SENTENZA DELLA CORTE (Quinta Sezione)
14 settembre 2000 *

Nel procedimento C-348/98,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, a norma dell'art. 177 del Trattato CE (divenuto art. 234 CE), dal Tribunal da Comarca di Setúbal (Portogallo) nella causa dinanzi ad esso pendente tra

Vitor Manuel Mendes Ferreira e Maria Clara Delgado Correia Ferreira

e

Companhia de Seguros Mundial Confiança SA,

domanda vertente sull'interpretazione 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), e 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),

* Lingua processuale: il portoghese.

LA CORTE (Quinta Sezione),

composta dai signori D.A.O. Edward, presidente di sezione, L. Sevón (relatore), P.J.G. Kapteyn, P. Jann e H. Ragnemalm, giudici,

avvocato generale: G. Cosmas

cancelliere: R. Grass

viste le osservazioni scritte presentate:

— per il signor Mendes Ferreira e la signora Delgado Correia Ferreira, dall'avv. M.H. Macau Ferreira, del foro di Montemor-o-Novo;

— per la Companhia de Seguros Mundial Confiança SA, dall'avv. J. Geraldes, del foro di Lisbona;

— per il governo italiano, dal professor Umberto Leanza, capo del servizio del contenzioso diplomatico del Ministero degli Affari esteri, in qualità di agente, assistito dal signor O. Fiumara, avvocato dello Stato;

— per la Commissione delle Comunità europee, dal signor A. Caeiro, consigliere giuridico principale, dalla signora C. Tufvesson, consigliere giuridico, e dal signor F. de Sousa Fialho, membro del servizio giuridico, in qualità di agenti,

vista la relazione del giudice relatore,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 21 ottobre 1999,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 Con ordinanza 15 luglio 1998, pervenuta alla cancelleria della Corte il 24 settembre seguente, il Tribunal da Comarca di Setúbal ha sottoposto alla Corte, a norma dell'art. 177 del Trattato CE (divenuto art. 234 CE), sette questioni pregiudiziali sull'interpretazione 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»), e 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 Tali questioni sono state sollevate nell'ambito del procedimento che vede opposti il signor Mendes Ferreira e la signora Delgado Correia Ferreira alla Companhia de Seguros Mundial Confiança SA (in prosieguo: la «Mundial Confiança») riguardo al risarcimento dei danni da essi subiti in occasione di un incidente stradale.

Quadro normativo comunitario

3 Ai sensi 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»):

«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. 1, nn. 1 e 2, della seconda direttiva dispone:

«1. L'assicurazione di cui all'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 72/166/CEE copre obbligatoriamente i danni alle cose e i danni alle persone.

2. Salvo importi maggiori di garanzia eventualmente prescritti dagli Stati membri, ciascuno Stato membro esige che gli importi per i quali tale assicurazione è obbligatoria ammontino:

— per i danni alle persone, ad almeno 350 000 ECU quando vi sia una sola vittima; quando vi siano più vittime implicate in uno stesso sinistro questo importo si moltiplica per il loro numero;

— per i danni alle cose, ad almeno 100 000 ECU per ciascun sinistro indipendentemente dal numero delle vittime.

Gli Stati membri possono prevedere, in sostituzione degli importi minimi di cui sopra, un importo minimo di 500 000 ECU per i danni alle persone, qualora vi siano più vittime di uno stesso sinistro ovvero, per i danni alle persone e alle cose, un importo minimo globale di 600 000 ECU per sinistro, indipendentemente dal numero delle vittime o dalla natura dei danni».

5 L'art. 3 della stessa direttiva prevede:

«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 1, paragrafo 1, non possono essere esclusi, a motivo del legame di parentela, dal beneficio dell'assicurazione per quanto riguarda i danni alle persone».

6 Ai sensi dell'art. 5 della stessa direttiva, come modificato dall'allegato I, parte IX, F, intitolata «Assicurazioni», dell'Atto relativo alle condizioni di adesione del Regno di Spagna e della Repubblica portoghese e agli adattamenti dei trattati (GU 1985, L 302, pag. 23, in particolare pag. 218; in prosieguo: l'«Atto di adesione»):

«1. Gli Stati membri modificano le loro disposizioni nazionali per conformarsi alla presente direttiva entro il 31 dicembre 1987.

(...)

2. Le disposizioni così modificate sono applicate entro il 31 dicembre 1988.

3. In deroga al paragrafo 2:

a) il Regno di Spagna, la Repubblica ellenica e la Repubblica portoghese dispongono di un termine fino al 31 dicembre 1995 per aumentare gli importi di garanzia sino agli importi previsti all'articolo 1, paragrafo 2. Qualora essi si avvalgano di questa facoltà, gli importi della garanzia devono raggiungere, rispetto agli importi previsti in detto articolo:

— una percentuale superiore al 16% entro il 31 dicembre 1988,

— una percentuale del 31% entro il 31 dicembre 1992;

(...)».

7 A norma dell'art. 1, primo comma, della terza direttiva, «l'assicurazione di cui all'articolo 3, paragrafo 1 della direttiva 72/166/CEE copre la responsabilità per i danni alla persona di qualsiasi passeggero, diverso dal conducente, derivanti dall'uso del veicolo».

8 La terza direttiva, sopra menzionata, prevede al suo art. 6:

«1. Gli Stati membri prendono le misure necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 31 dicembre 1992. (...)

2. In deroga al paragrafo 1:

— la Repubblica ellenica, il Regno di Spagna e la Repubblica portoghese dispongono di un termine fino al 31 dicembre 1995 per conformarsi agli articoli 1 e 2;

(...)».

La controversia nella causa a qua e il quadro normativo nazionale

9 Risulta dall'ordinanza di rinvio che il 12 febbraio 1995 avvenne un incidente stradale nel quale venne coinvolto un autoveicolo appartenente al signor Mendes Ferreira, condotto da uno dei figli del proprietario e sul quale viaggiava un altro dei figli, di 12 anni, che subì lesioni mortali. Nell'incidente non rimase coinvolto alcun altro veicolo. È precisato nell'ordinanza di rinvio che nessuna colpa era attribuibile al conducente del veicolo.

10 Per effetto del contratto di assicurazione, il signor Mendes Ferreira aveva trasferito alla Mundial Confiança la responsabilità civile per i rischi derivanti dalla circolazione del veicolo.

11 Il signor Mendes Ferreira e la moglie hanno adito il giudice a quo chiedendo la condanna della Mundial Confiança al pagamento di un indennizzo a risarcimento del danno subito. Quest'ultima si è opposta a tale domanda per il fatto che la normativa portoghese in vigore al momento dei fatti escludeva qualsiasi obbligo di risarcimento.

12 Al riguardo, risulta dall'ordinanza di rinvio che l'art. 504, n. 2, del codice civile portoghese, nella versione vigente al momento dei fatti della causa a qua, prevedeva che, in caso di trasporto a titolo gratuito, il conducente risponde, in linea di massima, solo dei danni causati colposamente. Tale disposizione era generalmente interpretata dai giudici portoghesi nel senso che il passeggero trasportato a titolo gratuito dovesse provare la colpa del conducente del veicolo per ottenere il risarcimento.

13 Secondo il giudice a quo, per adeguare la normativa nazionale alla terza direttiva, in particolare all'art. 1 di quest'ultima, l'art. 504 del codice civile portoghese è stato modificato con decreto legge 6 marzo 1996, n. 14/96, che prevede ormai, al suo n. 3, la possibilità che la responsabilità civile oggettiva sorga anche a favore dei passeggeri trasportati a titolo gratuito, limitandola tuttavia ai soli danni alle persone.

14 Il giudice di rinvio rileva inoltre che, pur se la normativa portoghese applicabile al momento dei fatti della causa a qua avesse riconosciuto, in caso di responsabilità oggettiva, il diritto al risarcimento del passeggero trasportato a titolo gratuito, resta pur sempre il fatto che, ai sensi dell'art. 508, n. 1, del codice civile portoghese, il massimale di risarcimento per le vittime di un incidente stradale, in assenza di qualsiasi colpa del responsabile, corrispondeva al doppio della somma che determina la competenza per valore dei tribunali portoghesi di secondo grado. Poiché tale somma, che è stata fissata nel 1987 e che da allora non è stata mai rivalutata, è pari a PTE 2 000 000, il massimale di risarcimento in assenza di colpa corrisponde a PTE 4 000 000.

15 Tale giudice si domanda se, tenuto conto degli artt. 1, n. 2, e 5, n. 3, come modificato dall'Atto di adesione, della seconda direttiva, gli Stati membri possono stabilire, per il risarcimento delle vittime di incidenti stradali nei quali al conducente responsabile non sia attribuibile alcuna colpa, limiti massimi che siano inferiori ai limiti massimi del capitale obbligatoriamente assicurato prescritti dalla seconda direttiva. La seconda direttiva, infatti, non effettuerebbe

una distinzione tra la responsabilità civile per colpa e la responsabilità civile oggettiva.

16 Il Tribunal da Comarca di Setúbal ha pertanto deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se l'art. 3 della direttiva 84/5/CEE imponga che l'assicurazione obbligatoria di responsabilità civile automobilistica garantisca i danni causati ai familiari del contraente o del conducente del veicolo anche quando i familiari siano trasportati gratuitamente e sussista solamente responsabilità civile oggettiva, non per colpa, o se, in tali casi, sia consentito allo Stato membro escludere la concessione di qualsiasi risarcimento.

2) Se gli importi minimi del capitale assicurato fissati all'art. 1, n. 2, della detta direttiva 84/5/CEE trovino parimenti applicazione nelle fattispecie di responsabilità civile oggettiva, non per colpa, ovvero se sia consentito alla normativa dello Stato membro prevedere che, quando non vi sia colpa da parte del conducente del veicolo responsabile dell'incidente, i massimali di risarcimento siano inferiori ai detti limiti minimi.

3) Se il giudice nazionale sia tenuto ad interpretare la propria legge nazionale in modo da renderla conforme alle disposizioni di una direttiva comunitaria, sia nel caso in cui la trasposizione risulti insufficiente sia nel caso in cui siano state mantenute in vigore norme nazionali preesistenti.

4) Se il giudice debba procedere a tale interpretazione anche quando essa risulti contraria al senso e alla portata generalmente accolti delle norme della

propria legge nazionale ovvero quando tale interpretazione coincida con le intenzioni del legislatore nazionale, ancorché non espresse nel testo dalla legge.

5) Se il giudice nazionale debba procedere a tale interpretazione conforme alle disposizioni di una direttiva comunitaria anche in una controversia che riguardi solo singoli soggetti privati.

6) Se, inoltre, il giudice nazionale debba procedere all'interpretazione della propria legge nazionale in modo conforme al disposto dell'art. 1 della direttiva 90/232/CEE anche in caso di incidente avvenuto anteriormente alla scadenza del termine concesso allo Stato membro ai fini della trasposizione di tale norma nel proprio ordinamento nazionale.

7) Nel caso in cui non fosse possibile interpretare la legge nazionale in modo da renderla conforme alle disposizioni di una direttiva, se il primato del diritto comunitario imponga al giudice nazionale di non applicare le norme nazionali incompatibili con una direttiva, anche nel caso di una controversia che riguardi solamente singoli soggetti privati».

Sulla prima questione

17 Con la sua prima questione il giudice a quo chiede, in sostanza, se l'art. 3 della seconda direttiva imponga che l'assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile derivante dalla circolazione degli autoveicoli copra i danni alle persone causati ai membri della famiglia dell'assicurato, del conducente o di qualsiasi altra persona la cui responsabilità civile sia sorta a causa di un sinistro e che sia coperta dall'assicurazione obbligatoria autoveicoli (in prosieguo: i «membri della famiglia dell'assicurato o del conducente»), trasportati a titolo gratuito,

indipendentemente dall'esistenza della colpa del conducente del veicolo che ha provocato l'incidente.

18 I ricorrenti nella causa a qua sostengono che l'art. 3 della seconda direttiva e l'art. 1 della terza direttiva prevedono la responsabilità civile oggettiva per gli autoveicoli per quanto riguarda la tutela delle persone trasportate a titolo gratuito e dei membri della famiglia del conducente. Tali disposizioni avrebbero un effetto diretto e prevarrebbero sul diritto nazionale.

19 La Mundial Confiança afferma che il giudice di rinvio ha confuso il regime dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione degli autoveicoli al quale si riferiscono le diverse direttive con il regime di diritto privato della responsabilità civile, che non è oggetto di alcun ravvicinamento delle legislazioni. L'art. 3 della seconda direttiva avrebbe avuto il solo obiettivo di costringere gli Stati membri ad eliminare una disparità di trattamento ritenuta ingiusta nell'ambito delle normative nazionali riguardanti l'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione degli autoveicoli, come risulterebbe dai 'considerando' di tale direttiva.

20 Poiché la nuova normativa portoghese riguardante l'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione degli autoveicoli, vale a dire il decreto legge 31 dicembre 1985, n. 522, non prevedeva più l'esclusione, presente nella normativa precedente, dei membri della famiglia dell'assicurato o del conducente, la Repubblica portoghese avrebbe correttamente trasposto le disposizioni dell'art. 3 della seconda direttiva all'atto della sua adesione alle Comunità europee.

21 Il governo italiano sostiene che risulta dall'art. 3 della seconda direttiva che, per quanto riguarda i danni alle persone, i membri della famiglia dell'assicurato e del conducente non possono essere esclusi dalla garanzia dell'assicurazione a motivo del legame di parentela, siano essi trasportati o meno. Tale governo indica,

inoltre, al pari della Commissione, che le tre direttive relative all'assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione degli autoveicoli prescindono tutte dall'eventuale sussistenza di una colpa da parte del conducente, non distinguendo tra la responsabilità per colpa e la responsabilità oggettiva.

22 La Commissione ritiene che l'art. 3 della seconda direttiva vada interpretato nel senso che, qualora il diritto nazionale applicabile prescriva la copertura di un passeggero che non sia membro della famiglia dell'assicurato o del conducente del veicolo, tale articolo comporta che debba rimanere disapplicata qualsiasi disposizione legale o contrattuale che esclude dalla stessa protezione un membro della famiglia ferito in un incidente stradale. Per contro, laddove la normativa nazionale non imponga la copertura dei passeggeri, l'art. 3 della seconda direttiva non prevedrebbe la copertura dei membri della famiglia dell'assicurato o del conducente.

23 A tal riguardo, va innanzi tutto constatato che risulta dall'oggetto delle tre direttive relative all'assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione degli autoveicoli, nonché dalla loro formulazione, che esse non mirano ad armonizzare i regimi della responsabilità civile negli Stati membri.

24 Come la Corte ha infatti già constatato nella sentenza 28 marzo 1996, causa C-129/94, Ruiz Bernáldez (Racc. pag. I-1829, punti 13-16), dal preambolo delle direttive controverse emerge che queste sono dirette a garantire, da un lato, la libera circolazione sia dei veicoli che stazionano abitualmente nel territorio della Comunità, sia delle persone che 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 della Comunità dove il sinistro è avvenuto (v., più particolarmente, il quinto 'considerando' della seconda direttiva ed il quarto 'considerando' della terza direttiva).

25 A tal fine, la prima direttiva istituisce un sistema basato sulla presunzione che tutti gli autoveicoli che stazionano abitualmente nel territorio della Comunità

sono coperti da un'assicurazione (ottavo 'considerando'). L'art. 3, n. 1, di tale direttiva prevede quindi che 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.

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. Per limitare le disparità quanto alla portata di detto obbligo di assicurazione tra le legislazioni degli Stati membri (terzo 'considerando' della seconda direttiva), l'art. 1 della seconda direttiva ha imposto, in materia di responsabilità civile, una copertura obbligatoria per i danni alle cose e i danni alle persone, a concorrenza di determinati importi, e l'art. 3 della stessa direttiva ha precisato, per quanto riguarda i danni alle persone, che i membri della famiglia dell'assicurato o del conducente non possono essere esclusi dalla copertura a motivo del legame di parentela. L'art. 1 della terza direttiva ha esteso tale obbligo alla copertura per i danni alla persona di qualsiasi passeggero diverso dal conducente.

27 L'art. 3, n. 1, della prima direttiva, come precisato e completato dalla seconda e dalla terza direttiva, impone quindi agli Stati membri di garantire che la responsabilità civile relativa alla circolazione dei veicoli circolanti abitualmente all'interno del loro territorio sia coperta da un'assicurazione e precisa, in particolare, i tipi di danni e i terzi danneggiati che tale assicurazione deve coprire. Per contro, tale disposizione non si pronuncia sul tipo di responsabilità civile, oggettiva o per colpa, che l'assicurazione deve coprire.

28 In assenza di una normativa comunitaria che precisi il tipo di responsabilità civile riguardante la circolazione dei veicoli che deve essere coperta dall'assicurazione obbligatoria, la scelta del regime di responsabilità civile applicabile ai sinistri derivanti dalla circolazione degli autoveicoli rientra, in linea di principio, nella competenza degli Stati membri.

29 Ne consegue che, allo stato attuale del diritto comunitario, gli Stati membri restano liberi di stabilire il regime della responsabilità civile applicabile ai sinistri derivanti dalla circolazione degli autoveicoli, ma sono obbligati a garantire che la responsabilità civile applicabile ai sensi del loro diritto nazionale sia coperta da un'assicurazione conforme alle disposizioni delle tre direttive citate.

30 Per quanto riguarda, inoltre, il risarcimento dei danni causati ai membri della famiglia dell'assicurato e del conducente, l'art. 3 della seconda direttiva prevede che questi ultimi non possono essere esclusi, a motivo del legame di parentela, dall'assicurazione per quanto riguarda i danni alle persone. Risulta dal nono 'considerando' della seconda direttiva che tale disposizione mira ad accordare, per quanto riguarda i danni alle persone, ai membri della famiglia dell'assicurato o del conducente, una protezione analoga a quella degli altri terzi danneggiati.

31 Ne consegue che i terzi danneggiati in un sinistro non possono essere esclusi dal beneficio dell'assicurazione obbligatoria per gli autoveicoli per il solo fatto di essere membri della famiglia dell'assicurato o del conducente. L'assicurazione obbligatoria per gli autoveicoli deve quindi consentire ai membri della famiglia dell'assicurato o del conducente danneggiati in un incidente causato da un veicolo di essere risarciti per i loro danni alla persona alle stesse condizioni degli altri terzi danneggiati in tale incidente.

32 Di conseguenza, il diritto nazionale di uno Stato membro, qualora imponga la copertura obbligatoria dei danni alle persone causati ai passeggeri terzi trasportati a titolo gratuito, indipendentemente dall'esistenza di una colpa del conducente del veicolo che ha causato l'incidente, deve imporre la medesima copertura dei danni alle persone cagionati ai passeggeri membri della famiglia dell'assicurato o del conducente. Per contro, qualora il diritto nazionale dello Stato membro non imponga tale copertura dei danni alle persone causati ai passeggeri terzi, l'art. 3 della seconda direttiva non gli prescrive di imporla per i

danni alle persone cagionati ai passeggeri membri della famiglia dell'assicurato o del conducente.

33 Occorre, inoltre, rilevare che l'incidente che è all'origine della controversia nella causa a qua è avvenuto il 12 febbraio 1995, ovvero prima dello spirare del termine fissato dalla terza direttiva per la sua trasposizione ad opera della Repubblica portoghese, vale a dire il 31 dicembre 1995. Tale direttiva non può pertanto essere fatta valere dai singoli dinanzi ai giudici nazionali (v. sentenza 3 marzo 1994, causa C-316/93, Vaneetveld, Racc. pag. I-763, punto 16).

34 Si deve tuttavia ricordare che, anche se l'art. 1 della terza direttiva ha esteso la copertura obbligatoria imposta dall'art. 3, n. 1, della prima direttiva, come precisato e completato dalla seconda direttiva, ai danni alla persona di qualsiasi passeggero, diverso dal conducente, risulta dai punti 27-29 della presente sentenza che esso non prescrive il tipo di responsabilità civile che l'assicurazione obbligatoria per gli autoveicoli deve coprire.

35 Si deve pertanto risolvere la prima questione dichiarando che l'art. 3 della seconda direttiva impone che l'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione degli autoveicoli copra i danni alle persone causati ai passeggeri membri della famiglia dell'assicurato o del conducente, trasportati a titolo gratuito, indipendentemente dalla sussistenza di alcuna colpa da parte del conducente del veicolo che ha provocato l'incidente, solo se il diritto nazionale dello Stato membro di cui trattasi prescrive la copertura dei danni alle persone causati nelle medesime condizioni ai passeggeri terzi.

Sulla seconda questione

36 Con la sua seconda questione il giudice a quo chiede se gli artt. 1, n. 2, e 5, n. 3, come modificato dall'Atto di adesione, della seconda direttiva, ostino ad una normativa nazionale che prevede massimali di risarcimento inferiori agli importi minimi di garanzia fissati da tali disposizioni laddove, in assenza di colpa del conducente del veicolo che ha provocato l'incidente, sia sorta solo la responsabilità civile oggettiva.

37 I ricorrenti nella causa a qua e il governo italiano sostengono che gli importi minimi di garanzia fissati nell'art. 1, n. 2, della seconda direttiva sono applicabili alle situazioni nelle quali sorge la responsabilità civile oggettiva e che gli Stati membri non possono prevedere massimali di risarcimento inferiori a tali importi minimi. Il governo italiano aggiunge che, riguardo agli importi minimi, non esiste alcuna distinzione tra la responsabilità per colpa e la responsabilità oggettiva.

38 La Commissione afferma che nessuna delle tre direttive si pronuncia riguardo alla scelta del regime di responsabilità. Il regime nazionale potrebbe pertanto essere un regime di responsabilità oggettiva o un regime di responsabilità per colpa. L'art. 1, n. 2, della seconda direttiva, tuttavia, dovrebbe essere interpretato nel senso che, qualora la responsabilità sia dimostrata e tenuto conto del principio secondo il quale il risarcimento deve coprire i danni effettivamente cagionati, gli importi minimi di garanzia fissati da tale articolo devono essere rispettati, indipendentemente dal tipo di regime di responsabilità applicabile.

39 Al riguardo, risulta dai punti 27 e 28 della presente sentenza che le disposizioni di cui all'art. 3, n. 1, della prima direttiva, come precisate e completate dalla seconda e dalla terza direttiva, in particolare dall'art. 1 della seconda direttiva, non si pronunciano sul tipo di responsabilità civile, oggettiva o per colpa, che l'assicurazione obbligatoria per gli autoveicoli deve coprire. Poiché la normativa comunitaria non disciplina tale questione, la scelta del regime di responsabilità

civile applicabile ai sinistri risultanti dalla circolazione dei veicoli rientra, in linea di massima, nella competenza degli Stati membri.

40 Risulta, nondimeno, dal punto 29 della presente sentenza che la responsabilità civile che, secondo il diritto nazionale dello Stato membro di cui trattasi, si applica ai sinistri risultanti dalla circolazione dei veicoli deve essere coperta da un'assicurazione e che tale assicurazione deve rispettare gli importi minimi di garanzia fissati dagli artt. 1, n. 2, e 5, n. 3, come modificato dall'Atto di adesione, della seconda direttiva. Pertanto, per i sinistri coperti da tale responsabilità civile, la normativa non può prevedere massimali di risarcimento inferiori a tali importi minimi.

41 La seconda questione deve essere pertanto risolta dichiarando che gli artt. 1, n. 2, e 5, n. 3, come modificato dall'Atto di adesione, della seconda direttiva ostano ad una normativa nazionale che preveda massimali per il risarcimento inferiori agli importi minimi di garanzia previsti da tali articoli allorché, in assenza di colpa da parte del conducente del veicolo che ha provocato l'incidente, sia sorta solo la responsabilità civile oggettiva.

Sulla terza, quarta, quinta, sesta e settima questione

42 Tenuto conto della soluzione data alle prime due questioni, la terza, quarta, quinta, sesta e settima questione, relative all'obbligo di procedere ad un'interpretazione conforme al diritto comunitario e all'effetto diretto delle disposizioni di cui trattasi della seconda e della terza direttiva, non sono pertinenti per la soluzione della controversia nella causa a qua. Non è necessario pertanto esaminarle.

Sulle spese

43 Le spese sostenute dal governo italiano, nonché dalla Commissione, che hanno presentato osservazioni alla Corte, non possono dar luogo a rifusione. Nei confronti delle parti nella causa principale il presente procedimento costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese.

Per questi motivi,

LA CORTE (Quinta Sezione),

pronunciandosi sulle questioni sottopostele dal Tribunal da Comarca di Setúbal con ordinanza 15 luglio 1998, dichiara:

1) L'art. 3 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, impone che l'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione degli autoveicoli copra i danni alle persone causati ai passeggeri 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 automobilistica obbligatoria, trasportati a titolo gratuito, indipendentemente dalla sussistenza di una qualche colpa da parte del conducente del veicolo che ha provocato l'incidente, solo se il diritto nazionale dello Stato membro di cui trattasi prescrive la copertura dei danni causati nelle medesime condizioni ai passeggeri terzi.

2) Gli artt. 1, n. 2, e 5, n. 3, come modificato dall'allegato I, parte IX, F, intitolata «Assicurazioni», dell'Atto relativo alle condizioni di adesione del Regno di Spagna e della Repubblica portoghese e agli adattamenti dei trattati, della seconda direttiva 84/5 ostano ad una normativa nazionale che preveda massimali per il risarcimento inferiori agli importi minimi di garanzia previsti da tali articoli allorché, in assenza di colpa da parte del conducente del veicolo che ha provocato l'incidente, sia sorta solo la responsabilità civile oggettiva.

Edward Sevón Kapteyn

Jann Ragnemalm

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 14 settembre 2000.

Il cancelliere

R. Grass

Il presidente della Quinta Sezione

D.A.O. Edward