Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Nona Sezione)

30 aprile 2025 *

«Rinvio pregiudiziale – Assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli – Direttiva 2009/103/CE – Articolo 13, paragrafo 2 – Sistema di risarcimento – Incidente stradale che coinvolge un veicolo rubato – Onere della prova riguardante la conoscenza, da parte della persona lesa, del furto di tale veicolo – Organismo incaricato del risarcimento – Normativa nazionale interpretata in modo da far gravare l'onere della prova sulla persona lesa – Obbligo di interpretazione conforme al diritto dell'Unione»

Nella causa C-370/24 [Nastolo] [i],

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Tribunale ordinario di Lodi (Italia), con ordinanza del 20 maggio 2024, pervenuta in cancelleria il 23 maggio 2024, nel procedimento

AT

contro

CT,

LA CORTE (Nona Sezione),

composta da N. Jääskinen, presidente di sezione, M. Condinanzi e R. Frendo (relatrice), giudici,

avvocato generale: M. Szpunar

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

– per AT, da A. Egidi e A.E. Lunghi, avvocati;

– per CT, da L. Leo, avvocata;

– per la Commissione europea, da G. Conte, G. Goddin e A. Manzaneque Valverde, in qualità di agenti,

* Lingua processuale: l'italiano.

[i] Il nome della presente causa è un nome fittizio. Non corrisponde al nome reale di nessuna delle parti del procedimento.

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 13 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 AT, una persona fisica ferita in un incidente stradale, e CT, la compagnia designata dal Fondo di garanzia per le vittime della strada (in prosieguo: il «FGVS»), in merito al risarcimento del danno subito da AT a seguito di tale incidente.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

3 I considerando 1, 2 e 20 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 e che modifica le direttive 73/239/CEE e 88/357/CEE del Consiglio (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 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 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 [europea], oltre ad avere un impatto sulla libera circolazione di persone e veicoli. Il rafforzamento e il consolidamento del mercato interno dell'assicurazione autoveicoli dovrebbero quindi costituire un obiettivo fondamentale dell'azione comunitaria nel settore dei servizi finanziari.

(...)

(20) Occorre garantire che le vittime di sinistri della circolazione automobilistica ricevano un trattamento comparabile indipendentemente dal luogo della Comunità ove il sinistro è avvenuto».

4 L'articolo 3 della direttiva 2009/103, recante il titolo «Obbligo d'assicurazione dei veicoli», 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.

I danni coperti e le modalità dell'assicurazione sono determinati nell'ambito delle misure di cui al primo comma.

(...)

L'assicurazione di cui al primo comma copre obbligatoriamente i danni alle cose e i danni alle persone».

5 L'articolo 10 di tale direttiva, recante il titolo «Organismo incaricato del risarcimento», così prevede:

«1. Ogni Stato membro istituisce o autorizza un organismo incaricato di risarcire, almeno entro i limiti dell'obbligo di assicurazione, i danni alle cose o alle persone causati da un veicolo non identificato o per il quale non vi è stato adempimento dell'obbligo di assicurazione a norma dell'articolo 3.

(...)

2. (...)

Gli Stati membri possono tuttavia escludere il pagamento dell'indennizzo da parte di tale organismo per le persone che di loro spontanea volontà hanno preso posto nel veicolo che ha causato il danno se l'organismo può dimostrare che esse erano al corrente del fatto che il veicolo non era assicurato.

(...)».

6 L'articolo 13 di detta direttiva, intitolato «Clausole di esclusione», ai paragrafi 1 e 2 dispone quanto segue:

«1. Ciascuno Stato membro prende tutte le misure appropriate affinché ai fini dell'applicazione dell'articolo 3 sia reputata senza effetto, per quanto riguarda il ricorso dei terzi vittime di un sinistro, qualsiasi disposizione legale o clausola contrattuale contenuta in un contratto di assicurazione rilasciato conformemente all'articolo 3 che escluda dall'assicurazione l'utilizzo o la guida di autoveicoli da parte:

a) di persone non aventi l'autorizzazione esplicita o implicita;

b) di persone non titolari di una patente di guida che consenta loro di guidare l'autoveicolo in questione;

c) di persone che non si sono conformate agli obblighi di legge di ordine tecnico concernenti le condizioni e la sicurezza del veicolo in questione.

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

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

2. Nel caso di veicoli rubati o ottenuti con la violenza, gli Stati membri possono prevedere che l'organismo di cui all'articolo 10, paragrafo 1, intervenga in luogo e vece dell'assicuratore, alle condizioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo. (...)

(...)».

Diritto italiano

7 L'articolo 283, commi 1 e 2, del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209. Codice delle assicurazioni private (supplemento ordinario alla GURI n. 239, del 13 ottobre 2005), nella versione applicabile alla controversia nel procedimento principale, prevede quanto segue:

«1. Il fondo di garanzia per le vittime della strada, costituito presso la [Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici SpA (Consap)], risarcisce i danni causati dalla circolazione dei veicoli e dei natanti per i quali vi è obbligo di assicurazione, nei casi in cui:

(...)

d) il veicolo sia posto in circolazione contro la volontà del proprietario, (...)

2. Nel caso di cui al comma 1, lettera d), il risarcimento è dovuto, limitatamente ai terzi non trasportati e a coloro che sono trasportati contro la propria volontà ovvero che sono inconsapevoli della circolazione illegale, sia per i danni alla persona sia per i danni a cose».

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

8 Il 6 gennaio 2016 AT è stata invitata a salire a bordo, come passeggera, di un'autovettura di cui il conducente aveva la disponibilità. Durante il tragitto si è verificato un incidente stradale a Lodi (Italia). I due occupanti di tale autovettura hanno dovuto essere trasportati in ospedale, in quanto AT aveva subito gravi lesioni fisiche.

9 Dall'ordinanza di rinvio risulta che il conducente è risultato positivo alla cocaina, agli oppiacei e al tetraidrocannabinolo. Inoltre, nella loro relazione, gli agenti della polizia locale hanno accertato che detta autovettura era stata rubata.

10 Di conseguenza, il conducente e AT sono stati sottoposti a procedimento penale per il reato di ricettazione. Al termine di tale procedimento, AT è stata assolta per non avere commesso il fatto. Nelle more, il conducente è deceduto.

11 L'11 febbraio 2022 AT ha proposto ricorso dinanzi al Tribunale ordinario di Lodi (Italia), giudice del rinvio, nei confronti dell'erede del conducente e CT, in qualità di impresa designata dal FGVS, per ottenere il risarcimento del danno patito in conseguenza del sinistro e quantificato in EUR 233 076, oltre interessi e rivalutazione.

12 CT sostiene dinanzi al giudice del rinvio, da un lato, che il risarcimento previsto all'articolo 283 del codice delle assicurazioni private, nella versione applicabile al procedimento principale, è dovuto solo a favore delle persone trasportate che ignoravano che, al momento dell'incidente, esse si trovavano a bordo di un veicolo che circolava illegalmente e, dall'altro, che, secondo la giurisprudenza della Corte suprema di cassazione (Italia), spetta alla persona lesa provare di non essere a conoscenza del fatto che tale veicolo circolava illegalmente. In tale contesto, CT eccepisce l'irrilevanza della sentenza che ha pronunciato l'assoluzione di AT.

13 AT sostiene che l'articolo 13 della direttiva 2009/103 è sufficientemente chiaro nel senso di imporre l'onere della prova al FGVS. Inoltre, chiede che la disposizione nazionale in conflitto con il diritto dell'Unione sia disapplicata.

14 Il giudice del rinvio fa presente che la Corte suprema di cassazione e i giudici di merito interpretano la normativa nazionale applicabile nel procedimento principale nel senso che l'onere della prova dell'ignoranza della provenienza illegale del veicolo di cui trattasi grava sulla persona lesa, in quanto fatto costitutivo della sua domanda di risarcimento.

15 A tal riguardo, la Corte suprema di cassazione ha dichiarato che il fatto di imporre alla persona lesa l'onere della prova della sua buona fede rientrava nel margine di discrezionalità di cui dispone lo Stato membro interessato in sede di attuazione della direttiva 2009/103. Inoltre, l'obiettivo perseguito dal diritto nazionale resterebbe identico a quello perseguito dal diritto dell'Unione, vale a dire non consentire la compensazione pecuniaria di una persona che fosse a conoscenza del fatto che il veicolo in questione proveniva da un furto.

16 Di conseguenza, il giudice del rinvio ritiene utile interrogare la Corte sull'interpretazione dell'articolo 13 della direttiva 2009/103. Infatti, tale articolo consentirebbe agli Stati membri di prevedere che l'organismo di cui all'articolo 10, paragrafo 1, di tale direttiva intervenga per risarcire la vittima di un incidente causato da un veicolo rubato. Tuttavia, anche se il legislatore nazionale ha previsto l'intervento di tale organismo, nessuna disposizione di detta direttiva stabilisce espressamente che l'onere di provare che la persona lesa era a conoscenza del fatto che

il veicolo in questione circolava illegalmente spetti a detto organismo. Infatti, l'articolo 13, paragrafo 1, secondo comma, della direttiva 2009/103 farebbe riferimento solo al caso specifico della domanda di risarcimento contro la compagnia di assicurazioni.

17 Tuttavia, secondo tale giudice, il combinato disposto dell'articolo 10, paragrafo 2, secondo comma, della direttiva 2009/103 e dell'articolo 13, paragrafo 2, di tale direttiva suggerisce di porre a carico dell'organismo di cui all'articolo 10, paragrafo 1, di detta direttiva l'onere di dimostrare che il veicolo era rubato.

18 Del pari, anche il principio generale secondo cui la persona lesa ha sempre diritto al risarcimento (*vulneratus ante omnia reficiendus*), che è alla base dell'intero corpo normativo dell'Unione in tema di assicurazione obbligatoria degli autoveicoli e sul quale la Corte ha spesso fondato le sue decisioni in materia, deporrebbe a favore di un'interpretazione in tal senso dell'articolo 13 della direttiva 2009/103. Perciò, se la *ratio legis* di tale articolo 13 è quella di consentire al danneggiato incolpevole di avere accesso a un giusto ristoro, non si vede come possa essere quest'ultimo gravato dell'obbligo di provare una circostanza la cui dimostrazione è pressoché impossibile.

19 Inoltre, il principio di effettività del diritto dell'Unione potrebbe essere compromesso se la persona che chiede il risarcimento del danno fosse obbligata a fornire la prova di una circostanza negativa e soprattutto il cui accertamento è pressoché impossibile.

20 Infine, secondo il giudice del rinvio, l'articolo 13 della direttiva 2009/103 non è ancora stato oggetto di interpretazione da parte della Corte. Quest'ultima sarebbe stata chiamata a pronunciarsi solo sull'interpretazione da dare alla normativa anteriore in materia, dichiarando ripetutamente che le disposizioni legislative o le clausole contrattuali che hanno l'effetto di escludere l'applicabilità di una polizza assicurativa possono essere opposte alle vittime di un incidente solo «se l'assicuratore può provare che le persone che per loro spontanea volontà hanno preso posto nel veicolo che ha causato il danno erano a conoscenza del fatto che il veicolo era rubato».

21 Date tali circostanze, il Tribunale ordinario di Lodi ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se l'articolo 13 della direttiva 2009/103/CE debba essere interpretato nel senso che, nel caso di un incidente stradale che abbia coinvolto una persona trasportata a bordo di un veicolo di provenienza furtiva, spetti all'organismo incaricato del risarcimento ai sensi dell'articolo 10 della direttiva 2009/103/CE provare che il danneggiato era a conoscenza della provenienza furtiva dell'automobile;

2) se, in caso affermativo, tale disposizione, così interpretata, osti a una disciplina, quale quella italiana, interpretata ed applicata nel senso che l'onere della prova grava sulla persona trasportata e danneggiata».

Sulle questioni pregiudiziali

22 Con le questioni pregiudiziali, che occorre esaminare congiuntamente, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 13, paragrafo 2, della direttiva 2009/103 debba essere interpretato, da un lato, nel senso che spetta all'organismo di cui all'articolo 10, paragrafo 1, di tale direttiva dimostrare, al fine di liberarsi dal proprio obbligo di risarcimento, che, in caso di incidente

stradale, la persona lesa che di sua spontanea volontà aveva preso posto nel veicolo che ha causato il danno sapeva che quest'ultimo era stato rubato e, dall'altro, che esso osta a una giurisprudenza nazionale che interpreta la normativa nazionale nel senso che, in una situazione del genere, spetta a tale persona, per poter ottenere il risarcimento del danno subito, dimostrare che non era a conoscenza del fatto che tale veicolo era stato rubato.

23 L'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103 impone a ogni Stato membro di adottare 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.

24 A tal riguardo, a norma dell'articolo 10, paragrafo 1, della direttiva 2009/103, ciascuno Stato membro istituisce o autorizza un organismo incaricato di risarcire, almeno entro i limiti dell'obbligo di assicurazione, i danni alle cose o alle persone causati da un veicolo non identificato o per il quale non vi è stato adempimento dell'obbligo di assicurazione a norma dell'articolo 3 di tale direttiva.

25 L'articolo 13, paragrafo 2, primo comma, della direttiva 2009/103 dispone che, nel caso di veicoli rubati o ottenuti con la violenza, gli Stati membri possano prevedere che l'organismo di cui all'articolo 10, paragrafo 1, «intervenga in luogo e vece dell'assicuratore, alle condizioni di cui al paragrafo 1 [di tale] articolo [13]».

26 Occorre rilevare che dalla formulazione dell'articolo 13, paragrafo 2, primo comma, della direttiva 2009/103 risulta espressamente che il legislatore dell'Unione ha inteso applicare a tale organismo le condizioni e le limitazioni applicabili agli assicuratori a norma dell'articolo 13, paragrafo 1, di tale direttiva.

27 Nel caso di specie, dall'ordinanza di rinvio si evince che la Repubblica italiana ha optato per l'intervento dell'organismo di cui all'articolo 10, paragrafo 1, della direttiva 2009/103 in caso di danni causati da veicoli messi in circolazione contro la volontà del loro proprietario.

28 Ebbene, qualora uno Stato membro abbia optato per l'intervento di tale organismo in caso di danni causati da veicoli rubati, tale organismo è tenuto, a norma dell'articolo 13, paragrafo 2, di tale direttiva, in particolare, a rispettare le condizioni previste all'articolo 13, paragrafo 1, della medesima.

29 Al riguardo, a norma dell'articolo 13, paragrafo 1, primo comma, della direttiva 2009/103, una compagnia di assicurazioni che copre la responsabilità civile autoveicoli non può rifiutarsi di risarcire i terzi vittime di un sinistro causato da un veicolo assicurato, avvalendosi di disposizioni legali o di clausole contrattuali contenute in una polizza di assicurazione che escludano dalla copertura, da parte dell'assicurazione della responsabilità civile 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, di persone non titolari di una patente di guida o di persone che non si sono conformate agli obblighi di legge di ordine tecnico concernenti le condizioni e la sicurezza di detto veicolo (sentenza del 19 settembre 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, punto 33).

30 In deroga a tale primo comma, l'articolo 13, paragrafo 1, secondo comma, della direttiva 2009/103 prevede che talune vittime potranno non essere risarcite dalla compagnia di assicurazioni, tenuto conto della situazione che esse stesse hanno creato, vale a dire nel caso in cui il veicolo che ha causato il danno sia stato utilizzato o guidato da persone che non avevano l'autorizzazione

esplicita o implicita e i terzi vittime abbiano di loro spontanea volontà preso posto in tale veicolo, essendo a conoscenza del fatto che quest'ultimo era stato rubato (sentenza del 19 settembre 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, punto 34).

31 A questo proposito, occorre rilevare che, poiché l'articolo 13, paragrafo 1, secondo comma, della direttiva 2009/103 prevede una deroga a una norma generale, tale disposizione deve essere oggetto di interpretazione restrittiva (ordinanza del 13 ottobre 2021, Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, punto 61 e giurisprudenza citata).

32 Qualsiasi altra interpretazione consentirebbe agli Stati membri di limitare il risarcimento dei terzi vittime di un incidente stradale a determinate circostanze, che è appunto ciò che la direttiva 2009/103 è volta ad evitare (ordinanza del 13 ottobre 2021, Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, punto 62 e giurisprudenza citata).

33 Alla luce di tali considerazioni, la Corte ha dichiarato che l'articolo 13, paragrafo 1, primo comma, di tale direttiva deve essere interpretato nel senso che una disposizione legale o una clausola contrattuale contenuta in una polizza assicurativa, che escluda dall'assicurazione l'uso o la guida di veicoli, può essere opposta ai terzi vittime di un incidente automobilistico solo quando l'assicuratore sia in grado di dimostrare che le persone che avevano preso posto di loro spontanea volontà nel veicolo che ha causato il danno sapevano che quest'ultimo era stato rubato (ordinanza del 13 ottobre 2021, Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, punto 63 e giurisprudenza citata).

34 Ne consegue che, alla luce del tenore letterale dell'articolo 13, paragrafo 2, della direttiva 2009/103, qualora uno Stato membro abbia optato per l'intervento dell'organismo di cui all'articolo 10, paragrafo 1, della direttiva 2009/103 in caso di danni causati da veicoli rubati, spetta a quest'ultimo fornire la prova che le persone lese che avevano di loro spontanea volontà preso posto nel veicolo che ha causato il danno sapevano che tale veicolo era rubato per poter opporre a tali vittime una disposizione legale o una clausola contrattuale contenuta in una polizza assicurativa, che esclude dall'assicurazione l'uso o la guida di veicoli, in circostanze del genere.

35 Tale rilievo è confermato tanto dal contesto in cui si inserisce l'articolo 13, paragrafo 2, della direttiva 2009/103 quanto dagli obiettivi perseguiti da tale direttiva, di cui occorre tener conto, secondo costante giurisprudenza della Corte, nell'interpretazione di tale disposizione (v., per analogia, sentenza del 18 dicembre 2019, IT Development, C-666/18, EU:C:2019:1099, punto 37).

36 Per quanto riguarda il contesto in cui si inserisce l'articolo 13, paragrafo 2, della direttiva 2009/103, la conclusione secondo la quale l'onere della prova in questione incombe all'organismo di cui all'articolo 10, paragrafo 1, di tale direttiva è conforme anche all'articolo 10, paragrafo 2, secondo comma, di detta direttiva, secondo il quale spetta a tale organismo, per poter escludere il suo intervento, dimostrare che le persone lese che hanno di loro spontanea volontà preso posto nel veicolo che ha causato il danno erano al corrente del fatto che il veicolo non era assicurato. Pertanto, in un caso del genere, l'onere di dimostrare la conoscenza del fatto che detto veicolo non era assicurato incombe parimenti a detto organismo e non alla vittima dell'incidente stradale.

37 Per quanto attiene agli obiettivi perseguiti dalla direttiva 2009/103, occorre ricordare che, come enunciato dal considerando 1 della direttiva 2009/103, quest'ultima ha codificato la direttiva 72/166, la seconda direttiva 84/5, la terza direttiva 90/232, la direttiva 2000/26 e la direttiva 2005/14. Tali direttive hanno via via precisato gli obblighi degli Stati membri in materia di assicurazione obbligatoria. Esse miravano, da un lato, ad assicurare la libera circolazione sia dei veicoli che stazionano abitualmente nel territorio dell'Unione europea sia delle persone che vi si

trovano a bordo e, dall'altro, a garantire che le vittime degli incidenti causati da tali veicoli beneficino di un trattamento comparabile, indipendentemente dal luogo dell'Unione in cui il sinistro è avvenuto (sentenza del 19 settembre 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, punto 29 e giurisprudenza citata).

38 Inoltre, dai considerando 2 e 20 della direttiva 2009/103 si evince che essa persegue, in sostanza, gli stessi obiettivi di dette direttive (v., in tal senso, sentenza del 19 settembre 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, punto 30 e giurisprudenza citata).

39 Dall'evoluzione della normativa dell'Unione in materia di assicurazione obbligatoria risulta che l'obiettivo di tutela delle vittime di incidenti causati da tali veicoli è stato costantemente perseguito e rafforzato dal legislatore dell'Unione (sentenza del 19 settembre 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, punto 31 e giurisprudenza citata).

40 Considerando quindi l'obiettivo di tutela delle vittime di incidenti stradali causati dagli autoveicoli, perseguito dalla direttiva 2009/103, la vittima di un incidente stradale non può essere obbligata a dimostrare di non essere a conoscenza del fatto che il veicolo su cui viaggiava era stato rubato, in quanto un simile onere della prova sarebbe contrario a tale obiettivo.

41 Pertanto, alla luce degli elementi di cui dispone la Corte, una giurisprudenza nazionale che fa gravare l'onere della prova dell'ignoranza dell'origine illecita del veicolo che ha causato l'incidente stradale sulla vittima di tale incidente, in quanto fatto costitutivo della sua domanda di risarcimento, non risulta conforme ai requisiti derivanti dall'articolo 13, paragrafo 2, della direttiva 2009/103, fatte salve le verifiche che spetterà al giudice del rinvio effettuare.

42 Per poter dare una risposta utile al giudice del rinvio, occorre fornire precisazioni sugli obblighi incombenti al giudice nazionale nell'ipotesi in cui la giurisprudenza nazionale non sia conforme all'articolo 13, paragrafo 2, della direttiva 2009/103.

43 Occorre ricordare che, secondo giurisprudenza costante della Corte, nell'applicare il diritto interno, i giudici nazionali sono tenuti ad interpretarlo per quanto più possibile alla luce del testo e della finalità della direttiva di cui trattasi, così da conseguire il risultato perseguito da quest'ultima e conformarsi pertanto all'articolo 288, terzo comma, TFUE. Tale obbligo d'interpretazione conforme del diritto nazionale attiene infatti al sistema del Trattato FUE, in quanto permette ai giudici nazionali di assicurare, nell'ambito delle rispettive competenze, la piena efficacia del diritto dell'Unione quando risolvono le controversie ad essi sottoposte (sentenza del 5 marzo 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, punto 41 e giurisprudenza citata).

44 Inoltre, la Corte ha più volte dichiarato che il principio d'interpretazione conforme esige che i giudici nazionali si adoperino al meglio, nei limiti delle loro competenze, prendendo in considerazione il diritto interno nel suo insieme ed applicando i metodi di interpretazione riconosciuti da quest'ultimo, al fine di garantire la piena efficacia della direttiva di cui trattasi e di pervenire ad una soluzione conforme allo scopo perseguito da quest'ultima (sentenza del 5 marzo 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, punto 42).

45 In tale contesto, la Corte ha dichiarato che l'obbligo di interpretazione conforme impone ai giudici nazionali, compresi quelli di ultima istanza, di modificare, se del caso, una giurisprudenza nazionale consolidata se questa si basa su un'interpretazione del diritto interno incompatibile con gli obiettivi di una direttiva. Pertanto, un giudice nazionale non può, in particolare, ritenere

con ragione di trovarsi nell'impossibilità di interpretare una disposizione nazionale in modo conforme al diritto dell'Unione per il solo fatto che tale disposizione è stata costantemente interpretata in un senso che non è compatibile con tale diritto (v., in tal senso, sentenza del 5 marzo 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, punti 43 e 44).

46 Pertanto, spetterà al giudice del rinvio garantire la piena efficacia della direttiva 2009/103 disapplicando, ove necessario, di propria iniziativa, l'interpretazione accolta dai giudici italiani, qualora tale interpretazione non sia compatibile con il diritto dell'Unione (v., per analogia, sentenza del 5 marzo 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, punto 44 e giurisprudenza citata).

47 Tuttavia, tale obbligo di interpretazione conforme trova i suoi limiti nei principi generali del diritto, in particolare in quello della certezza del diritto, nel senso che non può servire da fondamento per un'interpretazione *contra legem* del diritto nazionale (sentenza del 5 marzo 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, punto 45).

48 A tal riguardo, sebbene non spetti alla Corte pronunciarsi sull'interpretazione del diritto italiano, occorre tuttavia rilevare che, secondo la giurisprudenza nazionale citata nell'ordinanza di rinvio, la norma nazionale in base alla quale l'onere della prova in questione graverebbe sulla persona lesa pare non sia chiaramente espressa nell'articolo 283 del decreto legislativo n. 209. Ebbene, se così è effettivamente, un'interpretazione conforme alla direttiva 2009/103 non può essere considerata *contra legem*.

49 Alla luce di tutte le considerazioni che precedono, occorre rispondere alle questioni sollevate dichiarando che l'articolo 13, paragrafo 2, della direttiva 2009/103 deve essere interpretato nel senso che, da un lato, spetta all'organismo di cui all'articolo 10, paragrafo 1, di tale direttiva dimostrare, al fine di liberarsi dal proprio obbligo di risarcimento, che, in caso di incidente stradale, la persona lesa che di sua spontanea volontà aveva preso posto nel veicolo che ha causato il danno sapeva che quest'ultimo era stato rubato e, dall'altro, esso osta a una giurisprudenza nazionale che interpreta la normativa nazionale nel senso che, in una situazione del genere, spetta a tale persona, per poter ottenere il risarcimento del danno subito, dimostrare che non era a conoscenza del fatto che tale veicolo era stato rubato.

Sulle spese

50 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 (Nona Sezione) dichiara:

L'articolo 13, paragrafo 2, 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,

deve essere interpretato nel senso che:

da un lato, spetta all'organismo di cui all'articolo 10, paragrafo 1, di tale direttiva dimostrare, al fine di liberarsi dal proprio obbligo di risarcimento, che, in caso di incidente stradale, la persona lesa che di sua spontanea volontà aveva preso posto nel veicolo che ha causato il danno sapeva che quest'ultimo era stato rubato e, dall'altro, esso osta a una giurisprudenza nazionale che interpreta la normativa nazionale nel senso che, in una situazione del genere, spetta a tale persona, per poter ottenere il risarcimento del danno subito, dimostrare che non era a conoscenza del fatto che tale veicolo era stato rubato.

Jääskinen Condinanzi Frendo

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 30 aprile 2025.

Il cancelliere
A. Calot Escobar

Il presidente di sezione
N. Jääskinen