Assicurativo.it

Il proprietario non e' terzo, quindi non assicurato. Ma la Corte Europea di Giustizia cambia le regole

di Spataro

...Il 26 aprile 2009 il sig. Tizio Tizio e sua moglie si trovavano in un podere di loro proprietÃ , sito a Chamusca (Portogallo), nel cui cortile erano parcheggiati due autoveicoli, uno appartenente al sig. Tizio Tizio, lâ€™altro di proprietÃ della moglie. Verso le ore 18:00, gli interessati constatavano che, al volante del veicolo appartenente al sig. Tizio Tizio, si trovava uno sconosciuto che metteva in marcia tale veicolo. Il sig. Tizio Tizio e la moglie salivano immediatamente sullâ€™altro veicolo e inseguivano questâ€™ultimo. ...

... essi ostano a una normativa nazionale, come quella di cui trattasi nel procedimento principale, che esclude dalla copertura e, di conseguenza, dal risarcimento da parte dellâ€™assicurazione obbligatoria della responsabilitÃ civile risultante dalla circolazione di autoveicoli i danni fisici e materiali subiti da un pedone vittima di un sinistro stradale, per il solo motivo che tale pedone era lâ€™assicurato e il proprietario del veicolo che aveva causato detti danni....

del 2017-11-13 su Assicurativo.it, oggi e' il 19.05.2024

Corte di Giustizia UE, Sesta Sezione, sentenza 14 settembre 2017, causa C-503/16

SENTENZA DELLA CORTE (Sesta Sezione)

14 settembre 2017 (*)

Â«Rinvio pregiudiziale **â€“ Assicurazione obbligatoria della responsabilitÃ civile risultante dalla circolazione di autoveicoli â€“ Direttive 72/166/CEE, 84/5/CEE, 90/232/CEE e 2009/103/CE â€“ Furto di un veicolo â€“ Incidente stradale â€“ Danni fisici e materiali subiti dall'assicurato, proprietario del veicolo, in quanto pedone â€“ ResponsabilitÃ civile â€“ Risarcimento â€“ Copertura assicurativa obbligatoria â€“ Clausole di esclusione â€“ Normativa nazionale che esclude l'assicurato, proprietario del veicolo, dal risarcimento da parte dell'assicurazione â€“ CompatibilitÃ con tali direttive â€“ Nozione di 'terzo vittima'Â»**

Nella causa Câ€‘503/16,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Tribunal da RelaÃ§Ã£o de Ã‰vora (Corte d'appello di Ã‰vora, Portogallo), con decisione del 16 giugno 2016, pervenuta in cancelleria il 23 settembre 2016, nel procedimento

LuÃs Tizio Tizio Tizio

contro

CrÃ©dito AgrÃcola Seguros â€“ Companhia de Seguros de Ramos Reais SA,

LA CORTE (Sesta Sezione),

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

avvocato generale: P. Mengozzi

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

â€“ per la CrÃ©dito AgrÃcola Seguros â€“ Companhia de Seguros de Ramos Reais SA, da V. Ferreira Pires, advogado;

â€“ per la Commissione europea, da P. Costa de Oliveira, K.-P. Wojcik e B. Rechena, in qualitÃ di agenti,

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

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 12, paragrafo 3, e dell'articolo 13, paragrafo 1, della direttiva 2009/103/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, concernente l'assicurazione della responsabilitÃ civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilitÃ (GU 2009, L 263, pag. 11).

2 Tale domanda Ã¨ stata presentata nell'ambito di una controversia tra il sig. LuÃs TizioTizio Tizio e la CrÃ©dito AgrÃcola Seguros â€“ Companhia de Seguros de Ramos Reais SA (in prosieguo: la Â«CA SegurosÂ»), in merito al risarcimento da parte di quest'ultima, a titolo di responsabilitÃ civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, del danno subÃ¬to dal sig. Tizio Tizio

in conseguenza di un sinistro stradale.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

3 Ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 72/166/CEE del Consiglio, del 24 aprile 1972, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilitÃ civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e di controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilitÃ (GU 1972, L 103, pag. 1; in prosieguo: la Â«prima direttivaÂ»):

Â«Ogni Stato membro adotta tutte le misure necessarie (...) affinchÃ© la responsabilitÃ civile relativa alla circolazione dei veicoli che stazionano abitualmente nel suo territorio sia coperta da un'assicurazione. I danni coperti e le modalitÃ dell'assicurazione sono determinati nell'ambito di tali misureÂ».

4 L'articolo 1, paragrafo 1, della seconda direttiva 84/5/CEE del Consiglio, del 30 dicembre 1983, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilitÃ civile risultante dalla circolazione di autoveicoli (GU 1984, L 8, pag. 17), quale modificata dalla direttiva 2005/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2005 (GU 2005, L 149, pag. 14) (in prosieguo: la Â«seconda direttivaÂ»), prevedeva quanto segue:

Â«L'assicurazione di cui all'articolo 3, paragrafo 1, della [prima direttiva] copre obbligatoriamente i danni alle cose e i danni alle personeÂ».

5 L'articolo 2, paragrafo 1, della seconda direttiva cosÃ¬ disponeva:

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

â€“ di persone non aventi l'autorizzazione esplicita o implicita o

(...)

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

Tuttavia, la clausola di cui al primo trattino puÃ² essere opposta alle persone che di loro spontanea volontÃ hanno preso posto nel veicolo che ha causato il danno se l'assicuratore puÃ² provare che esse erano a conoscenza del fatto che il veicolo era rubato.

Gli Stati membri hanno la facoltÃ â€“ per i sinistri avvenuti nel loro territorio â€“ di non applicare la disposizione del primo comma se e nella misura in cui la vittima puÃ² ottenere il risarcimento del danno da un istituto di sicurezza socialeÂ».

6 L'articolo 1 della terza direttiva 90/232/CEE del Consiglio, del 14 maggio 1990, relativa al ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilitÃ civile risultante dalla circolazione di autoveicoli (GU 1990, L 129, pag. 33), come modificata dalla direttiva 2005/14 (in prosieguo: la Â«terza direttivaÂ»), disponeva, in particolare, che Â«l'assicurazione di cui all'articolo 3, paragrafo 1, della [prima direttiva] copre la responsabilitÃ per i danni alla persona di qualsiasi passeggero, diverso dal conducente, derivanti dall'uso del veicoloÂ».

7 L'articolo 1 bis della terza direttiva cosÃ¬ recitava:

Â«L'assicurazione di cui all'articolo 3, paragrafo 1, della [prima direttiva] copre i danni alle persone e i danni alle cose subiti da pedoni, ciclisti e altri utenti non motorizzati della strada che, in conseguenza di un incidente nel quale sia stato coinvolto un veicolo, hanno diritto alla riparazione del danno conformemente alla legislazione civile nazionale. Il presente articolo lascia impregiudicata sia la responsabilitÃ civile, sia l'importo dei danniÂ».

8 La direttiva 2009/103 ha codificato le direttive preesistenti in materia di assicurazione obbligatoria della responsabilitÃ civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e ha abrogato, di conseguenza, queste ultime con effetto a decorrere dal 27 ottobre 2009. Secondo la tavola di concordanza riportata all'allegato II di tale direttiva, l'articolo 2, paragrafo 1, della seconda direttiva corrisponde all'articolo 13, paragrafo 1, della direttiva 2009/103, e l'articolo 1 bis della terza direttiva corrisponde all'articolo 12, paragrafo 3, della direttiva 2009/103.

Diritto portoghese

9 Ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, del decreto-lei n. 291/2007, que aprova o regime do sistema do seguro obrigatÃ³rio de responsabilidade civil automÃ³vel e transpÃµe parcialmente para a ordem jurÃdica interna a Directiva n. 2005/14/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Maio, que altera as Directivas nn. 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE e 90/232/CEE, do Conselho, e a Directiva n. 2000/26/CE, relativas ao seguro de responsabilidade civil resultante da circulaÃ§Ã£o de veÃculos automÃ³veis (decreto legge n. 291/2007, che approva la disciplina del sistema di assicurazione obbligatoria della responsabilitÃ civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e recepisce parzialmente la direttiva 2005/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2005, che modifica le direttive del Consiglio 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE e 90/232/CEE e la direttiva 2000/26/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sull'assicurazione della responsabilitÃ civile risultante dalla circolazione di autoveicoli), del 21 agosto 2007 (DiÃ¡ro da RepÃºblica 1Â° serie, n. 160, del 21 agosto 2007):

Â«Chiunque possa essere considerato civilmente responsabile per la riparazione di danni fisici o materiali causati a terzi da un veicolo terrestre a motore, o dal suo rimorchio, con stazionamento abituale in Portogallo, per la cui guida sia necessario un permesso specifico, dev'essere coperto da un'assicurazione che garantisca tale responsabilitÃ , ai sensi del presente decreto, affinchÃ© detto veicolo possa circolareÂ».

10 L'articolo 11, paragrafo 2, del decreto legge n. 291/2007 cosÃ¬ recita:

Â«L'assicurazione della responsabilitÃ civile di cui all'articolo 4 copre i danni subiti da pedoni, ciclisti e altri utenti non motorizzati della strada laddove e nei limiti in cui la legge applicabile alla responsabilitÃ civile derivante dall'incidente automobilistico preveda il risarcimento di tali danniÂ».

11 L'articolo 14, paragrafo 2, lettera b), di tale decreto legge stabilisce quanto segue:

Â«Sono parimenti esclusi dalla copertura assicurativa i danni materiali causati alle seguenti persone: (...) l'assicuratoÂ».

12 L'articolo 15, paragrafo 3, di detto decreto legge cosÃ¬ dispone:

Â«Nei casi di rapina, furto, furto d'uso di veicoli e di incidenti stradali dolosamente causati, l'assicurazione non garantisce il pagamento del risarcimento dovuto dai rispettivi autori e complici al proprietario (...)Â».

Procedimento principale e questione pregiudiziale

13 Il 26 aprile 2009 il sig. Tizio Tizio e sua moglie **si trovavano in un podere** di loro proprietÃ , sito a Chamusca (Portogallo), nel cui cortile erano parcheggiati due autoveicoli, uno appartenente al sig. Tizio Tizio, l'altro di proprietÃ della moglie. Verso le ore 18:00, gli interessati constatavano che, al volante del veicolo appartenente al sig. Tizio Tizio, **si trovava uno sconosciuto che metteva in marcia tale veicolo. Il sig. Tizio Tizio e la moglie salivano immediatamente sull'altro veicolo e inseguivano quest'ultimo.**

14 Giunto a un'intersezione, il veicolo del sig. Tizio Tizio si fermava. Anche il sig. Tizio Tizio si fermava, a circa 20 metri da quest'ultimo, e usciva dal veicolo della moglie per dirigersi verso il proprio veicolo.

15 **Il conducente del veicolo del sig. Tizio Tizio faceva quindi marcia indietro e urtava sia il lato destro del veicolo della moglie del sig. Tizio Tizio sia quest'ultimo, facendolo cadere. Detto conducente avanzava, rifaceva, poi, marcia indietro, improvvisamente e rapidamente, investendo il sig. Tizio Tizio, il quale si era appena alzato dal suolo, passando sopra l'interessato, che veniva trascinato dal proprio veicolo per circa 8 metri.**

16 Come conseguenza diretta dell'incidente, il sig. Tizio Tizio subiva varie fatture e traumi. Veniva seguito clinicamente fino all'8 febbraio 2011, messo in congedo per malattia per 654 giorni e continuava ad essere affetto da numerosi postumi dell'incidente.

17 Alla data dell'incidente, la responsabilitÃ civile per i danni causati a terzi dal veicolo del sig. Tizio Tizio era assicurata dalla CA Seguros, in forza di una polizza assicurativa che dichiarava l'interessato come assicurato e conducente abituale di tale veicolo. Detta polizza conteneva, in particolare, le seguenti disposizioni:

â€“ Ã¨ definito terzo Â«chiunque, a seguito di un sinistro coperto dal contratto, subisca un danno che puÃ² essere riparato o risarcito ai sensi del diritto civile o della presente polizza assicurativaÂ» [clausola 1, lettera e)];

â€“ il Â«presente contratto mira a soddisfare l'obbligo di assicurazione della responsabilitÃ civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, previsto all'articolo 4 del decreto legge [n. 291/2007]Â» (clausola 2, punto 1);

â€“ il Â«presente contratto garantisce, nei limiti e alle condizioni legalmente stabilite:

a) la responsabilitÃ civile dell'assicurato, proprietario del veicolo (...) nonchÃ© quella di coloro che sono autorizzati a possederlo o a guidarlo, per i danni, fisici e materiali, causati a terzi;

b) il risarcimento dovuto dagli autori di furto, rapina, furto d'uso di veicoli o di incidenti stradali dolosamente causatiÂ» (clausola 2, punto 2);

â€“ il Â«presente contratto include (...) per quanto concerne gli incidenti verificatisi sul territorio portoghese, l'obbligo di risarcimento sancito dal diritto civileÂ» [clausola 4, punto 1, lettera a)];

â€“ sono Â«esclusi dalla garanzia assicurativa obbligatoria tutti i danni materiali causati [all']assicuratoÂ» [clausola 5, punto 2, lettera b)];

â€“ nei Â«casi di rapina (...) e di incidenti stradali dolosamente causati, l'assicurazione non garantisce il pagamento del risarcimento dovuto dai rispettivi autori e complici al proprietario (...)Â» (clausola 5, punto 5).

18 Il sig. Tizio Tizio ha proposto ricorso dinanzi al Tribunal de Comarca de SantarÃ©m (Tribunale circondariale di SantarÃ©m, Portogallo), chiedendo che la CA Seguros fosse condannata a versargli un indennizzo di importo totale pari a EUR 210 641,00, a titolo di risarcimento dei danni patrimoniali e non patrimoniali subiti, maggiorato degli interessi legali a decorrere dalla notificazione di tale ricorso. Per varie ragioni, la CA Seguros ha concluso per il rigetto di tale ricorso.

19 Detto giudice ha respinto il ricorso del sig. Tizio Tizio in quanto infondato, argomentando, in particolare, che, in forza dell'articolo 15, paragrafo 3, del decreto legge n. 291/2007, il proprietario del veicolo era escluso dalla cerchia dei beneficiari potenziali dell'assicurazione sottoscritta.

20 Avverso tale sentenza il sig. Tizio Tizio ha interposto appello dinanzi al Tribunal da RelaÃ§Ã£o de Ã‰vora (Corte d'appello di Ã‰vora, Portogallo) sostenendo, in particolare, che occorre interpretare restrittivamente detto articolo 15, paragrafo 3, nel senso che esclude il risarcimento dei soli danni materiali subiti dal proprietario del veicolo. Infatti, con tale disposizione, il legislatore non avrebbe contemplato incidenti come quello di cui Ã¨ stato vittima il sig. Tizio Tizio. PoichÃ© l'obiettivo principale del contratto assicurativo di cui trattasi nel procedimento principale consiste nella tutela delle vittime che hanno subÃ¬to danni fisici, con il risarcimento di tutti, salvo il conducente stesso, il risarcimento dei danni fisici subiti dal sig. Tizio Tizio rientrerebbe, nel caso di specie, nella situazione di Â«terzo vittimaÂ».

21 La CA Seguros si oppone a tale interpretazione restrittiva e sostiene, in particolare, che quest'ultima violerebbe l'articolo 9 del cÃ³digo civil (codice civile), in quanto l'assicurazione in questione mira a garantire la responsabilitÃ di Â«chiunque possa essere considerato civilmente responsabile per la riparazione di danni causati a terzi da un veicolo terrestre a motoreÂ». Orbene, non sarebbe ammissibile che la persona responsabile del rischio derivante dalla circolazione di un autoveicolo sia direttamente tutelata a titolo della responsabilitÃ civile, come se avesse la qualitÃ di terzo.

22 Il giudice del rinvio rileva che l'oggetto del ricorso Ã¨ limitato alla determinazione del nesso esistente tra, da un lato, il fatto generatore della responsabilitÃ e l'obbligo di risarcire la vittima che ne deriva, nonchÃ©, dall'altro, i limiti e l'ambito di applicazione del contratto assicurativo di cui trattasi nel procedimento principale.

23 Il Tribunal da RelaÃ§Ã£o de Ã‰vora (Corte d'appello di Ã‰vora) riconosce sia la responsabilitÃ dell'incidente da parte del conducente del veicolo del sig. Tizio Tizio, assicurato con la CA Seguros, sia l'obbligo incombente allo stesso conducente di riparare i danni causati. Detto giudice precisa che, in forza del contratto assicurativo concluso tra il sig. Tizio Tizio e la CA

Seguros, quest'ultima, in una situazione ordinaria in cui la vittima Ã¨ un terzo rispetto al rapporto assicurativo esistente tra il proprietario del veicolo e la sua compagnia assicurativa, Ã¨ chiaramente responsabile del risarcimento dei danni risultanti dalla colpa esclusiva di detto conducente.

24 Orbene, il procedimento principale presenterebbe due particolaritÃ , vale a dire, il fatto che il sinistro sia stato dolosamente causato dal conducente del veicolo del sig. Tizio Tizio e che la vittima ricorrente sia l'assicurato di tale veicolo.

25 Riguardo alla prima di dette particolaritÃ , il giudice del rinvio precisa che l'obbligo incombente all'assicuratore di risarcire i danni risultanti da sinistri stradali dolosamente causati Ã¨ sancito, a partire dal 2007, da una giurisprudenza costante del Supremo Tribunal de JustiÃ§a (Corte suprema, Portogallo).

26 Tuttavia, per quanto concerne la seconda delle suddette particolaritÃ , sia l'articolo 15, paragrafo 3, del decreto legge n. 291/2007 sia il contratto assicurativo di cui trattasi nel procedimento principale prevederebbero espressamente che, nei Â«casi di rapina (...) e di incidenti stradali dolosamente causati, l'assicurazione non garantisce il pagamento del risarcimento dovuto dai rispettivi autori e complici al proprietarioÂ». Orbene, le circostanze della fattispecie corrisponderebbero a entrambe le situazioni. Inoltre, l'articolo 14, paragrafo 2, lettera b), di tale decreto escluderebbe altresÃ¬ Â«dalla copertura assicurativa i danni materiali causati (...) all'assicuratoÂ».

27 Il Tribunal da RelaÃ§Ã£o de Ã‰vora (Corte d'appello di Ã‰vora) e la CA Seguros considerano, inoltre, che l'interpretazione dell'articolo 15, paragrafo 3, del decreto legge n. 291/2007 proposta dal sig. Tizio Tizio non soddisfa i requisiti previsti, al riguardo, dall'articolo 9 del codice civile.

28 Tuttavia, il giudice del rinvio nutre dubbi circa la compatibilitÃ dell'articolo 14, paragrafo 2, lettera b), e dell'articolo 15, paragrafo 3, del decreto legge n. 291/2007 (in prosieguo: la Â«normativa controversaÂ») con il diritto dell'Unione. Esso rileva, in proposito, che la seconda direttiva ha sostituito il rapporto tra il proprietario e l'assicuratore, tipico del contratto assicurativo, con il rapporto tra l'assicuratore e il responsabile dell'incidente, e che la terza direttiva ha confermato che il rapporto determinante, in relazione a qualsiasi disposizione o clausola contrattuale di esclusione dall'assicurazione, era il rapporto esistente tra l'assicuratore e il conducente, e non il rapporto tra l'assicuratore e il proprietario; tale posizione Ã¨ stata ribadita, nel 2008, dal Supremo Tribunal de JustiÃ§a (Corte suprema).

29 Inoltre, il giudice del rinvio ritiene che l'esclusione delle persone contemplate dalla normativa controversa sia definita sulla base di criteri generali e astratti, cosa che la Corte avrebbe dichiarato contraria alle direttive di cui trattasi. Esso s'interroga altresÃ¬ sulla conformitÃ di dette esclusioni, fondate unicamente sulla qualitÃ di proprietario del veicolo oggetto del sinistro, al principio della paritÃ di trattamento.

30 Ãˆ in tale contesto che il Tribunal da RelaÃ§Ã£o de Ã‰vora (Corte d'appello di Ã‰vora) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

Â«Se, nel caso di un incidente stradale a seguito del quale un pedone ha riportato danni fisici e materiali per essere stato intenzionalmente investito dall'autoveicolo di cui il medesimo era proprietario, e che risultava essere guidato dal soggetto che lo aveva rubato, il diritto [dell'Unione], segnatamente [l'articolo] 12, paragrafo 3, e [l'articolo] 13, paragrafo 1, della direttiva 2009/103/CE (...), osti a che il diritto nazionale escluda il riconoscimento di qualsiasi risarcimento al suddetto pedone per il motivo che il medesimo Ã¨ proprietario del veicolo e contraente dell'assicurazioneÂ».

Sulla questione pregiudiziale

31 In via preliminare, occorre anzitutto rilevare che la direttiva 2009/103 non Ã¨ applicabile ratione temporis alla controversia principale. Infatti, tenuto conto della data del sinistro all'origine di quest'ultima, sono applicabili nel caso di specie, in particolare, l'articolo 2, paragrafo 1, della seconda direttiva e l'articolo 1 bis della terza direttiva.

32 Per fornire, poi, una risposta utile alla questione posta, si deve prendere in considerazione, oltre alle disposizioni espressamente previste nella questione pregiudiziale, l'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva nonchÃ© l'articolo 1, paragrafo 1, della seconda direttiva.

33 Infine, poichÃ© il giudice del rinvio ha precisato che l'obbligo incombente all'assicuratore di risarcire i sinistri stradali dolosamente causati Ã¨ sancito, a partire dal 2007, da una giurisprudenza costante del Supremo Tribunal de JustiÃ§a (Corte suprema), risulta che la questione sollevata non verte, in realtÃ , sull'accertamento diretto a stabilire se la prima, la seconda e la terza direttiva impongano o meno la copertura assicurativa obbligatoria dei danni causati da sinistri stradali dolosamente causati, bensÃ¬, specificamente, sulla compatibilitÃ con tali direttive dell'esclusione da tale copertura di un pedone, per il solo

motivo che tale pedone era l'assicurato e il proprietario del veicolo che aveva causato detti danni.

34 Pertanto, occorre rilevare che, con la sua questione, il giudice del rinvio chiede sostanzialmente alla Corte se l'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva, l'articolo 1, paragrafo 1, e l'articolo 2, paragrafo 1, della seconda direttiva nonchÃ© l'articolo 1 bis della terza direttiva debbano essere interpretati nel senso che essi ostano a una normativa nazionale, come quella di cui trattasi nel procedimento principale, che escluda dalla copertura e, di conseguenza, dal risarcimento da parte dell'assicurazione obbligatoria della responsabilitÃ civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, i danni fisici e materiali subiti da un pedone vittima di un sinistro stradale per il solo motivo che tale pedone era l'assicurato e il proprietario del veicolo che aveva causato detti danni.

35 Al riguardo, in primo luogo, occorre ricordare che la normativa dell'Unione in materia di assicurazione obbligatoria della responsabilitÃ civile risultante dalla circolazione di autoveicoli Ã¨ diretta a garantire la libera circolazione sia dei veicoli che stazionano abitualmente nel territorio dell'Unione sia delle persone che si trovano a bordo dei medesimi, nonchÃ© a garantire che le vittime degli incidenti causati da tali veicoli beneficino di un trattamento comparabile indipendentemente dal luogo dell'Unione dove il sinistro Ã¨ avvenuto (sentenza del 1Â° dicembre 2011, Churchill Insurance Company Limited ed Evans, Câ€‘442/10, EU:C:2011:799, punto 27).

36 La prima direttiva, come precisata e integrata dalla seconda e dalla terza direttiva, impone quindi agli Stati membri di garantire che la responsabilitÃ civile risultante dalla circolazione di autoveicoli che stazionano abitualmente sul loro territorio sia coperta da un'assicurazione e precisa, in particolare, i tipi di danni e i terzi vittime che siffatta assicurazione deve coprire (sentenza del 23 ottobre 2012, Marques Almeida, Câ€‘300/10, EU:C:2012:656, punto 27 e giurisprudenza ivi citata).

37 In proposito, la Corte ha giÃ avuto modo di rilevare che l'obiettivo degli articoli 3, paragrafo 1, della prima direttiva, 2, paragrafo 1, della seconda direttiva e 1 della terza direttiva consiste nel garantire che l'assicurazione obbligatoria della responsabilitÃ civile risultante dalla circolazione di autoveicoli consenta a tutti i passeggeri vittime di un incidente causato da un veicolo di essere risarciti dei danni dai medesimi subiti (sentenza del 1Â° dicembre 2011, Churchill Insurance Company Limited ed Evans, Câ€‘442/10, EU:C:2011:799, punto 29).

38 Infatti, l'evoluzione della normativa dell'Unione in materia di assicurazione obbligatoria lascia emergere che detto obiettivo di tutela delle vittime degli incidenti causati da veicoli Ã¨ stato costantemente perseguito e rafforzato dal legislatore dell'Unione (sentenza del 4 settembre 2014, Vnuk, Câ€‘162/13, EU:C:2014:2146, punto 52).

39 In particolare, la direttiva 2005/14, con l'introduzione dell'articolo 1 bis nella terza direttiva, ha esteso la copertura assicurativa di cui all'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva ai danni fisici e materiali subiti da pedoni, ciclisti e altri utenti non motorizzati della strada (v., in tal senso, sentenza del 4 settembre 2014, Vnuk, Câ€‘162/13, EU:C:2014:2146, punto 55).

40 Di conseguenza, dato che il sig. Tizio Tizio aveva la qualitÃ di pedone durante l'incidente in questione nel procedimento principale, Ã¨ giocoforza rilevare che l'articolo 1 bis della terza direttiva impone che i danni fisici e materiali che egli aveva subÃ¬to a seguito di tale incidente e per i quali un pedone puÃ² beneficiare di un risarcimento, conformemente al diritto civile nazionale, siano coperti dall'assicurazione obbligatoria relativa al suo veicolo.

41 Per quanto concerne, in particolare, la qualitÃ di una vittima di un sinistro stradale di assicurato e di proprietario del veicolo coinvolto in tale sinistro, si deve ricordare che la Corte ha dichiarato che l'obiettivo di tutela delle vittime, perseguito dalla prima, dalla seconda e dalla terza direttiva, impone che la posizione giuridica del proprietario del veicolo che si trovava a bordo del medesimo al momento del sinistro come passeggero sia assimilata a quella di qualsiasi altro passeggero vittima dello stesso incidente (sentenza del 1Â° dicembre 2011, Churchill Insurance Company Limited ed Evans, Câ€‘442/10, EU:C:2011:799, punto 30).

42 Analogamente, la Corte ha stabilito che tale obiettivo osta anche al fatto che una normativa nazionale restringa indebitamente la nozione di passeggero coperto dall'assicurazione obbligatoria della responsabilitÃ civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, escludendo da tale nozione coloro che abbiano viaggiato in una parte dell'autoveicolo che non era nÃ© progettata nÃ© equipaggiata per il trasporto di passeggeri (sentenza del 1Â° dicembre 2011, Churchill Insurance Company Limited ed Evans, Câ€‘442/10, EU:C:2011:799, punto 30).

43 La Corte ne ha dedotto che **tale obiettivo di tutela delle vittime impone anche che la situazione giuridica della persona che era assicurata per la guida del veicolo, ma che era passeggero di tale veicolo al momento dell'incidente, sia assimilata a quella di qualsivoglia altro passeggero vittima di tale incidente e che, pertanto, la circostanza che una persona fosse assicurata per guidare il veicolo all'origine dell'incidente non consente di escludere tale persona dalla nozione di Â«terzo vittimaÂ»** ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, della seconda direttiva, qualora essa fosse passeggero, e non conducente, di tale veicolo (sentenza del 1Â° dicembre 2011, Churchill Insurance Company Limited ed Evans, Câ€‘442/10, EU:C:2011:799, punti 31 e 32).

44 Per analogia, si deve considerare che il fatto che un pedone investito durante un sinistro stradale fosse l'assicurato e il proprietario del veicolo che aveva causato tale incidente non consente di escludere tale persona dalla nozione di Â«terzo vittimaÂ» ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, della seconda direttiva e dell'articolo 1 bis della terza direttiva.

45 Infatti, come rilevato dal giudice del rinvio e fatto correttamente valere dalla Commissione, la circostanza che il proprietario del veicolo in questione e assicurato non fosse a bordo del medesimo durante l'incidente, ma sia stato investito, in quanto pedone, da tale veicolo non puÃ² giustificare un trattamento differente, in considerazione dello stesso obiettivo di tutela perseguito dalla prima, dalla seconda e dalla terza direttiva, indicato al punto 41 della presente sentenza.

46 In secondo luogo, riguardo ai diritti riconosciuti a soggetti terzi vittime, occorre ricordare che l'obbligo di copertura, da parte dell'assicurazione della responsabilitÃ civile, dei danni causati ai terzi dagli autoveicoli Ã¨ distinto dalla portata del risarcimento di detti danni a titolo di responsabilitÃ civile dell'assicurato. Infatti, mentre il primo Ã¨ definito e garantito dalla normativa dell'Unione, la seconda Ã¨ sostanzialmente disciplinata dal diritto nazionale (sentenza del 23 ottobre 2012, Marques Almeida, Câ€‘300/10, EU:C:2012:656, punto 28 e giurisprudenza ivi citata).

47 Pertanto, la Corte ha dichiarato che dall'oggetto della prima, della seconda e della terza direttiva, nonchÃ© dal loro tenore letterale, risulta che esse non mirano ad armonizzare i regimi di responsabilitÃ civile degli Stati membri e che, allo stato attuale del diritto dell'Unione, questi ultimi restano liberi di stabilire il regime di responsabilitÃ civile applicabile a sinistri derivanti dalla circolazione di autoveicoli (sentenza del 23 ottobre 2012, Marques Almeida, Câ€‘300/10, EU:C:2012:656, punto 29 e giurisprudenza ivi citata).

48 Tuttavia, la Corte ha precisato che gli Stati membri devono esercitare le loro competenze in tale settore nel rispetto del diritto dell'Unione e che le disposizioni nazionali che disciplinano il risarcimento dei sinistri risultanti dalla circolazione di autoveicoli non possono privare la prima, la seconda e la terza direttiva del loro effetto utile (sentenza del 23 ottobre 2012, Marques Almeida, Câ€‘300/10, EU:C:2012:656, punto 31 e giurisprudenza ivi citata).

49 Come la Corte ha parimenti precisato, le suddette direttive sarebbero private di tale effetto se una normativa nazionale, definita in base a criteri generali ed astratti, negasse alla vittima il diritto al risarcimento da parte dell'assicurazione obbligatoria della responsabilitÃ civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, ovvero limitasse tale diritto in misura sproporzionata, esclusivamente sulla base della corresponsabilitÃ della vittima stessa nella realizzazione del danno. Pertanto, tale diritto puÃ² essere limitato soltanto al verificarsi di circostanze eccezionali, in base ad una valutazione caso per caso (sentenza del 23 ottobre 2012, Marques Almeida, Câ€‘300/10, EU:C:2012:656, punto 32 e giurisprudenza ivi citata).

50 Pertanto, dalla giurisprudenza discende che le suddette direttive ostano a una normativa nazionale che consenta di negare o limitare in misura sproporzionata il diritto di un passeggero di essere risarcito dall'assicurazione obbligatoria della responsabilitÃ civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, esclusivamente sulla base della corresponsabilitÃ di detto passeggero nella realizzazione del danno subito (v., in tal senso, sentenza del 23 ottobre 2012, Marques Almeida, Câ€‘300/10, EU:C:2012:656, punto 33 e giurisprudenza ivi citata).

51 Orbene, lo stesso vale riguardo a una normativa nazionale, come la normativa controversa, che consenta di negare a un pedone, esclusivamente sulla base della sua qualitÃ di assicurato e di proprietario del veicolo che gli ha causato danni fisici e materiali, il diritto al risarcimento da parte dell'assicurazione obbligatoria della responsabilitÃ civile risultante dalla circolazione di autoveicoli.

52 Infatti, la Corte ha dichiarato che l'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva osta a che l'assicuratore della responsabilitÃ civile risultante dalla circolazione di autoveicoli possa avvalersi di disposizioni legali o di clausole contrattuali allo scopo di negare il risarcimento alle vittime di un sinistro stradale causato dal veicolo assicurato (sentenza del 1Â° dicembre 2011, Churchill Insurance Company Limited ed Evans, Câ€‘442/10, EU:C:2011:799, punto 33).

53 La Corte ha parimenti dichiarato che l'articolo 2, paragrafo 1, primo comma, della seconda direttiva si limita a ricordare tale obbligo quanto alle disposizioni o alle clausole di una polizza assicurativa previste dal citato articolo che escludano dalla copertura da parte dell'assicurazione della responsabilitÃ civile risultante dalla circolazione di autoveicoli i danni causati ai terzi vittime a causa dell'utilizzo o della guida del veicolo assicurato da parte di persone non autorizzate a guidarlo, non titolari di una patente di guida o da parte di persone che non si sono conformate agli obblighi di legge di ordine tecnico concernenti le condizioni e la sicurezza del veicolo (sentenza del 1Â° dicembre 2011, Churchill Insurance Company Limited ed Evans, Câ€‘442/10, EU:C:2011:799, punto 34).

54 Certamente, in deroga a tale obbligo, l'articolo 2, paragrafo 1, secondo comma, della seconda direttiva prevede che talune vittime potranno non essere risarcite dall'assicuratore, tenuto conto della situazione da esse stesse creata, vale a dire le persone che hanno preso posto nel veicolo che ha causato il danno qualora l'assicuratore possa provare che esse erano a

conoscenza del fatto che il veicolo era stato rubato. Tuttavia, e come giÃ dichiarato dalla Corte, non si puÃ² derogare all'articolo 2, paragrafo 1, primo comma, della seconda direttiva se non in questo solo caso particolare (sentenza del 1Â° dicembre 2011, Churchill Insurance Company Limited ed Evans, Câ€‘442/10, EU:C:2011:799, punto 35).

55 Cionondimeno, nel procedimento principale Ã¨ pacifico che tale ipotesi non sussiste.

56 In tale contesto, Ã¨ giocoforza rilevare che la normativa controversa pregiudica la garanzia, prevista dal diritto dell'Unione, secondo cui la responsabilitÃ civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, determinata secondo il diritto nazionale applicabile, dev'essere coperta da un'assicurazione conforme alla prima, alla seconda e alla terza direttiva.

57 Ne consegue che l'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva nonchÃ© l'articolo 1, paragrafo 1, e l'articolo 2, paragrafo 1, della seconda direttiva devono essere interpretati nel senso che essi ostano a che l'assicuratore della responsabilitÃ civile risultante dalla circolazione di autoveicoli possa avvalersi di una normativa nazionale come la normativa controversa per negare il risarcimento al terzo vittima che abbia subÃ¬to danni fisici e materiali nel corso di un incidente causato da un veicolo assicurato.

58 In terzo luogo, occorre rilevare che tale constatazione non Ã¨ inficiata dall'argomento della CA Seguros secondo cui il sistema di responsabilitÃ civile sarebbe gravemente compromesso se tale responsabilitÃ potesse sorgere nei confronti dello stesso assicurato, ciÃ² che la domanda di risarcimento in questione nel procedimento principale comporterebbe.

59 In proposito, occorre sottolineare che i**l giudice del rinvio ha precisato che l'oggetto del ricorso nel procedimento principale Ã¨ circoscritto, in tale fase del procedimento, alla portata della copertura da parte del contratto assicurativo di cui trattasi nel procedimento principale della responsabilitÃ civile giÃ constatata. Infatti, tale giudice ha affermato di aver giÃ ammesso che il conducente del veicolo assicurato era responsabile della riparazione dei danni che aveva causato e ha rilevato che, in forza del contratto assicurativo concluso tra il sig. Tizio Tizio e la CA Seguros, quest'ultima, in mancanza della normativa controversa, sarebbe responsabile del risarcimento dei danni derivanti dalla colpa esclusiva di detto conducente.**

60 Pertanto, l'argomento della CA Seguros risulta infondato, dato che il giudice del rinvio non ha constatato l'assunzione della responsabilitÃ civile del sig. Tizio Tizio nei confronti di sÃ© stesso, ma piuttosto l'assunzione, nei confronti di quest'ultimo, della responsabilitÃ del conducente del veicolo coinvolto nel sinistro in questione nel procedimento principale.

61 Alla luce di tutti i suesposti rilievi, si deve rispondere alla questione sollevata dichiarando che l'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva, l'articolo 1, paragrafo 1, e l'articolo 2, paragrafo 1, della seconda direttiva nonchÃ© l'articolo 1 bis della terza direttiva devono essere interpretati nel senso che essi ostano a una normativa nazionale, come quella di cui trattasi nel procedimento principale, che esclude dalla copertura e, di conseguenza, dal risarcimento da parte dell'assicurazione obbligatoria della responsabilitÃ civile risultante dalla circolazione di autoveicoli i danni fisici e materiali subiti da un pedone vittima di un sinistro stradale, per il solo motivo che tale pedone era l'assicurato e il proprietario del veicolo che aveva causato detti danni.

Sulle spese

62 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice del rinvio, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Sesta Sezione) dichiara:

L'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 72/166/CEE del Consiglio, del 24 aprile 1972, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilitÃ civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e di controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilitÃ , l'articolo 1, paragrafo 1, e l'articolo 2, paragrafo 1, della seconda direttiva 84/5/CEE del Consiglio, del 30 dicembre 1983, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilitÃ civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, come modificata dalla direttiva 2005/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2005, nonchÃ© l'articolo 1 bis della terza direttiva 90/232/CEE del Consiglio, del 14 maggio 1990, relativa al ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilitÃ civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, come modificata dalla direttiva 2005/14, **devono essere interpretati nel senso che essi ostano a una normativa nazionale, come quella di cui trattasi nel procedimento principale, che esclude dalla copertura e, di conseguenza, dal risarcimento da parte dell'assicurazione obbligatoria della responsabilitÃ civile risultante dalla circolazione di autoveicoli i danni fisici e materiali subiti da un pedone vittima di un sinistro stradale, per il solo motivo che tale pedone era l'assicurato e il proprietario del veicolo**

che aveva causato detti danni.

Firme

- Curia

Hai letto: Il proprietario non e' terzo, quindi non assicurato. Ma la Corte Europea di Giustizia cambia le regole

Approfondimenti: Terzo > Nozione > Sinistro > Proprietario > Conducente > Terzo > Esclusione > Clausola > Contrarieta' > Europa > Sentenza >

Commenti - Segnalazioni - Home Assicurativo.it