SENTENZA DELLA CORTE (Seconda Sezione)

17 marzo 2011 *

Nel procedimento C-484/09,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'art. 234 CE, dal Tribunal da Relação do Porto (Portogallo), con decisione 24 novembre 2009, pervenuta in cancelleria il 30 novembre 2009, nella causa

Manuel Carvalho Ferreira Santos

contro

Companhia Europeia de Seguros SA,

LA CORTE (Seconda Sezione),

composta dal sig. J.N. Cunha Rodrigues, presidente di sezione, dai sigg. A. Arabadjiev (relatore), A. Rosas, A. Ó Caoimh e dalla sig.ra P. Lindh, giudici,

* Lingua processuale: il portoghese

avvocato generale: sig.ra V. Trstenjak
cancelliere: sig. A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

— per il governo portoghese, dal sig. L. Inez Fernandes, in qualità di agente;

— per il governo tedesco, dai sigg. T. Henze e J. Möller, in qualità di agenti;

— per il governo italiano, dalla sig.ra G. Palmieri, in qualità di agente, assistita dal sig. L. Ventrella, avvocato dello Stato;

— per il governo austriaco, dalla sig.ra C. Pesendorfer, in qualità di agente;

— per la Commissione europea, dalle sig.re N. Yerrell e M. Telles Romão, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 7 dicembre 2010,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'art. 3, n. 1, della direttiva del Consiglio 24 aprile 1972, 72/166/CEE, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e di controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità (GU L 103, pag. 1; in prosieguo: la «prima direttiva»), dell'art. 2, n. 1, della seconda direttiva del Consiglio 30 dicembre 1983, 84/5/CEE, 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; in prosieguo: la «seconda direttiva»), nonché dell'art. 1 della terza direttiva del Consiglio 14 maggio 1990, 90/232/CEE, relativa al ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli (GU L 129, pag. 33; in prosieguo: la «terza direttiva»).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra il sig. Carvalho Ferreira Santos (in prosieguo: il «sig. Carvalho») e la Companhia Europeia de Seguros SA (in prosieguo: l'«Europeia de Seguros») in merito al risarcimento da parte di quest'ultima, a titolo di responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, dei danni subiti dal sig. Carvalho in una collisione tra il suo veicolo ed un veicolo la cui responsabilità civile è coperta dall'Europeia de Seguros.

Contesto normativo

Il diritto dell'Unione

3 L'art. 3, n. 1, della prima direttiva è del seguente tenore:

«Ogni Stato membro adotta tutte le misure necessarie (...) 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 di tali misure».

4 L'art. 2, n. 1, della seconda direttiva così dispone:

«Ciascuno Stato membro prende le misure necessarie affinché 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:

— di persone non aventi l'autorizzazione esplicita o implicita

o

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

o

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

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 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».

5 L'art. 1 della terza direttiva prevede quanto segue:

«Fatto salvo l'articolo 2, paragrafo 1, secondo comma della [seconda direttiva], l'assicurazione di cui all'articolo 3, paragrafo 1 della [prima direttiva] copre la responsabi-

lità per i danni alla persona di qualsiasi passeggero, diverso dal conducente, derivanti dall'uso del veicolo.

(...)».

6 L'art. 4 della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 11 maggio 2005, 2005/14/CE, 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 (GU L 149, pag. 14), rubricato «Modifiche della direttiva 90/232/CEE», dispone quanto segue:

«La direttiva 90/232/CEE è così modificata:

(…)

2) è inserito l'articolo seguente:

"*Articolo 1 bis*

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 responsabilità civile, sia l'importo dei danni".

(…)».

7 L'art. 12 della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 16 settembre 2009, 2009/103/CE, concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità (GU L 263, pag. 11), rubricato «Categorie specifiche di vittime», così dispone:

«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.

(…)

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».

Il diritto nazionale

8 L'art. 503, n. 1, del codice civile portoghese è così formulato:

«Chiunque sia effettivamente alla guida di un autoveicolo e lo utilizzi nel proprio interesse, anche se tramite un incaricato, risponde dei danni risultanti dai rischi connessi al veicolo, anche se non è in circolazione».

9 Secondo l'art. 504, n. 1, dello stesso codice:

«La responsabilità per i danni causati da veicoli è disposta a beneficio di terzi, nonché delle persone trasportate».

10 L'art. 506 del codice civile portoghese dispone quanto segue:

«1. Se dalla collisione tra due veicoli risultano danni per entrambi o per uno di essi, e non può attribuirsene la colpa ad alcuno dei conducenti, la responsabilità viene ripartita nella proporzione in cui la condotta pericolosa di ciascuno dei veicoli abbia contribuito al danno; se i danni sono stati causati da uno solo dei veicoli, senza colpa di uno dei conducenti, sarà tenuto al risarcimento solo il soggetto che ne sia responsabile.

2. In caso di dubbio si presumono di pari misura il contributo causale di ciascuno dei veicoli, nonché la colpa di ciascuno dei conducenti».

Causa principale e questione pregiudiziale

11 Il 5 agosto 2000, il ciclomotore condotto dal sig. Carvalho è entrato in collisione con un autoveicolo condotto dal sig. Nogueira Teixeira. Avendo subito un trauma cranico, il sig. Carvalho è stato ricoverato in ospedale ed è rimasto costretto a letto per diversi mesi. Da allora, egli non è più in grado di esercitare una professione.

12 A seguito di tale incidente, il sig. Carvalho ha proposto ricorso nei confronti dell'Europeia de Seguros, in qualità di assicuratore del sig. Nogueira Teixeira, a titolo di responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli. Con tale ricorso, il sig. Carvalho chiede il versamento di un importo di EUR 154 456,36 per il risarcimento dei danni patrimoniali e non patrimoniali che avrebbe subito in occasione del suddetto incidente.

13 Il giudice del rinvio ha rilevato che la colpa non può essere attribuita ad alcuno dei conducenti. Poiché permane un dubbio sulla misura del contributo dei veicoli coinvolti nell'incidente alla produzione dei danni, troverebbe applicazione l'art. 506, n. 2, del codice civile portoghese, che fissa al 50 % la quota di responsabilità civile di ciascuno dei conducenti.

14 Secondo detto giudice, la responsabilità del conducente del veicolo che ha causato i danni è limitata in proporzione al contributo del veicolo della vittima alla produzione di tali danni. La limitazione della suddetta responsabilità determinerebbe una limitazione proporzionale del risarcimento dovuto alla vittima da parte dell'Europeia de Seguros a titolo di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli.

15 Il giudice del rinvio ritiene che la circostanza che un conducente vittima abbia a sua volta contribuito ai danni derivanti dalla collisione non lo privi tuttavia della sua qualifica di persona lesa, ai sensi dell'art. 1, n. 2, della prima direttiva. Pertanto, il conducente vittima beneficerebbe, per quanto riguarda il risarcimento dei suoi danni alla persona, del principio della tutela delle vittime di incidenti della circolazione sancito dalla Corte nella sentenza 30 giugno 2005, causa C-537/03, Candolin e a. (Racc. pag. I-5745).

16 Orbene, sulla base di tale principio, la Corte avrebbe dichiarato che le normative nazionali che consentono di ridurre o limitare il risarcimento delle vittime di incidenti della circolazione con la motivazione che queste hanno contribuito ai danni che hanno subito sarebbero contrarie al diritto dell'Unione, in quanto priverebbero del loro effetto utile gli artt. 3, n. 1, della prima direttiva, 2, n. 1, della seconda direttiva e 1 della terza direttiva.

17 Il giudice del rinvio rileva, in particolare, che la Corte, pur riconoscendo che la responsabilità civile è una materia che rimane di competenza degli Stati membri, avrebbe precisato che questi ultimi devono esercitare tale competenza nel rispetto del diritto dell'Unione, il quale consente di ridurre il risarcimento dovuto alla vittima dall'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli solamente in casi eccezionali e sulla base di una valutazione individuale.

18 Alla luce di tale giurisprudenza della Corte, il giudice del rinvio nutre dubbi in merito alla compatibilità del regime di responsabilità civile applicabile nella controversia principale con le summenzionate disposizioni del diritto dell'Unione.

19 Ciò premesso, il Tribunal da Relação do Porto ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se, in caso di collisione tra veicoli e quando la responsabilità del sinistro, da cui siano derivati danni fisici e materiali per uno dei conducenti (la persona lesa, che chiede il risarcimento), non possa essere imputata ad alcuno dei conducenti a titolo di colpa, la possibilità di determinare una ripartizione della responsabilità oggettiva (art. 506, nn. 1 e 2, del codice civile) che si rifletta direttamente sulla quantificazione del risarcimento spettante alla persona lesa per i danni patrimoniali e non patrimoniali derivanti dalle lesioni fisiche subite, con conseguente riduzione proporzionale dell'importo del risarcimento, sia in contrasto con il diritto comunitario e, in particolare, con l'art. 3, n. 1, della [prima direttiva], con l'art. 2, n. 1, della [seconda direttiva] e con l'art. 1 della [terza direttiva], nell'interpretazione di tali disposizioni accolta dalla [Corte]».

Sulla questione pregiudiziale

20 Con tale questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se gli artt. 3, n. 1, della prima direttiva, 2, n. 1, della seconda direttiva e 1 della terza direttiva debbano essere interpretati nel senso che essi ostano ad una normativa nazionale che, qualora una collisione tra due veicoli abbia causato danni senza che possa attribuirsi alcuna colpa ai conducenti, ripartisca la responsabilità per tali danni in proporzione al contributo causale di ciascuno dei veicoli al loro verificarsi e, in caso di dubbio, ripartisca detto contributo causale in eguale misura.

21 Il governo portoghese precisa che il diritto al risarcimento della vittima è direttamente e proporzionalmente correlato, ai sensi degli artt. 483 e 499 del codice civile portoghese, alla quota di responsabilità civile accertata in base all'art. 506 di detto codice.

22 I governi tedesco, italiano ed austriaco deducono che sia dall'oggetto sia dal tenore letterale della prima e della seconda direttiva emerge che queste non mirano ad armonizzare i regimi di responsabilità civile degli Stati membri. L'obiettivo del legislatore dell'Unione sarebbe stato quello di disciplinare la portata dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, e non il regime di responsabilità civile applicabile in caso di incidente che coinvolga tali veicoli.

23 Ne conseguirebbe che la compatibilità con il diritto dell'Unione dei criteri di imputazione del danno definiti dalla normativa nazionale sulla responsabilità civile non ricade nel campo di applicazione della prima e della seconda direttiva. Inoltre, l'applicazione di queste ultime presupporrebbe che la questione relativa alla determinazione della portata dei danni risarcibili sia già stata risolta dalle norme sulla responsabilità civile.

24 A tale riguardo, occorre rammentare che dal preambolo della prima e della seconda direttiva emerge che queste sono dirette a garantire, da un lato, la libera circolazione sia dei veicoli che stazionano abitualmente nel territorio dell'Unione, sia delle persone che vi si trovano a bordo e, dall'altro, a garantire che le vittime degli incidenti causati da tali veicoli beneficeranno di un trattamento comparabile, indipendentemente dal luogo dell'Unione in cui il sinistro è avvenuto (sentenze 28 marzo 1996, causa C-129/94, Ruiz Bernáldez, Racc. pag. I-1829, punto 13, nonché 14 settembre 2000, causa C-348/98, Mendes Ferreira e Delgado Correia Ferreira, Racc. pag. I-6711, punto 24).

25 A tale scopo la prima direttiva, come risulta dal suo ottavo «considerando», ha istituito un sistema basato sulla presunzione che i veicoli che stazionano abitualmente sul territorio dell'Unione siano coperti da un'assicurazione. L'art. 3, n. 1, di tale direttiva prevede quindi che gli Stati membri devono adottare tutte le misure necessarie affinché la responsabilità civile relativa alla circolazione dei veicoli che stazionano abitualmente nel loro territorio sia coperta da un'assicurazione (sentenza Mendes Ferreira e Delgado Correia Ferreira, cit., punto 25).

26 Nella sua formulazione iniziale, tale articolo lasciava tuttavia agli Stati membri il compito di determinare i danni coperti, nonché le modalità dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli. Per limitare le disparità quanto alla portata di detto obbligo di assicurazione tra le legislazioni degli Stati membri, come rilevato dal terzo «considerando» della seconda direttiva, l'art. 1 di quest'ultima ha imposto, in materia di responsabilità civile, una copertura obbligatoria dei danni alle cose e dei danni alle persone, a concorrenza di importi determinati, e l'art. 1 della terza direttiva ha esteso tale obbligo alla copertura dei danni alle persone causati ai passeggeri diversi dal conducente (sentenza Mendes Ferreira et Delgado Correia Ferreira, cit., punto 26).

27 L'art. 3, n. 1, della prima direttiva, come precisato e integrato dalla seconda e dalla terza direttiva, impone quindi agli Stati membri di garantire che la responsabilità civile relativa alla circolazione dei veicoli che stazionano abitualmente sul loro territorio sia coperta da un'assicurazione e precisa, in particolare, i tipi di danni e i terzi vittime che tale assicurazione deve coprire (sentenza Mendes Ferreira e Delgado Correia Ferreira, cit., punto 27).

28 La Corte si è già pronunciata sulle conseguenze che devono trarsi da tale obbligo quanto al risarcimento, da parte dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, dei danni causati ai terzi vittime, a titolo di responsabilità civile dell'assicurato.

29 Così, alla luce della finalità di tutela delle vittime, costantemente riaffermata nelle direttive in esame, la Corte ha dichiarato che l'art. 3, n. 1, della prima direttiva osta a che l'assicuratore della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli possa valersi di disposizioni legali o di clausole contrattuali allo scopo di negare il risarcimento ai terzi vittime di un sinistro causato dal veicolo assicurato (v., in tal senso, sentenze citate Ruiz Bernáldez, punto 20, nonché Candolin e a., punto 18).

30 La Corte ha altresì dichiarato che l'art. 2, n. 1, primo comma, della seconda direttiva si limita a ribadire tale obbligo con riferimento alle disposizioni o alle clausole di una polizza che escludano dalla copertura a carico dell'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli i danni cagionati ai terzi a causa dell'utilizzo o della guida del veicolo assicurato da parte di persone non autorizzate a condurlo, 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 del veicolo (sentenze citate Ruiz Bernáldez, punto 21, nonché Candolin e a., punto 19).

31 Occorre tuttavia ricordare che 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 terzi 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 (v., in tal senso, sentenza 19 aprile 2007, causa C-356/05, Farrell, Racc. pag. I-3067, punto 32).

32 A tale riguardo, la Corte ha già affermato che dall'oggetto della prima, della seconda e della terza direttiva, nonché dal loro tenore letterale, risulta che esse non mirano ad armonizzare i regimi di responsabilità civile negli Stati membri e che, allo stato attuale del diritto dell'Unione, questi ultimi restano liberi di stabilire il regime di responsabilità civile applicabile ai sinistri derivanti dalla circolazione dei veicoli (sentenze citate Candolin e a., punto 24, nonché Farrell, punto 33).

33 Dal tenore letterale dell'art. 3, n. 1, della prima direttiva emerge, infatti, che il legislatore dell'Unione non ha inteso precisare il tipo di responsabilità civile, colposa o oggettiva, relativa alla circolazione dei veicoli, che deve essere coperta dall'assicurazione obbligatoria.

34 Tuttavia, gli Stati membri sono obbligati a garantire che la responsabilità civile applicabile secondo il loro diritto nazionale sia coperta da un'assicurazione conforme alle disposizioni delle tre direttive summenzionate (sentenza Farrell, cit., punto 33).

35 Inoltre, con riferimento al diritto della responsabilità civile, la Corte ha già statuito che gli Stati membri devono esercitare le loro competenze in tale settore nel rispetto del diritto dell'Unione e, in particolare, dell'art. 3, n. 1, della prima direttiva, dell'art. 2, n. 1, della seconda direttiva e dell'art. 1 della terza direttiva (sentenze citate Candolin e a., punto 27, nonché Farrell, punto 34).

36 Le disposizioni nazionali del diritto della responsabilità civile che disciplinano il risarcimento dei sinistri risultanti dalla circolazione dei veicoli non possono quindi privare i suddetti articoli del loro effetto utile (sentenze citate Candolin e a., punto 28, nonché Farrell, punto 34).

37 Orbene, ciò accadrebbe se dalla responsabilità della vittima per i danni che ha subito — risultante dalla valutazione, in base al diritto nazionale della responsabilità civile, del suo contributo alla produzione di tali danni — conseguisse l'esclusione d'ufficio o la sproporzionata limitazione del suo diritto al risarcimento, da parte dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, dei danni di cui l'assicurato è responsabile.

38 A tale riguardo, la Corte ha dichiarato che una normativa nazionale, definita in base a criteri generali ed astratti, non può negare o limitare in misura sproporzionata il diritto di un passeggero di essere risarcito dall'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli esclusivamente sulla base della corresponsabilità di quest'ultimo nella realizzazione del danno. Infatti, la portata di un simile diritto può essere limitata, in misura proporzionata, solo al verificarsi di circostanze eccezionali, in base ad una valutazione caso per caso e nel rispetto del diritto dell'Unione (sentenze citate Candolin e a., punto 30, nonché Farrell, punto 35).

39 Nel caso di specie, la causa principale verte sul risarcimento, a titolo di responsabilità civile, dei danni subiti dal conducente di un autoveicolo in una collisione con un altro autoveicolo, in mancanza di colpa imputabile ai conducenti. A differenza delle circostanze all'origine delle sentenze citate Candolin e a. nonché Farrell, la riduzione del risarcimento dei danni subiti dal conducente non deriva da una limitazione della copertura della responsabilità civile da parte dell'assicurazione, ma da una limitazione della responsabilità civile dell'assicurato ai sensi del regime di responsabilità civile applicabile.

40 Infatti, ai sensi dell'art. 506, n. 1, del codice civile portoghese, se dalla collisione tra due veicoli risultano danni, e non può attribuirsene la colpa ad alcuno dei conducenti, la responsabilità civile di questi ultimi viene ripartita nella proporzione in cui la condotta pericolosa di ciascuno dei veicoli abbia contribuito al danno. In caso di dubbio

sulla misura del contributo dei veicoli alla produzione dei danni, il n. 2 di detto articolo prevede che esso sia ripartito in eguale misura.

41 In altri termini, la normativa nazionale, applicabile nell'ambito della controversia principale, è volta a ripartire la responsabilità civile dei danni causati in una collisione tra due autoveicoli in mancanza di colpa imputabile ai conducenti.

42 Come rilevato dal governo portoghese, tale ripartizione di responsabilità determinerà il risarcimento dovuto da ciascuno dei conducenti, a titolo della loro rispettiva responsabilità civile, per i danni causati nella collisione.

43 Contrariamente ai contesti normativi rispettivi che hanno dato luogo alle citate sentenze Candolin e a. nonché Farrell, l'art. 506 del codice civile portoghese non ha l'effetto di escludere d'ufficio o di limitare in misura sproporzionata il diritto delle vittime, segnatamente quello del conducente di un autoveicolo che ha subito danni alla persona in una collisione con un altro autoveicolo, al risarcimento da parte dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli. Infatti, tale disposizione si limita a prevedere che la responsabilità civile sia ripartita in proporzione al contributo di ciascuno dei veicoli alla produzione del danno, il che si riflette, di conseguenza, sull'importo del risarcimento.

44 Pertanto, si deve constatare che tale disposizione non pregiudica la garanzia, prevista dal diritto dell'Unione, che il regime di responsabilità civile applicabile secondo il diritto nazionale sia coperto da un'assicurazione conforme alle tre direttive summenzionate.

45 Tale conclusione è peraltro corroborata dall'art. 1 bis della terza direttiva, inserito in quest'ultima dalla direttiva 2005/14, contenente un riferimento, relativamente alla copertura dei danni alle persone e dei danni alle cose subiti da pedoni, ciclisti e altri utenti non motorizzati della strada, alla legislazione civile nazionale. Poiché la disposizione in parola prevede che, qualora le persone lese abbiano diritto al risarcimento conformemente al diritto nazionale, i suddetti danni siano coperti dall'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, non può avvenire diversamente nel caso del conducente di un autoveicolo che sia, al contempo, vittima e corresponsabile dei danni alla persona che egli ha subito a seguito di un incidente in cui era coinvolto un altro veicolo. A tale riguardo, emerge inoltre dall'art. 12 della direttiva 2009/103 che la copertura da parte dell'assicurazione obbligatoria dei danni causati alle categorie specifiche di vittime, segnatamente gli utenti non motorizzati ed i passeggeri, lascia impregiudicata sia la responsabilità sia l'importo del risarcimento dei suddetti danni.

46 Alla luce delle suesposte considerazioni, occorre risolvere la questione sottoposta dichiarando che l'art. 3, n. 1, della prima direttiva, l'art. 2, n. 1, della seconda direttiva e l'art. 1 della terza direttiva devono essere interpretati nel senso che essi non ostano ad una normativa nazionale che, qualora una collisione tra due veicoli abbia causato danni senza che possa attribuirsi alcuna colpa ai conducenti, ripartisca la responsabilità per tali danni in proporzione al contributo causale di ciascuno dei veicoli al loro verificarsi e, in caso di dubbio, ripartisca detto contributo causale in eguale misura.

Sulle spese

47 Nei confronti delle parti nella causa principale il presente procedimento 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 (Seconda Sezione) dichiara:

L'art. 3, n. 1, della direttiva del Consiglio 24 aprile 1972, 72/166/CEE, 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, l'art. 2, n. 1, della seconda direttiva del Consiglio 30 dicembre 1983, 84/5/CEE, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, e l'art. 1 della terza direttiva del Consiglio 14 maggio 1990, 90/232/CEE, relativa al ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, devono essere interpretati nel senso che essi non ostano ad una normativa nazionale che, qualora una collisione tra due veicoli abbia causato danni senza che possa attribuirsi alcuna colpa ai conducenti, ripartisca la responsabilità per tali danni in proporzione al contributo causale di ciascuno dei veicoli al loro verificarsi e, in caso di dubbio, ripartisca detto contributo causale in eguale misura.

Firme