SENTENZA DELLA CORTE (Terza Sezione)

9 giugno 2011 *

Nel procedimento C-409/09,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'art. 234 CE, dal Supremo Tribunal de Justiça (Portogallo), con decisione 2 ottobre 2009, pervenuta in cancelleria il 27 ottobre 2009, nella causa

José Maria Ambrósio Lavrador,

Maria Cândida Olival Ferreira Bonifácio

contro

Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA,

LA CORTE (Terza Sezione),

composta dal sig. K. Lenaerts, presidente di sezione, dai sigg. D. Šváby (relatore), G. Arestis, J. Malenovský e T. von Danwitz, giudici,

* Lingua processuale: il portoghese.

avvocato generale: sig. N. Jääskinen
cancelliere: sig.ra M. Ferreira, amministratore principale

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 27 gennaio 2011,

considerate le osservazioni presentate:

— per il sig. Ambrósio Lavrador e la sig.ra Olival Ferreira Bonifácio, dall'avv. L. Saraiva, advogado;

— per la Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA, dall'avv. J.M. Fonseca, advogado;

— per il governo portoghese, dai sigg. L. Inez Fernandes e D. Marinho Pires, in qualità di agenti;

— per il governo tedesco, dal sig. J. Möller e dalla sig.ra J. Kemper, in qualità di agenti;

— per il governo lettone, dalle sig.re K. Drēviņa e M. Borkoveca, in qualità di agenti;

— per la Commissione europea, dalle sig.re N. Yerrell e M. Teles Romão nonché dal sig. P. Guerra e Andrade, 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 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»), 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 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 che oppone il sig. Ambrósio Lavrador e la sig.ra Olival Ferreira Bonifácio alla Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA (in prosieguo: la «Fidelidade-Mundial»), in merito al risarcimento da parte di quest'ultima, a titolo di responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, dei danni subiti dai ricorrenti nella causa principale in conseguenza di un incidente stradale verificatosi tra il loro figlio minore, che circolava in bicicletta, e un veicolo la cui responsabilità civile è coperta dalla Fidelidade-Mundial.

Contesto normativo

Il diritto dell'Unione

3 A termini dell'art. 3, n. 1, della 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. 2, n. 1, della seconda direttiva dispone quanto segue:

«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 disposizione o] 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 responsabilità 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 sull'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli (GU L 149, pag. 14), intitolato «Modifiche della direttiva 90/232/CEE», dispone quanto segue:

«(...)

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 [auto] 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 Ai sensi del sedicesimo «considerando» della direttiva 2005/14:

«I danni alle persone e alle cose subiti da pedoni, ciclisti e altri utenti non motorizzati della strada che costituiscono di solito la parte più debole in un sinistro dovrebbero essere coperti dall'assicurazione obbligatoria del veicolo coinvolto nel sinistro, se

hanno diritto alla riparazione del danno conformemente alla legislazione civile nazionale. Tale disposizione fa salva la responsabilità civile o il livello del risarcimento per danni in uno specifico incidente, secondo la pertinente legislazione nazionale».

8 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), intitolato «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 [auto]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

9 L'art. 503, n. 1, del codice civile portoghese ha il seguente tenore:

«Chiunque disponga di un veicolo a motore e ne faccia uso nel proprio interesse, anche se attraverso un incaricato, risponde dei danni derivanti dai rischi connessi al veicolo, indipendentemente dal fatto che questo sia in circolazione o meno».

10 L'art. 504, n. 1, di detto codice così recita:

«La responsabilità per i danni causati da veicoli opera a beneficio dei terzi e delle persone trasportate».

11 Ai sensi dell'art. 505 di detto codice:

«Fatto salvo quanto disposto dall'art. 570, la responsabilità di cui all'art. 503, n. 1, è esclusa unicamente quando il sinistro è imputabile alla vittima o a un terzo, o quando esso è dovuto ad un caso di forza maggiore estraneo al funzionamento del veicolo».

12 L'art. 570 dello stesso codice prevede quanto segue:

«1. Qualora la vittima abbia colpevolmente concorso alla genesi o all'aggravamento dei danni, spetta al giudice competente stabilire, in funzione della gravità della colpa imputabile all'una e all'altra parte e delle conseguenze che ne derivano, se il risarcimento debba essere concesso in tutto o in parte, ovvero non debba essere affatto concesso.

2. Se la responsabilità si fonda su una mera presunzione di colpa, la colpa della vittima, salvo disposizione contraria, esclude l'obbligo di risarcimento».

Causa principale e questione pregiudiziale

13 Il 12 luglio 2002 il figlio minorenne dei ricorrenti nella causa principale, che circolava in bicicletta, è entrato in collisione con un veicolo assicurato dalla Fidelidade-Mundial. L'incidente ha comportato il decesso del giovane.

14 A tale riguardo il giudice del rinvio precisa che è stato accertato nei precedenti gradi di giudizio che il suddetto sinistro si è verificato intorno alle ore 20.20, all'interno di un agglomerato urbano, in una strada fiancheggiata da edifici, in ambiente rurale, e che il ragazzo procedeva contromano, senza rispettare le norme di precedenza.

15 I ricorrenti nella causa principale hanno citato in giudizio la Fidelidade-Mundial, società assicuratrice del veicolo coinvolto nel sinistro del quale è stato vittima il loro figlio, a titolo di responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli.

Attraverso tale azione giudiziale gli interessati chiedono la concessione di un risarcimento di EUR 207 080,78 nonché la copertura delle spese mediche e di tutti i danni materiali, patrimoniali e non patrimoniali, cagionati dal sinistro.

16 Essendo stata la loro domanda respinta tanto in primo grado quanto in appello, i ricorrenti nella causa principale hanno presentato ricorso dinanzi al Supremo Tribunal de Justiça.

17 Relativamente alle circostanze del sinistro di cui è stato vittima il figlio dei ricorrenti nella causa principale, il giudice del rinvio, facendo riferimento alle decisioni pronunciate in primo grado e in appello, rileva che unico colpevole è il minore di tenera età, il quale circolava contromano, senza rispettare le regole di precedenza, e che il conducente del veicolo non ha violato nessuno degli obblighi impostigli dalle norme sulla circolazione, cosicché egli non può ritenersi in alcun modo responsabile, né a titolo di responsabilità oggettiva né in base a responsabilità per colpa.

18 Nella sua decisione, tuttavia, il giudice del rinvio fa riferimento alle allegazioni formulate dai ricorrenti nella causa principale, secondo cui dal conducente dell'autoveicolo poteva esigersi una particolare attenzione ed una guida estremamente prudente, in considerazione del fatto che egli conosceva il luogo dell'incidente, permanentemente frequentato da bambini. In base alle medesime allegazioni, con il suo comportamento negligente detto conducente ha contribuito, in termini di causalità, al processo dinamico che ha condotto all'evento dannoso.

19 Il giudice del rinvio rileva che, nella sua sentenza 30 giugno 2005, causa C-537/03, Candolin e a. (Racc. pag. I-5745), la Corte, pur riconoscendo che la responsabilità civile è una materia che rimane di competenza degli Stati membri, ha precisato che questi ultimi devono esercitare tale competenza nel rispetto del diritto dell'Unione e non possono quindi privare le disposizioni della prima, della seconda e della terza direttiva del loro effetto utile. Tali disposizioni sarebbero private di questo effetto

utile, in particolare, qualora una normativa nazionale, per il solo fatto che i danni sono imputabili alla vittima stessa, escludesse o limitasse in misura sproporzionata il diritto al risarcimento.

20 Alla luce di tale giurisprudenza della Corte, il giudice del rinvio nutre dubbi circa la compatibilità del regime di responsabilità civile applicabile nella controversia principale con le disposizioni del diritto dell'Unione menzionate ai punti 3-5 della presente sentenza.

21 Sulla scorta di tali premesse, il Supremo Tribunal de Justiça ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se le disposizioni di cui all'art. 1 della terza direttiva (...) vadano interpretate nel senso che esse ostano a che, nell'ipotesi di un incidente stradale verificatosi nelle circostanze di tempo e di luogo e con le modalità del caso di specie, il diritto civile portoghese — e in particolare gli artt. 503, n. 1, 504, 505 e 570 del codice civile — escluda o limiti il diritto al risarcimento del danno di un minore, lui stesso vittima dell'incidente, per il solo fatto che viene a questi attribuita la responsabilità parziale, o addirittura esclusiva, per la causazione dell'evento dannoso».

Sulla questione pregiudiziale

22 In via preliminare occorre rilevare che, come giustamente sottolineato dal governo tedesco, sebbene la questione sollevata verta unicamente sull'art. 1 della terza direttiva, dalla decisione di rinvio considerata nel suo complesso risulta che, con il suo quesito, il giudice del rinvio chiede in sostanza se la prima, la seconda e la terza direttiva

debbano essere interpretate nel senso che esse ostano ad una normativa nazionale la quale limiti o escluda il diritto al risarcimento della vittima di un incidente in cui sia coinvolto un autoveicolo, a motivo della responsabilità, parziale o esclusiva, della vittima stessa nella causazione del danno.

23 A tale riguardo, occorre anzitutto rammentare che dal preambolo della prima e della seconda direttiva emerge che queste ultime sono dirette, da un lato, a garantire la libera circolazione tanto dei veicoli stazionanti abitualmente nel territorio dell'Unione europea quanto 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 paragonabile, 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; 14 settembre 2000, causa C-348/98, Mendes Ferreira e Delgado Correia Ferreira, Racc. pag. I-6711, punto 24, nonché 17 marzo 2011, causa C-484/09, Carvalho Ferreira Santos, Racc. pag. I-1821, punto 24).

24 La prima direttiva, come precisata e integrata 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 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 (v. citate sentenze Mendes Ferreira e Delgado Correia Ferreira, punto 27, nonché Carvalho Ferreira Santos, punto 27).

25 Occorre tuttavia ricordare che l'obbligo di copertura, da parte dell'assicurazione della responsabilità civile, dei danni causati da autoveicoli a soggetti terzi costituisce un aspetto distinto rispetto a quello dell'ampiezza del risarcimento a favore di tali terzi a titolo della 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 Carvalho Ferreira Santos, cit., punto 31 e la giurisprudenza ivi citata).

26 Infatti, la Corte ha già statuito 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 degli 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 (sentenza Carvalho Ferreira Santos, cit., punto 32 e la giurisprudenza ivi citata). Tale analisi è corroborata, per quanto riguarda i danni subiti dagli utenti non motorizzati della strada, dalle prescrizioni dell'art. 1 bis della terza direttiva, riprese nell'art. 12, n. 3, della direttiva 2009/103.

27 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 (sentenze Mendes Ferreira e Delgado Correia Ferreira, cit., punto 29; 19 aprile 2007, causa C-356/05, Farrell, Racc. pag. I-3067, punto 33, nonché Carvalho Ferreira Santos, cit., punto 34).

28 In secondo luogo, dalla giurisprudenza risulta che gli Stati membri devono esercitare le loro competenze in tale settore nel rispetto del diritto dell'Unione e che le disposizioni nazionali che disciplinano il risarcimento dei sinistri risultanti dalla circolazione dei veicoli non possono privare la prima, la seconda e la terza direttiva del loro effetto utile (v., in tal senso, citate sentenze Ruiz Bernáldez, punto 19; Candolin e a., punti 27 e 28, nonché Farrell, punto 34).

29 Come la Corte ha precisato, le suddette direttive sarebbero private di un simile effetto se una normativa nazionale, definita in base a criteri generali ed astratti, negasse alla vittima il diritto al risarcimento da parte dell'assicurazione obbligatoria per gli autoveicoli, ovvero limitasse tale diritto in misura sproporzionata, esclusivamente sulla base della corresponsabilità della vittima stessa nella realizzazione del danno (v., in tal senso, sentenza Candolin e a., cit., punto 29). Pertanto, soltanto al verificarsi di circostanze eccezionali, in base ad una valutazione caso per caso, l'ampiezza del risarcimento della vittima può essere limitata (sentenza Candolin e a., cit., punto 30).

30 La Corte ha così concluso che l'art. 2, n. 1, della seconda direttiva e l'art. 1 della terza direttiva ostano ad una normativa nazionale la quale consenta di negare ovvero di limitare in misura sproporzionata, in considerazione della corresponsabilità del passeggero nella causazione del danno subìto, il risarcimento a carico dell'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli (sentenza Candolin e a., cit., punto 35). Tale soluzione è stata confermata dalla citata sentenza Farrell (punto 35).

31 È opportuno rilevare che nella causa principale, diversamente che nei casi oggetto delle citate sentenze Candolin e a. nonché Farrell, il diritto al risarcimento delle vittime dell'incidente subisce pregiudizio non a causa di una limitazione della copertura della responsabilità civile apportata da disposizioni in materia assicurativa, bensì per effetto di una limitazione della responsabilità civile del conducente assicurato derivante dal regime di responsabilità civile applicabile.

32 A tale proposito, dalla decisione di rinvio risulta che gli artt. 503 e 504 del codice civile portoghese stabiliscono una responsabilità oggettiva in caso di incidente stradale, ma che, conformemente all'art. 505 di tale codice, la responsabilità oggettiva prevista dall'art. 503, n. 1, del medesimo codice è esclusa se l'incidente è imputabile alla vittima. Inoltre, quando la vittima ha colpevolmente concorso alla genesi o all'aggravamento dei danni, l'art. 570 del codice civile portoghese prevede che, a seconda del grado di gravità di tale colpa, la suddetta persona sarà privata in tutto o in parte del risarcimento.

33 In altri termini, la normativa nazionale applicabile nell'ambito della controversia principale intende escludere, in circostanze come quelle di cui alla presente causa, la responsabilità oggettiva del conducente del veicolo coinvolto nel sinistro solo qualora tale sinistro sia imputabile in modo esclusivo alla vittima. Inoltre, nel caso in cui la vittima abbia colpevolmente contribuito alla genesi o all'aggravamento del suo danno, il risarcimento che le spetta è, in forza di tale normativa, ridotto in misura proporzionale al grado di gravità di tale colpa.

34 Pertanto, diversamente da quanto avveniva nei contesti normativi rispettivamente esaminati nelle citate sentenze Candolin e a. nonché Farrell, la normativa qui in esame non ha come effetto, in caso di responsabilità della vittima nella causazione del danno da essa subito, di escludere ipso iure o di limitare in misura sproporzionata il diritto di quest'ultima — nella specie quello dei genitori di un minore deceduto, mentre andava in bicicletta, in una collisione con un autoveicolo — ad ottenere un risarcimento da parte dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile del conducente del veicolo coinvolto nel sinistro. Essa non pregiudica quindi la garanzia, sancita dal diritto dell'Unione, che la responsabilità civile, determinata secondo il diritto nazionale applicabile, sia coperta da un'assicurazione conforme alle tre direttive summenzionate (v. sentenza Carvalho Ferreira Santos, cit., punti 43 e 44).

35 Alla luce delle considerazioni che precedono, occorre risolvere la questione sollevata dichiarando che la prima, la seconda e la terza direttiva devono essere interpretate nel senso che esse non ostano a disposizioni nazionali rientranti nella disciplina della responsabilità civile, le quali consentano di escludere o di limitare il diritto della vittima di un incidente a pretendere un risarcimento a titolo dell'assicurazione della responsabilità civile dell'autoveicolo implicato nel sinistro, sulla base di una valutazione caso per caso della responsabilità esclusiva o parziale di detta vittima nella causazione del danno da essa subito.

Sulle spese

36 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 (Terza Sezione) dichiara:

La 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, la 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, nonché la 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 interpretate nel senso che esse non ostano a disposizioni nazionali rientranti nella disciplina della responsabilità civile, le quali consentano di escludere o di limitare il diritto della vittima di un incidente a pretendere un risarcimento a titolo dell'assicurazione della responsabilità civile dell'autoveicolo implicato nel sinistro, sulla base di una valutazione caso per caso della responsabilità esclusiva o parziale di detta vittima nella causazione del danno da essa subito.

Firme