Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Quinta Sezione)

20 maggio 2021 *

«Rinvio pregiudiziale – Assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli – Direttiva 2009/103/CE – Articolo 3 – Obbligo di copertura per i danni alle cose – Portata – Normativa di uno Stato membro che limita l'obbligo di copertura delle spese di traino del veicolo sinistrato a quelle sostenute nel territorio di tale Stato membro e le spese di stazionamento a quelle rese necessarie da un'indagine penale o per qualsiasi altro motivo»

Nella causa C-707/19,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Sąd Rejonowy dla Łodzi-Śródmieścia w Łodzi (tribunale circondariale di Łódź – Centro, Polonia), con decisione del 2 settembre 2019, pervenuta in cancelleria il 23 settembre 2019, nel procedimento

K.S.

contro

A.B.,

LA CORTE (Quinta Sezione),

composta da E. Regan, presidente di sezione, M. Ilešič, E. Juhász, C. Lycourgos e I. Jarukaitis (relatore), giudici,

avvocato generale: A. Rantos

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

– per A.B., da M. Samocik, radca prawny;

– per il governo polacco, da B. Majczyna, in qualità di agente;

– per il governo lettone, inizialmente da V. Soņeca e K. Pommere, successivamente da K. Pommere, in qualità di agenti;

* Lingua processuale: il polacco.

– per il governo austriaco, da J. Schmoll e M. Winkler-Unger, in qualità di agenti;

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

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

ha pronunciato la seguente

Sentenza

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

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra K.S. e A.B. riguardante una richiesta di rimborso delle spese di stazionamento in Lettonia e di traino verso la Polonia di un veicolo e di un semirimorchio sinistrati a seguito di un incidente automobilistico in Lettonia.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

3 I considerando 2 e 20 della direttiva 2009/103 così recitano:

«(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. Il rafforzamento e il consolidamento del mercato interno dell'assicurazione autoveicoli dovrebbero quindi costituire un obiettivo fondamentale dell'azione [dell'Unione] nel settore dei servizi finanziari.

(...)

(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 di tale direttiva, intitolato «Definizioni», è così formulato:

«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 a 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 della suddetta direttiva, intitolato «Obbligo d'assicurazione dei veicoli», così prevede:

«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.

Ogni Stato membro adotta tutte le misure appropriate affinché il contratto d'assicurazione copra anche:

a) i danni causati nel territorio degli altri Stati membri, secondo la legislazione in vigore in questi Stati,

(...)

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

Diritto lettone

6 L'articolo 28 della Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums (legge relativa all'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile dei proprietari di autoveicoli), del 7 aprile 2004, (*Latvijas Vēstnesis*, 2004, n. 65), nella versione applicabile al procedimento principale (in prosieguo: la «legge lettone sull'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli»), prevede quanto segue:

«Per costi relativi al trasferimento del veicolo o delle sue parti restanti si intendono le spese sostenute per il trasferimento del veicolo o delle sue parti restanti dal luogo dell'incidente stradale fino al luogo di residenza del proprietario o dell'utente autorizzato che guidava il veicolo al momento dell'incidente stradale o fino al luogo di riparazione nel territorio della Repubblica di Lettonia. Qualora in relazione ad un procedimento penale o per altro motivo sia necessario lasciare il veicolo o le sue parti restanti in un parcheggio, il danno comprende anche le spese per il trasferimento del veicolo o delle sue parti restanti fino ad un apposito parcheggio nonché per i servizi di parcheggio».

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

7 Il 30 ottobre 2014, nella città di K. (Lettonia) si è verificato un incidente stradale, nel corso del quale sono stati danneggiati un veicolo e il suo semirimorchio, appartenenti a K.S. e immatricolati in Polonia. A causa dei danni subiti il veicolo e il semirimorchio sono stati rimossi verso un parcheggio ai fini dello stazionamento e poi trainati in Polonia.

8 Le spese di stazionamento in Lettonia ammontavano a 6 020 zloty polacchi (PLN) (circa EUR 1 292) e i costi di traino verso la Polonia a PLN 32 860 (circa EUR 7 054).

9 In seguito a una domanda di rimborso presentata da K.S., la A.B., compagnia di assicurazioni presso la quale era assicurata la responsabilità civile dell'autore dell'incidente, gli ha versato un indennizzo pari a PLN 4 492,44 (circa EUR 964), a titolo di spese di traino in Lettonia. Per contro, la A.B. ha rifiutato di versare qualsiasi rimborso per spese di stazionamento in Lettonia e di traino al di fuori del territorio lettone.

10 Il 23 gennaio 2017, K.S. ha adito il Sąd Rejonowy dla Łodzi-Śródmieścia w Łodzi (Tribunale circondariale di Łódź – Centro, Polonia), giudice del rinvio, di un ricorso diretto a far condannare la A.B. a pagargli, con interessi di mora, la somma complessiva di PLN 28 527,56 (circa EUR 6 124) a titolo di spese di traino al di fuori del territorio lettone e la somma di PLN 6 020 (circa EUR 1 292) a titolo di spese di stazionamento in Lettonia.

11 A propria difesa, la A.B. ha sostenuto che, conformemente al diritto lettone applicabile, essa era tenuta soltanto a rimborsare le spese di traino sostenute nel territorio lettone e le spese di stazionamento connesse con un procedimento penale o un altro procedimento.

12 Il giudice del rinvio constata, in via preliminare, che, conformemente alla Convenzione sulla legge applicabile in materia di incidenti stradali, conclusa all'Aia il 4 maggio 1971, la legge applicabile alla controversia di cui è investito è la legge dello Stato sul cui territorio l'incidente si è verificato, vale a dire la legge lettone.

13 Orbene, poiché l'articolo 28 della legge lettone sull'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli non prevede l'obbligo di coprire né i costi di traino di un veicolo danneggiato, quando il traino ha luogo al di fuori del territorio lettone, né le spese di stazionamento del veicolo immobilizzato, a meno che siano giustificate da un'indagine penale o da qualsiasi altro motivo, il giudice del rinvio si interroga sulla portata dell'articolo 3 della direttiva 2009/103, che impone agli Stati membri l'obbligo generale di garantire che la responsabilità civile risultante dalla circolazione degli autoveicoli sia coperta da un'assicurazione.

14 Esso rileva che tale articolo 3 non precisa la portata della copertura assicurativa obbligatoria che ciascuno Stato membro deve prevedere per quanto riguarda la responsabilità civile risultante dalla circolazione di veicoli, in quanto il secondo comma di tale disposizione precisa unicamente che i danni coperti e le modalità dell'assicurazione sono determinati nell'ambito delle «misure di cui al primo comma», il quale prevede l'obbligo per ciascuno Stato membro di adottare «tutte le misure appropriate».

15 Il giudice del rinvio si chiede quindi se la locuzione «tutte le misure appropriate» debba essere interpretata nel senso che ciascuno Stato membro deve prevedere la copertura da parte dell'assicurazione obbligatoria della totalità dei danni.

16 A tale riguardo, esso sottolinea che la portata di tale locuzione gli sembra meno vincolante nella versione in lingua polacca rispetto alle versioni in lingua inglese e francese. In ogni caso, la giurisprudenza e la dottrina polacche si pronuncerebbero, nel settore dell'assicurazione della responsabilità civile automobilistica, a favore del principio del risarcimento integrale del danno.

17 Il giudice del rinvio rileva che, conformemente all'articolo 3, quarto comma, della direttiva 2009/103, l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione degli autoveicoli copre obbligatoriamente sia i danni alle cose che i danni alle persone. Orbene, a suo avviso, non vi è alcun dubbio che le spese di traino e di stazionamento, come quelle di cui trattasi nel procedimento principale, costituiscano danni alle cose derivanti dall'incidente. Il requisito relativo al nesso di causalità è quindi, dal suo punto di vista, indubbiamente soddisfatto e l'esito della controversia di cui è investito dipende unicamente dall'interpretazione della legge lettone sull'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli.

18 Orbene, l'interpretazione letterale dell'articolo 28 di quest'ultima potrebbe non essere compatibile con lo scopo dell'articolo 3 della direttiva 2009/103, poiché potrebbe portare a una situazione in cui l'assicurazione della responsabilità civile non copre un danno alle cose derivante da un incidente stradale.

19 Infatti, una persona stabilita in uno Stato membro diverso dalla Lettonia e vittima di un incidente stradale in quest'ultimo Stato membro, potrebbe essere privata del suo diritto al risarcimento del danno alle cose costituito dalle spese di traino del suo veicolo danneggiato verso il suo Stato di origine e da quelle connesse alla necessità di lasciare tale veicolo stazionato nel territorio lettone fino a quando venga trainato ai fini della riparazione.

20 In tali circostanze, il Sąd Rejonowy dla Łodzi-Śródmieścia w Łodzi (Tribunale distrettuale di Łódź – Centro) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se l'articolo 3 della direttiva [2009/103] debba essere interpretato nel senso che, nell'ambito di "tutte le misure appropriate", ogni Stato membro è tenuto a prevedere che la responsabilità dell'impresa di assicurazione nell'ambito dell'assicurazione della responsabilità civile copra tutti i danni, comprese le conseguenze del sinistro, quali la necessità di trainare il veicolo della persona lesa fino allo Stato d'origine nonché le spese di parcheggio forzato dei veicoli;

2) In caso di risposta affermativa alla suddetta questione, se tale responsabilità possa essere in qualche modo limitata dalla legislazione degli Stati membri».

Sulle questioni pregiudiziali

21 Con le sue due questioni, che occorre esaminare congiuntamente, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 3 della direttiva 2009/103 debba essere interpretato nel senso che esso osta a una disposizione nazionale in forza della quale l'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli copre a titolo obbligatorio i danni costituiti dalle spese di traino del veicolo danneggiato e le spese di stazionamento forzato di tale veicolo solo qualora il traino abbia luogo all'interno di tale Stato membro e tale stazionamento sia necessario nell'ambito di un'indagine in un procedimento penale o per qualsiasi altro motivo, e, in caso di risposta affermativa, se tale articolo debba essere interpretato nel senso che uno Stato membro può limitare, in un qualsiasi modo, tale responsabilità.

22 A tale proposito, occorre ricordare che l'articolo 3 della direttiva 2009/103 prevede, al primo comma, che ciascuno Stato membro adotta tutte le misure appropriate affinché la responsabilità civile relativa alla circolazione dei veicoli che stazionano abitualmente nel suo territorio sia coperta da un'assicurazione. Inoltre, tale articolo 3 precisa, al secondo comma, che i danni coperti e le modalità dell'assicurazione sono determinati nell'ambito delle misure di cui a detto primo comma, e stabilisce, al suo ultimo comma, che l'assicurazione di cui al primo comma copre obbligatoriamente i danni alle cose e i danni alle persone.

23 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 (sentenza del 23 ottobre 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punto 28 e giurisprudenza ivi citata).

24 Pertanto, la normativa dell'Unione non mira ad armonizzare i regimi di responsabilità civile degli Stati membri, i quali restano, in linea di principio, liberi di determinare il regime di responsabilità civile applicabile ai sinistri derivanti dalla circolazione dei veicoli (v., in tal senso, sentenza del 23 ottobre 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punto 29 e giurisprudenza ivi citata).

25 Di conseguenza, allo stato attuale del diritto dell'Unione, gli Stati membri restano, in linea di principio, liberi di stabilire i loro regimi di responsabilità civile, in particolare i danni causati dagli autoveicoli che devono essere risarciti, la portata del risarcimento di tali danni e le persone che hanno diritto al predetto risarcimento (v., in tal senso, sentenza del 24 ottobre 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punto 32).

26 Tuttavia, gli Stati membri devono esercitare le loro competenze in tale settore nel rispetto del diritto dell'Unione e le disposizioni nazionali che disciplinano il risarcimento dei sinistri risultanti dalla circolazione di autoveicoli non possono privare la legislazione dell'Unione del suo effetto utile (v., in tal senso, sentenza del 23 ottobre 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punto 31 e giurisprudenza ivi citata).

27 Inoltre, occorre ricordare che la direttiva 2009/103 mira a garantire la tutela delle vittime di sinistri causati dagli autoveicoli, obiettivo che è stato costantemente perseguito e rafforzato dal legislatore dell'Unione (v., in tal senso, sentenza del 4 settembre 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punto 47) e che emerge altresì dai considerando 2 e 20 di tale direttiva che l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli ha «un impatto sulla libera circolazione di persone e veicoli». Infatti, la Corte ha precisato a tale proposito che la normativa dell'Unione in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione degli autoveicoli, di cui fa parte la direttiva 2009/103, intende, da un lato, assicurare 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, 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 (v., in tal senso, sentenza del 23 ottobre 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punto 26 e giurisprudenza ivi citata, e del 20 giugno 2019, Línea Directa Aseguradora, C-100/18, EU:C:2019:517, punto 33 e giurisprudenza ivi citata).

28 Nel caso di specie, dalle indicazioni del giudice del rinvio risulta che, sebbene l'articolo 28 della legge lettone sull'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli preveda l'obbligo per l'assicuratore della responsabilità civile di coprire le spese di traino del veicolo danneggiato o del rottame dal luogo dell'incidente fino al luogo di residenza del suo proprietario o dell'utilizzatore autorizzato che guidava il veicolo al momento dell'incidente stradale, o fino al luogo di riparazione dello stesso, tale obbligo sussiste tuttavia solo qualora il traino avvenga nel territorio lettone. Peraltro, benché tale articolo obblighi l'assicuratore della responsabilità civile a coprire le spese di stazionamento del veicolo danneggiato, ciò avviene solo a condizione che esse siano rese necessarie «nell'ambito di un'indagine in un procedimento penale o per qualsiasi altro motivo».

29 A tale proposito, per quanto riguarda, in primo luogo, le spese di traino, è giocoforza constatare che una normativa di uno Stato membro come quella di cui trattasi nel procedimento principale può condurre ad una situazione in cui una persona – il cui veicolo, che staziona abitualmente in un altro Stato membro, sia danneggiato a causa di un sinistro verificatosi nel territorio del primo Stato membro e per il quale sia sorta la responsabilità civile risultante dalla circolazione di un veicolo che staziona abitualmente in tale primo Stato membro – ottenga da parte dell'assicuratore di tale responsabilità civile solo una parte del risarcimento dei danni alle cose previsto per i danni causati ai veicoli che stazionano abitualmente nel territorio del primo Stato membro.

30 Infatti, nei limiti in cui una normativa siffatta prevede la copertura delle sole spese di traino sostenute nel territorio dello Stato membro di cui trattasi, ne consegue che una persona che si trovi in una situazione come quella di K.S. vedrà tali spese di traino almeno in parte escluse dalla copertura nel caso in cui il veicolo sia trainato e riparato nello Stato membro in cui risiede. Per contro, per un incidente analogo di cui sia vittima una persona avente la residenza nello Stato membro in cui ha luogo l'incidente, tale persona beneficerà, da parte di detto assicuratore, di una copertura integrale delle spese di traino del veicolo fino al luogo della sua residenza o della riparazione del veicolo situato in tale Stato membro.

31 Orbene, per costante giurisprudenza, una disposizione nazionale che stabilisca una distinzione fondata sul criterio della residenza rischia di operare principalmente a danno dei cittadini di altri Stati membri, nella misura in cui i soggetti non residenti hanno il più delle volte la nazionalità di un altro Stato (v., per analogia, sentenza del 6 febbraio 2014, Navileme e Nautizende, C-509/12, EU:C:2014:54, punto 14 e giurisprudenza ivi citata).

32 Pertanto, occorre constatare che una normativa come quella di cui trattasi nel procedimento principale introduce una discriminazione tra le persone lese a seconda del loro Stato membro di residenza.

33 Se è vero che l'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103, nella misura in cui tale disposizione fa riferimento a «tutte le misure appropriate», non prevede che ciascuno Stato membro debba provvedere affinché, in materia di assicurazione obbligatoria della responsabilità civile, le imprese di assicurazione coprano la totalità dei danni, resta il fatto che una limitazione della copertura da parte dell'assicurazione obbligatoria dei danni causati dagli autoveicoli non può essere giustificata sul solo fondamento dello Stato membro di residenza della persona lesa. Infatti, la circostanza che la residenza della persona lesa si trovi in uno Stato membro diverso da quello in cui si è verificato l'incidente non può, di per sé, giustificare un trattamento diverso per quanto riguarda la copertura del danno da parte dell'assicuratore, alla luce degli obiettivi di tutela perseguiti da tale direttiva, quali menzionati al punto 27 della presente sentenza.

34 Tale constatazione non pregiudica, tuttavia, il diritto di ciascuno Stato membro di limitare, senza ricorrere a criteri attinenti al suo territorio, il rimborso delle spese di traino, in particolare nel caso in cui i mezzi tecnici di riparazione siano accessibili in un luogo notevolmente più vicino di quello verso il quale si chiede il traino e i costi di traino in un altro Stato membro appaiano, per tale motivo, sproporzionati.

35 In secondo luogo, per quanto riguarda le spese di stazionamento, dal fascicolo di cui dispone la Corte non risulta che la legislazione nazionale di cui al procedimento principale, nella parte in cui prevede la copertura delle spese sostenute a titolo di uno stazionamento necessario «nell'ambito di un'indagine penale o per qualsiasi altro motivo», effettui una qualsiasi distinzione tra le persone aventi la residenza in Lettonia e quelle aventi la residenza in un altro Stato membro. Spetta, tuttavia, al giudice del rinvio verificare se le circostanze di cui al procedimento principale rientrino in una situazione in cui lo stazionamento del veicolo deve essere considerato «necessario» per «qualsiasi altro motivo», e se non sussista effettivamente alcuna differenza di trattamento a tale riguardo a seconda del luogo di residenza del proprietario o del detentore del veicolo sinistrato.

36 Alla luce di tutte le considerazioni che precedono, occorre rispondere alle questioni sollevate dichiarando che l'articolo 3 della direttiva 2009/103 deve essere interpretato nel senso che:

– osta a una disposizione di uno Stato membro ai sensi della quale l'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli copre obbligatoriamente i danni costituiti dalle spese di traino del veicolo danneggiato solo qualora il traino abbia luogo nel territorio di tale Stato membro. Tale constatazione non pregiudica il diritto di detto Stato membro di limitare, senza ricorrere a criteri relativi al suo territorio, il rimborso delle spese di traino e

– non osta a una disposizione di uno Stato membro ai sensi della quale tale assicurazione copre obbligatoriamente i danni costituiti dalle spese di stazionamento del veicolo danneggiato solo qualora lo stazionamento fosse necessario nell'ambito di un'indagine in un procedimento penale o per qualsiasi altro motivo, a condizione che tale limitazione di copertura si applichi senza differenza di trattamento a seconda dello Stato membro di residenza del proprietario o del detentore del veicolo danneggiato.

Sulle spese

37 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 della direttiva 2009/103/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità, deve essere interpretato nel senso che:

– **osta a una disposizione di uno Stato membro ai sensi della quale l'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli copre**

obbligatoriamente i danni costituiti dalle spese di traino del veicolo danneggiato solo qualora il traino abbia luogo nel territorio di tale Stato membro. Tale constatazione non pregiudica il diritto di detto Stato membro di limitare, senza ricorrere a criteri relativi al suo territorio, il rimborso delle spese di traino e

– **non osta a una disposizione di uno Stato membro ai sensi della quale tale assicurazione copre obbligatoriamente i danni costituiti dalle spese di stazionamento del veicolo danneggiato solo qualora lo stazionamento fosse necessario nell'ambito di un'indagine in un procedimento penale o per qualsiasi altro motivo, a condizione che tale limitazione di copertura si applichi senza differenza di trattamento a seconda dello Stato membro di residenza del proprietario o del detentore del veicolo danneggiato.**

Firme