stato membro, qualora tale veicolo non sia stato regolarmente ritirato dalla circolazione conformemente alla normativa nazionale applicabile.

Firme