Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Quinta Sezione)

10 giugno 2021 *

«Rinvio pregiudiziale – Assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione degli autoveicoli – Direttiva 2009/103/CE – Articolo 1, punti 1 e 2 – Articolo 3, primo, secondo e ultimo comma – Nozione di "veicolo" – Obbligo di copertura dei danni alle cose – Portata – Incidente stradale che ha coinvolto un autoarticolato i cui elementi sono oggetto di assicurazioni obbligatorie distinte – Danni causati al semirimorchio da parte del trattore stradale al quale quest'ultimo era agganciato quando tale incidente si è prodotto – Interpretazione della normativa nazionale che esclude la copertura di tali danni da parte dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di tale trattore stradale»

Nella causa C-923/19,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Tribunal Supremo (Corte suprema, Spagna), con decisione del 28 novembre 2019, pervenuta in cancelleria il 17 dicembre 2019, nel procedimento

Van Ameyde España SA

contro

GES, Seguros y Reaseguros SA,

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 la Van Ameyde España SA, da M.I. Castizo Reyes, procuradora, e V. Muñoz Mundina, abogado;

* Lingua processuale: lo spagnolo.

– per la GES, Seguros y Reaseguros SA, da A.M. Álvarez-Buylla Ballesteros, procurador, e J.A. Moreno Martínez de Azcoytia, abogado;

– per il governo spagnolo, da M.J. Ruiz Sánchez, in qualità di agente;

– per la Commissione europea, da H. Tserepa-Lacombe e J. Rius, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 23 febbraio 2021,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 3, ultimo 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 (GU 2009, L 263, pag. 11), in combinato disposto con l'articolo 1 di tale direttiva.

2 Questa domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra la Van Ameyde España SA (in prosieguo: la «Van Ameyde») e la GES Seguros y Reaseguros SA (in prosieguo: la «GES Seguros»), riguardante una richiesta di risarcimento dei danni causati a un semirimorchio in un incidente stradale che ha coinvolto l'autoarticolato.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

3 La direttiva 2009/103 enuncia, nei considerando da 1 a 3 e 20, quanto segue:

«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 del Consiglio [72/166], [84/5], 88/357/CEE e [90/232] del Consiglio e la direttiva [2000/26] 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, [nell'Unione europea], oltre ad avere un impatto sulla libera circolazione di persone e veicoli. (...)

3) Ciascuno Stato membro dovrebbe adottare tutte le misure utili affinché la responsabilità civile relativa alla circolazione dei veicoli che stazionano abitualmente sul suo territorio sia coperta da un'assicurazione. I danni coperti nonché le modalità di detta assicurazione sono determinati nel quadro di tali misure.

(...)

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

4 L'articolo 1 della direttiva 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 ad una strada ferrata, nonché i rimorchi, anche non agganciati;

2) "persona lesa" ogni persona avente diritto al risarcimento del danno causato da veicoli;

(...)».

5 L'articolo 3 di tale direttiva, intitolato «Obbligo d'assicurazione dei veicoli», così dispone:

«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».

6 L'articolo 5 della stessa direttiva, intitolato «Deroga all'obbligo d'assicurazione dei veicoli», prevede:

«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 [europea].

(...)

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.

(...)».

7 Ai sensi dell'articolo 12 della direttiva 2009/103, intitolato «Categorie specifiche di vittime»:

«1. Fatto salvo l'articolo 13, paragrafo 1, secondo comma, l'assicurazione di cui all'articolo 3 copre la responsabilità per i danni alla persona di qualsiasi passeggero, diverso dal conducente, derivanti dall'uso del veicolo.

2. I membri della famiglia dell'assicurato, del conducente o di qualsiasi altra persona la cui responsabilità civile sia sorta a causa di un sinistro e sia coperta dall'assicurazione di cui all'articolo 3 non possono essere esclusi, a motivo del legame di parentela, dal beneficio dell'assicurazione per quanto riguarda i danni alle persone.

3. L'assicurazione di cui all'articolo 3 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 al risarcimento del danno conformemente alla legislazione civile nazionale.

Il presente articolo lascia impregiudicata sia la responsabilità civile sia l'importo dei danni».

Diritto nazionale

8 Il texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (rifusione della legge sulla responsabilità civile e l'assicurazione in materia di circolazione dei veicoli a motore), approvato con il Real Decreto Legislativo 8/2004 (regio decreto legislativo 8/2004), del 29 ottobre 2004 (BOE n. 267, del 5 novembre 2004, pag. 36662), nella versione applicabile alla controversia di cui al procedimento principale (in prosieguo: la «legge sull'assicurazione degli autoveicoli»), prevede, all'articolo 1, paragrafo 1, intitolato «Responsabilità civile», quanto segue:

«Il conducente di autoveicoli a motore è responsabile, in considerazione del rischio creato dalla guida di tali veicoli, dei danni causati a persone o a cose a motivo della circolazione.

(...)

In caso di danni alle cose, il conducente risponde verso i terzi qualora risulti civilmente responsabile in forza delle disposizioni di cui agli articoli 1902 e seguenti del [Código Civil (codice civile)], degli articoli 109 e seguenti del [Código Penal (codice penale)] e delle disposizioni della presente legge.

(...)

Il proprietario non conducente risponde dei danni alle persone e alle cose causati dal conducente qualora sia legato a quest'ultimo da uno dei rapporti disciplinati dall'articolo 1903 del [codice civile] e dall'articolo 120, paragrafo 5, del [codice penale]. Tale responsabilità viene meno se il medesimo proprietario dimostra di aver adoperato tutta la diligenza del buon padre di famiglia per prevenire il danno.

(...)».

9 L'articolo 2 della legge sull'assicurazione degli autoveicoli, intitolato «Sull'obbligo di assicurazione», prevede, al suo paragrafo 1, primo comma:

«Ogni proprietario di veicoli a motore che stazionino abitualmente in Spagna sarà obbligato a stipulare e a mantenere in vigore un contratto di assicurazione per ogni veicolo di cui sia titolare, che copra, fino all'importo dei limiti dell'assicurazione obbligatoria, la responsabilità civile di cui all'articolo 1. Tuttavia, il proprietario è esentato da tale obbligo quando un contratto di assicurazione è stato stipulato da qualsiasi altra persona che vi abbia interesse e che abbia indicato a quale titolo lo ha stipulato».

10 L'articolo 5 di tale legge, intitolato «Ambito di applicazione materiale ed esclusioni», stabilisce, al paragrafo 2:

«L'assicurazione obbligatoria non copre neanche i danni materiali subiti dal veicolo assicurato, dalle cose in esso trasportate o dai beni di cui sia proprietario il contraente, l'assicurato, il proprietario o il conducente, né quelle del coniuge o dei parenti o affini entro il terzo grado di detti soggetti».

11 Il Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (regolamento sull'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile in materia di circolazione di veicoli a motore), approvato con Real Decreto 1507/2008 (regio decreto 1507/2008), del 12 settembre 2008 (BOE n. 222 del 13 settembre 2008, pag. 37487) (in prosieguo: «il regolamento sull'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli»), prevede all'articolo 1, paragrafo 1:

«Sono considerati veicoli a motore, ai fini della responsabilità civile nella circolazione dei veicoli a motore e dell'obbligo di assicurazione, tutti i veicoli idonei alla guida sulla superficie terrestre e azionati da un motore, inclusi ciclomotori, veicoli speciali, rimorchi e semirimorchi (…). Sono esenti dall'obbligo di assicurazione i rimorchi, i semirimorchi e gli apparecchi speciali trainati la cui massa massima autorizzata non supera i 750 kg (...)».

12 L'articolo 19 del regolamento sull'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli, intitolato «Pluralità di danni e di persone che hanno causato il danno», prevede, al paragrafo 2:

«Se, in conseguenza di un unico incidente che coinvolge due o più veicoli coperti dalle rispettive assicurazioni obbligatorie, vengono causati danni a terzi, ogni assicuratore dei veicoli responsabili deve contribuire all'adempimento degli obblighi legali, tenuto conto della responsabilità di ciascuno dei veicoli coinvolti, se questa può essere stabilita, o, in caso contrario, in conformità agli accordi tra

le compagnie di assicurazione; in caso contrario, ogni assicuratore contribuisce in proporzione alla potenza dei veicoli coinvolti.

Qualora i due veicoli in questione siano una motrice e il rimorchio o il semirimorchio ad essa agganciato, o due rimorchi o semirimorchi, e non possa essere determinata l'entità delle colpe concorrenti, ciascuna assicurazione contribuisce all'adempimento [delle] obbligazioni in base all'accordo concluso tra le assicurazioni stesse o, in mancanza, in proporzione all'importo del premio annuale di rischio che corrisponde a ciascun veicolo designato nella polizza assicurativa sottoscritta».

Procedimento principale e questione pregiudiziale

13 Il 3 aprile 2014 si è verificato un incidente stradale che ha coinvolto un autoarticolato composto da un trattore stradale (in prosieguo: il «trattore stradale») e un semirimorchio (in prosieguo: il «semirimorchio»), in cui il semirimorchio è stato danneggiato. È accertato che l'incidente era da imputarsi alla condotta negligente del conducente del trattore stradale e che i danni al semirimorchio sono esclusivamente attribuibili al medesimo.

14 Il trattore stradale era di proprietà della Doctrans Transportes Rodoviarios de Mercadería Lda, una società di diritto portoghese, ed era assicurato per la responsabilità civile obbligatoria risultante dalla sua circolazione presso la società Açoreana, anch'essa di diritto portoghese, rappresentata in Spagna dalla Van Ameyde. Il semirimorchio apparteneva alla Caixarenting SAU, che lo aveva concesso in leasing alla Primafrío SL. Quest'ultima aveva stipulato una polizza assicurativa con la GES Seguros per coprire i danni subiti dal semirimorchio, mentre l'assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile risultante dalla circolazione del semirimorchio era stata stipulata con la Seguros Bilbao SA, che non è parte della controversia pendente dinanzi al giudice del rinvio.

15 La GES Seguros, dopo aver versato alla Primafrío un importo di EUR 34 977,33 a titolo di risarcimento per i danni causati al semirimorchio, il 13 marzo 2015, ha investito il Juzgado de Primera Instancia n. 1 de La Palma del Condado (Tribunale di primo grado n. 1 di La Palma del Condado, Spagna) con un ricorso diretto ad ottenere la condanna della Van Ameyde al pagamento, a titolo di risarcimento, di tale importo, maggiorato degli interessi legali. A sostegno del ricorso, la GES Seguros ha fatto valere, tra l'altro, che, secondo la normativa in vigore all'epoca dei fatti di cui al procedimento principale, il trattore stradale e il semirimorchio erano veicoli indipendenti, appartenenti a proprietari diversi e coperti ciascuno dall'assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile risultante dalla loro circolazione, di modo che il semirimorchio non poteva essere considerato come il carico del veicolo trattore o come una cosa trasportata da quest'ultimo, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, della legge sull'assicurazione degli autoveicoli. Di conseguenza, secondo la GES Seguros, l'esclusione dalla copertura assicurativa obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione dei veicoli a motore, prevista da tale disposizione, non era applicabile. La Van Ameyde si è opposta al ricorso di cui trattasi.

16 Poiché lo stesso ricorso è stato respinto con sentenza del 14 luglio 2016, sulla base del fatto che il semirimorchio doveva essere considerato come un carico o una cosa trasportata dal trattore stradale, la GES Seguros ha interposto appello dinanzi all'Audiencia Provincial de Huelva (Tribunale Provinciale di Huelva, Spagna), che ha accolto il ricorso con sentenza del 22 dicembre 2016.

17 Tale giudice ha considerato che l'esclusione dalla copertura assicurativa obbligatoria prevista dall'articolo 5, paragrafo 2, della legge sull'assicurazione degli autoveicoli per i danni alle cose trasportate nel veicolo assicurato non era applicabile e che, di conseguenza, i danni causati al semirimorchio erano effettivamente coperti dall'assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile risultante dalla circolazione del trattore stradale. Infatti, secondo tale giudice, il semirimorchio non poteva essere considerato come il carico del trattore stradale poiché, tra l'altro, l'esclusione in questione si riferisce ai danni causati non alle merci trasportate «dal» veicolo assicurato ma alle merci trasportate «nel» veicolo assicurato.

18 La Van Ameyde ha presentato ricorso per cassazione dinanzi al Tribunal Supremo (Corte Suprema, Spagna), giudice del rinvio, contro tale sentenza del 22 dicembre 2016, sostenendo che, ai sensi di tale articolo 5, paragrafo 2, i danni causati al semirimorchio sono esclusi dalla copertura dell'assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile risultante dalla circolazione del trattore stradale. A questo proposito, la Van Ameyde sostiene, tra l'altro, che al momento dell'incidente, il trattore stradale e il semirimorchio formavano una «unità funzionale».

19 Il giudice del rinvio fa osservare che, sebbene il trattore stradale e il semirimorchio costituiscano veicoli autonomi, separatamente soggetti, in quanto tali, all'obbligo di assicurazione, la direttiva 2009/103 non contiene una disposizione esplicita relativa alle modalità di determinazione della responsabilità, verso terzi o reciproca, in caso di incidente che coinvolga un autoarticolato, composto da questi due elementi. Tuttavia, esso precisa che, secondo la sua stessa giurisprudenza, la responsabilità dei vari elementi di un autoarticolato è solidale nei confronti dei terzi danneggiati e che l'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento sull'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli disciplina la ripartizione interna della responsabilità. La disposizione di cui trattasi non determina tuttavia in che modo gli assicuratori dei diversi veicoli che compongono un autoarticolato debbano ripartire tra loro le responsabilità allorquando, come nel procedimento di cui è investito, il danno subito da uno di essi è attribuibile esclusivamente all'altro. Tale disposizione non consente quindi di rispondere alla questione se i danni causati al semirimorchio debbano essere coperti dall'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile del veicolo trattore.

20 A tale proposito, il giudice del rinvio cita l'articolo 5, paragrafo 2, della legge sull'assicurazione degli autoveicoli e afferma che le opposte interpretazioni di detta disposizione, in questo caso in primo grado e in appello, si riscontrano anche nella giurisprudenza delle Audiencias Provinciales (tribunali provinciali, Spagna). Per risolvere questo conflitto, la Corte suprema si chiede se l'interpretazione di tale disposizione nel senso di escludere dalla copertura assicurativa obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di un trattore stradale i danni causati al semirimorchio ad esso agganciato in circostanze come quelle di cui al procedimento pendente dinanzi alla stessa, per il fatto che tale semirimorchio è assimilabile al carico di tale trattore stradale o alle cose trasportate da esso o per il fatto che tale trattore stradale e tale semirimorchio, le cui rispettive assicurazioni obbligatorie coprirebbero solo i danni alle cose causati a terzi diversi dai proprietari di uno di tali veicoli, formano un unico veicolo, compromette o riduce la copertura dei danni alle cose da parte dell'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli prevista dall'articolo 3, ultimo comma, della direttiva 2009/103, in combinato disposto con l'articolo 1 della stessa.

21 Alla luce di quanto esposto, il Tribunal Supremo (Corte suprema) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se l'articolo 3, ultimo paragrafo, della [direttiva 2009/103], in combinato disposto con l'articolo 1 della medesima direttiva, osti a un'interpretazione della normativa nazionale [articolo 5, paragrafo 2, della legge sull'assicurazione degli autoveicoli] che, in casi come quello di cui al procedimento principale, considera che i danni subiti dal semirimorchio siano esclusi dalla copertura dell'assicurazione obbligatoria [del trattore stradale al quale lo stesso è agganciato], in quanto equipara il semirimorchio alle cose trasportate nel [trattore stradale], oppure anche per il fatto che, ai fini dei danni materiali, il semirimorchio formerebbe un veicolo unico con [il trattore stradale]».

Sulla questione pregiudiziale

22 Con la sua questione, il giudice nazionale chiede, in sostanza, se l'articolo 3, ultimo comma, della direttiva 2009/103, letto in combinato disposto con l'articolo 1, punti 1 e 2, della stessa, debba essere interpretato nel senso che osta a un'interpretazione della normativa nazionale che escluda dalla copertura e, quindi, dal risarcimento, nell'ambito dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di un trattore stradale, i danni causati da tale trattore al semirimorchio ad esso agganciato al momento dell'incidente, in quanto, ai fini della concessione del risarcimento, il semirimorchio di cui trattasi è considerato come una cosa trasportata dal trattore stradale o come costitutivo di un unico veicolo con lo stesso.

23 Si deve osservare, preliminarmente, che, come risulta dal suo considerando 1, la direttiva 2009/103 ha codificato le direttive anteriori 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 tali direttive anteriori è quindi applicabile all'interpretazione delle disposizioni equivalenti della direttiva 2009/103 (sentenza del 29 aprile 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, punto 35).

24 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. L'articolo 3, secondo comma, della direttiva di cui trattasi dispone che i danni coperti e le modalità dell'assicurazione sono determinati nell'ambito delle misure di cui al primo comma dello stesso articolo 3. L'articolo 3, ultimo comma, della stessa direttiva precisa che l'assicurazione di cui al suo primo comma copre obbligatoriamente i danni alle cose e i danni alle persone. L'articolo 5, paragrafo 2, prevede in particolare che, alle condizioni previste da tale disposizione, ogni Stato membro può derogare alle disposizioni dell'articolo 3 per taluni tipi di veicoli.

25 A tal proposito, occorre ricordare, in primo luogo, che, come la Corte ha già rilevato, l'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103, formulato in termini assai generali, impone agli Stati membri di attuare, nel loro ordinamento giuridico interno, un obbligo generale di assicurazione dei veicoli (sentenza del 4 settembre 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punto 36 e giurisprudenza ivi citata).

26 Pertanto, ciascuno Stato membro deve garantire che, fatte salve le deroghe previste all'articolo 5 di quest'ultima direttiva, «qualsiasi 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).

27 La nozione di «veicolo» è definita 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 ad una strada ferrata, nonché i rimorchi, anche non agganciati».

28 Dal tenore letterale di tali disposizioni risulta senza ambiguità che tanto un trattore stradale quanto un rimorchio, o un semirimorchio, considerati singolarmente, costituiscono un «veicolo» ai sensi di tale disposizione e devono pertanto essere oggetto, fatto salvo l'esercizio da parte dello Stato membro in cui stazionano abitualmente della facoltà di deroga prevista dall'articolo 5 di tale direttiva, di un contratto concluso con una compagnia di assicurazioni al fine di assicurare la responsabilità civile risultante dalla circolazione di tali veicoli, nei limiti definiti dal diritto dell'Unione.

29 Quanto alla questione se, quando un rimorchio, o un semirimorchio, è agganciato a un trattore stradale, perda la sua qualità di «veicolo» ai sensi dell'articolo 1, punto 1, della direttiva 2009/103, o se, quando è agganciato, la combinazione di tale trattore stradale e di detto rimorchio, o semirimorchio, costituisca un unico veicolo ai sensi di tale disposizione, sicché il rimorchio o semirimorchio sfugge a detta qualificazione, occorre rilevare, da un lato, che non vi è nulla nel testo di tale articolo 1, punto 1, a sostegno di tali ipotesi. Infatti, la precisazione che i rimorchi «anche se non agganciati» rientrano nella nozione di «veicolo» ai sensi dell'articolo 1, punto 1, di tale regolamento, e l'uso della congiunzione «nonché» tra le due parti della definizione di tale nozione, rendono evidente che i rimorchi, come i semirimorchi, costituiscono una categoria autonoma di «veicolo», ai sensi di tale disposizione, distinta da quella di «qualsiasi autoveicolo destinato a circolare sul suolo e che può essere azionato da una forza meccanica, senza essere vincolato ad una strada ferrata», la cui qualificazione come tale è indipendente dal fatto che sia o meno agganciato a un altro veicolo ai sensi di tale disposizione.

30 D'altro lato, considerare che, quando è agganciato a un trattore stradale, un rimorchio, o un semirimorchio, costituisce una cosa trasportata da tale trattore stradale o forma un unico veicolo con quest'ultimo e perde quindi la propria qualità di «veicolo», ai sensi dell'articolo 1, punto 1, della direttiva 2009/103, sarebbe inconciliabile con il fatto che la definizione della nozione di «veicolo», ai sensi di tale disposizione, è indipendente dall'uso che viene fatto o che può esser fatto del veicolo di cui trattasi e, quindi, sarebbe in contrasto con la concezione oggettiva di tale nozione (v., in tal senso, sentenza del 4 settembre 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punti 38 e 39 e giurisprudenza ivi citata). Ciò sarebbe del pari inconciliabile con il fatto che la portata dell'obbligo di sottoscrivere un'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione degli autoveicoli deve, per ragioni di certezza del diritto, essere determinata in anticipo, cioè anteriormente all'eventuale coinvolgimento del veicolo di cui trattasi in un incidente (sentenza del 4 settembre 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punto 40).

31 Infatti, se un rimorchio o un semirimorchio perdesse la sua qualità di «veicolo» ai sensi dell'articolo 1, punto 1, della direttiva 2009/103 quando è agganciato a un veicolo trainante, ciò pregiudicherebbe la prevedibilità, la stabilità e la continuità dell'obbligo di assicurazione previsto

all'articolo 3, primo comma, di tale direttiva, il cui rispetto è tuttavia necessario per garantire la certezza del diritto (v., per analogia, sentenza del 29 aprile 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, punto 52).

32 Ne consegue che non può essere compatibile con tale disposizione ritenere che, quando è agganciato a un trattore stradale, un rimorchio, o un semirimorchio, costituisca una cosa trasportata da tale trattore stradale o formi con esso un unico veicolo e perda quindi la sua qualità di «veicolo» ai sensi dell'articolo 1, punto 1, della direttiva 2009/103. Di conseguenza, fatto salvo l'esercizio da parte dello Stato membro, in cui il rimorchio o il semirimorchio staziona abitualmente, dell'opzione concessa a quest'ultimo ai sensi dell'articolo 5 della direttiva 2009/103, qualsiasi rimorchio o semirimorchio è soggetto all'obbligo di assicurazione ai sensi dell'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103, sia esso agganciato o meno a un altro veicolo.

33 Tuttavia, nel caso di specie, dal fascicolo sottoposto alla Corte risulta che, mentre la controversia nel procedimento principale riguarda la qualificazione di un semirimorchio agganciato a un trattore stradale, tale qualificazione è estranea all'obbligo di assicurazione di cui all'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103, come recepito nell'ordinamento spagnolo. È d'altronde pacifico che ciascuno dei due veicoli in questione nel procedimento principale era stato oggetto di un'assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile risultante dalla loro circolazione. D'altro canto, emerge del pari da detto fascicolo che tale qualificazione, risultante dall'interpretazione della normativa nazionale di cui trattasi nel procedimento principale, comporta che al proprietario o al detentore di un semirimorchio danneggiato in circostanze come quelle di cui trattasi nel procedimento principale non sarà risarcito tale danno dall'assicuratore della responsabilità civile risultante dalla circolazione del veicolo che lo trainava al momento dell'incidente. Questa interpretazione riguarda quindi, con riserva delle verifiche che spetta al giudice nazionale effettuare, la portata del diritto delle persone lese di ottenere un risarcimento a titolo della responsabilità civile dell'assicurato.

34 Di conseguenza, occorre ricordare, in secondo luogo, che i considerando della direttiva 2009/103 chiariscono che questa direttiva, come le direttive relative all'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione degli autoveicoli che l'hanno preceduta, è destinata, da un lato, a garantire la libera circolazione sia dei veicoli che stazionano abitualmente nel territorio dell'Unione sia delle persone che si trovano a bordo di essi e, dall'altro, a garantire che le vittime degli incidenti causati da tali veicoli beneficino di un trattamento comparabile, indipendentemente dal luogo dell'Unione dove il sinistro è avvenuto (sentenze del 24 ottobre 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punto 28 e giurisprudenza ivi citata, e del 14 settembre 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, punto 35).

35 La direttiva 2009/103 impone quindi agli Stati membri di garantire che la responsabilità civile risultante dalla circolazione degli autoveicoli che stazionano abitualmente nel loro territorio sia coperta da un'assicurazione e precisa, in particolare, i tipi di danni e i terzi danneggiati che tale assicurazione deve coprire (sentenze del 24 ottobre 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punto 29 e giurisprudenza ivi citata, e del 14 settembre 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, punto 36).

36 Tuttavia, l'obbligo di copertura, da parte dell'assicurazione della responsabilità civile, dei danni causati ai terzi dagli autoveicoli è distinto dalla portata del risarcimento di detti danni a titolo di responsabilità civile dell'assicurato. Infatti, mentre il primo è definito e garantito dalla normativa

dell'Unione, la seconda è sostanzialmente disciplinata dal diritto nazionale (sentenze del 24 ottobre 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punto 30 e giurisprudenza ivi citata, e del 14 settembre 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, punto 46).

37 Infatti, dall'oggetto della direttiva 2009/103 e dal suo tenore letterale risulta che quest'ultima, al pari delle direttive da essa codificate, non mira ad armonizzare i regimi di responsabilità civile degli Stati membri e che, allo stato attuale del diritto dell'Unione, questi ultimi restano liberi di determinare il regime di responsabilità civile applicabile ai sinistri derivanti dalla circolazione degli autoveicoli (sentenze del 24 ottobre 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punto 31 e giurisprudenza ivi citata, e del 14 settembre 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, punto 47).

38 Di conseguenza, e tenuto conto in particolare dell'articolo 1, punto 2, della direttiva 2009/103, allo stato attuale del diritto dell'Unione, gli Stati membri restano, in linea di principio, liberi di determinare, nell'ambito dei loro sistemi di responsabilità civile, in particolare, quali danni causati da autoveicoli debbano essere risarciti, la portata del risarcimento degli stessi e le persone aventi diritto a detto risarcimento (sentenze del 24 ottobre 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punto 32, e del 23 gennaio 2014, Petillo, C-371/12, EU:C:2014:26, punto 30).

39 Ciò premesso, gli Stati membri sono tenuti a garantire che la responsabilità civile risultante dalla circolazione degli autoveicoli applicabile secondo il loro diritto nazionale sia coperta da un'assicurazione conforme alle disposizioni della direttiva 2009/103 (sentenze del 23 gennaio 2014, Petillo, C-371/12, EU:C:2014:26, punto 31 e giurisprudenza ivi citata, e del 7 settembre 2017, Neto de Sousa, C-506/16, EU:C:2017:642, punto 30).

40 Inoltre, gli Stati membri devono esercitare le loro competenze in materia nel rispetto del diritto dell'Unione e le disposizioni nazionali che disciplinano il risarcimento dei sinistri risultanti dalla circolazione dei veicoli non possono privare tale direttiva del suo effetto utile (sentenze del 24 ottobre 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punto 33 e giurisprudenza ivi citata, e del 14 settembre 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, punto 48).

41 Per quanto riguarda la copertura da parte dell'assicurazione obbligatoria dei danni causati dagli autoveicoli che devono essere risarciti ai sensi della normativa nazionale sulla responsabilità civile, occorre rilevare che, anche se l'articolo 3, secondo comma, della direttiva 2009/103 lascia, certamente, gli Stati membri liberi di determinare i danni coperti e le modalità dell'assicurazione obbligatoria, tale libertà è limitata da detta direttiva in quanto rende obbligatoria la copertura di taluni danni fino a concorrenza di importi minimi determinati. Compaiono in particolare tra tali danni, la cui copertura è obbligatoria, i «danni alle cose», come precisato dall'articolo 3, ultimo comma, della direttiva 2009/103 (v., per analogia, sentenza del 24 ottobre 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punti 34 e 37).

42 Tuttavia, non è necessario, per dare una risposta utile al giudice del rinvio nel caso di specie, precisare la portata della nozione di «danni alle cose», ai sensi dell'articolo 3, ultimo comma, della direttiva 2009/103, ma è sufficiente ricordare che, per quanto riguarda la questione di quali persone siano legittimate a chiedere il risarcimento dei danni alle cose, risulta, da un lato, da una lettura combinata dell'articolo 1, punto 2, e dell'articolo 3, primo comma, di tale direttiva che la tutela che deve essere assicurata in virtù di tale direttiva si estende a chiunque abbia diritto, in base alla normativa nazionale sulla responsabilità civile, al risarcimento dei danni causati da autoveicoli (sentenza del 24 ottobre 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punto 42).

43 D'altro lato, anche se, certamente, la direttiva 2009/103 individua, al suo articolo 12, categorie specifiche di vittime e prevede che sia obbligatoria la copertura dei danni alle persone delle categorie di persone individuate ai paragrafi 1 e 2 dell'articolo suddetto, nonché la copertura dei danni alle persone e alle cose delle categorie di persone individuate al paragrafo 3 di tale articolo, qualora queste ultime abbiano diritto a un risarcimento in conformità al diritto civile nazionale, e anche se, certamente, tale direttiva non ha lo scopo di restringere la cerchia delle persone tutelate, ma, al contrario, ha reso obbligatoria la copertura dei danni subiti da determinate persone considerate particolarmente vulnerabili (v., in tal senso, sentenza del 24 ottobre 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punto 43), si impone, tuttavia, la constatazione che il proprietario o il detentore di un semirimorchio danneggiato nelle circostanze di cui al procedimento principale non compare tra le categorie di vittime per le quali la direttiva suddetta impone l'intervento dell'assicuratore della responsabilità civile risultante dalla circolazione del veicolo che ha causato i danni.

44 Inoltre, se è pur vero che la Corte ha più volte considerato che, per garantire l'effetto utile delle disposizioni del diritto dell'Unione, relative all'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione degli autoveicoli, tali disposizioni dovevano essere interpretate nel senso che ostavano alle normative nazionali che pregiudicavano tale effetto utile, in quanto, escludendo d'ufficio o limitando in modo sproporzionato il diritto della vittima a ottenere un risarcimento da parte dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione degli autoveicoli, esse compromettevano la realizzazione dell'obiettivo di tutela delle vittime di incidenti stradali, costantemente perseguito e rafforzato dal legislatore dell'Unione (v., in tal senso, sentenza del 14 settembre 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, punti 38 e 49, e giurisprudenza ivi citata), ciò non accade nel contesto dell'interpretazione di una normativa nazionale come quella di cui trattasi nel procedimento principale.

45 Infatti, il proprietario o il detentore di un semirimorchio danneggiato in circostanze come quelle di cui al procedimento principale non può essere equiparato alle persone considerate dal legislatore dell'Unione come particolarmente vulnerabili, né può essere considerato affine alle vittime che hanno giustificato tali interpretazioni del diritto dell'Unione.

46 Alla luce di tutte le considerazioni che precedono, la questione presentata deve essere risolta nel senso che l'articolo 3, primo, secondo e ultimo comma, della direttiva 2009/103, in combinato disposto con l'articolo 1, punti 1 e 2, della stessa, deve essere interpretato nel senso che non osta ad un'interpretazione della normativa nazionale che escluda dalla copertura, e quindi dal risarcimento, da parte dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di un trattore stradale, i danni causati da quest'ultimo al semirimorchio che vi era agganciato al momento dell'incidente.

Sulle spese

47 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, secondo e ultimo 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, in combinato disposto con l'articolo 1, punti 1 e 2, della stessa, deve essere interpretato nel senso che non osta ad un'interpretazione della normativa nazionale che escluda dalla copertura, e quindi dal risarcimento, da parte dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di un trattore stradale, i danni causati da quest'ultimo al semirimorchio che vi era agganciato al momento dell'incidente.

Firme