

WITHERS

ORDINANZA DELLA CORTE (Prima Sezione)
14 ottobre 2002 *

Nel procedimento C-158/01,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, a norma dell'art. 234 CE, dalla Circuit Court, County of Cork (Irlanda), nella causa dinanzi ad essa pendente tra

Catherine Withers

e

Samantha Delaney,

Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI),

domanda vertente 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

* Lingua processuale: l'inglese.

responsabilità (GU L 103, pag. 1), e 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),

LA CORTE (Prima Sezione),

composta dai sigg. M. Wathelet, presidente di sezione, P. Jann (relatore) e A. Rosas, giudici,

avvocato generale: S. Alber
cancelliere: R. Grass

informato il giudice a quo del fatto che la Corte si propone di statuire mediante ordinanza motivata in conformità dell'art. 104, n. 3, del suo regolamento di procedura,

invitati gli interessati considerati dall'art. 20 dello Statuto CE della Corte di giustizia a presentare le loro eventuali osservazioni a tale riguardo,

sentito l'avvocato generale,

ha emesso la seguente

Ordinanza

- 1 Con sentenza 9 marzo 2001, pervenuta in cancelleria il 17 aprile seguente, la Circuit Court, County of Cork, ha sottoposto a questa Corte, a norma dell'art. 234 CE, tre questioni pregiudiziali vertenti 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»), e 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»).

- 2 Tali questioni sono state sollevate nell'ambito di una controversia tra la sig.ra Withers, da un lato, e la sig.ra Delaney e il Motor Insurers Bureau of Ireland (in prosieguo: il «MIBI»), dall'altro, in merito al risarcimento del danno subito dalla sig.ra Withers in seguito al decesso di suo figlio in un incidente stradale.

Normativa comunitaria

3 L'art. 3, n. 1, della prima direttiva recita:

«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 Come risulta dal suo terzo 'considerando', la seconda direttiva è stata adottata con l'obiettivo di ridurre le notevoli disparità attinenti alla portata di detto obbligo di assicurazione tra le legislazioni degli Stati membri. A tal fine, l'art. 1, nn. 1 e 2, della seconda direttiva prevede che l'assicurazione di cui all'art. 3, n. 1, della prima direttiva copra obbligatoriamente i danni alle cose e i danni alle persone, fino ad importi determinati. L'art. 3 della seconda direttiva precisa che 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'art. 1, n. 1, non possono essere esclusi, a motivo del legame di parentela, dal beneficio dell'assicurazione per quanto riguarda i danni alle persone.

5 Come indicato dal suo quinto 'considerando', 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 (GUL 129, pag. 33; in prosieguo: la «terza direttiva»), è stata adottata, in particolare, per colmare le lacune esistenti in taluni Stati

membri nella copertura fornita dall'assicurazione obbligatoria dei passeggeri di autoveicoli. A tal fine, l'art. 1 della terza direttiva dispone che l'assicurazione di cui all'art. 3, n. 1, della prima direttiva copre la responsabilità per i danni alla persona di qualsiasi passeggero, diverso dal conducente, derivanti dall'uso del veicolo. Conformemente all'art. 6, n. 2, della terza direttiva, l'Irlanda disponeva di un termine fino al 31 dicembre 1995 per conformarsi all'art. 1 per quanto riguarda i veicoli diversi dalle motociclette.

Normativa irlandese

- 6 Nella sentenza di rinvio è espressamente indicato che la normativa da prendere in considerazione è quella vigente alla data dell'incidente all'origine della controversia principale, vale a dire al 23 luglio 1995.

- 7 In tale data, l'art. 56 del Road Traffic Act (codice della strada) del 1961 stabiliva il principio secondo cui la responsabilità civile relativa alla circolazione di autoveicoli doveva essere coperta da un'assicurazione.

- 8 L'art. 65 dello stesso Act prevedeva che tale assicurazione non fosse richiesta per quanto attiene alla responsabilità civile nei confronti dei passeggeri degli autoveicoli.

- 9 La stessa disposizione autorizzava il ministro competente a determinare, con regolamenti adottati in esecuzione della detta legge, i veicoli per i quali l'assicurazione doveva coprire la responsabilità civile nei confronti dei passeggeri. Tuttavia, essa vietava al ministro di estendere tale obbligo assicurativo a qualsiasi parte di un veicolo diverso da un veicolo adibito a servizi pubblici su larga scala, a meno che tale parte del veicolo fosse stata progettata e costruita con posti a sedere per passeggeri.

Controversia principale e questioni pregiudiziali

- 10 Il 23 luglio 1995 il figlio della sig.ra Withers, Thomas Sheehan, è deceduto in un incidente stradale a seguito dell'uscita di strada dell'autoveicolo su cui viaggiava, condotto dalla sig.ra Delaney, autoveicolo che è precipitato in un fossato.
- 11 L'autoveicolo era un furgoncino Citroën C 15 D diesel che stazionava abitualmente in Irlanda. Si trattava di un autoveicolo a due posti, equipaggiato con i sedili per il conducente e per il passeggero nella parte anteriore. Thomas Sheehan aveva preso posto dietro i sedili anteriori, in una parte coperta priva di sedili.
- 12 La sig.ra Withers ha intentato, a suo nome ed a nome di tutti gli aventi causa, un'azione di risarcimento danni nei confronti della sig.ra Delaney e del MIBI. Il MIBI è un organismo che, a determinate condizioni, risarcisce le vittime di incidenti stradali causati da conducenti non assicurati, insufficientemente assicurati o non identificati, nei casi in cui era richiesta un'assicurazione ai sensi dell'art. 56 del Road Traffic Act del 1961.

- 13 La sig.ra Withers fa valere che la normativa irlandese vigente alla data dell'incidente non costituiva una trasposizione corretta della prima e della seconda direttiva. Ritenendo che la soluzione della controversia sollevasse un problema di diritto comunitario, la Circuit Court, County of Cork, ha deciso di sospendere il procedimento e di proporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se le disposizioni delle direttive del Consiglio 24 aprile 1972, 72/166/CEE, e 30 dicembre 1983, 84/5/CEE, debbano essere interpretate nel senso che, al 23 luglio 1995, l'Irlanda poteva legittimamente mantenere in vigore una normativa [l'art. 65 del Road Traffic Act del 1961 e le Road Traffic (Compulsory Insurance) Regulations del 1962] che non imponeva l'assicurazione obbligatoria per passeggeri vittime di sinistri in una "parte di un autoveicolo, diverso da un autoveicolo adibito a servizi pubblici a larga scala, a meno che tale parte dell'autoveicolo fosse stata progettata e costruita con posti a sedere per passeggeri".

2) In caso di soluzione della questione sub 1) nel senso che l'Irlanda non era legittimata ad operare in tal modo e ha violato gli obblighi ad essa incombenti al riguardo, se l'Irlanda sia tenuta a risarcire i danni dell'attrice ove quest'ultima non abbia potuto ottenere un risarcimento dal MIBI, che è l'organismo autorizzato dall'Irlanda ai sensi dell'art. 1, n. 4, della direttiva del Consiglio 84/5/CEE, relativamente al decesso del vittima.

3) In caso di soluzione della questione sub 1) nel senso che l'Irlanda ha violato gli obblighi ad essa incombenti, se la Circuit Court di Cork possa condannare direttamente lo Stato a risarcire i danni in forza della giurisprudenza Francovich, senza applicare la direttiva contro l'organismo di emanazione

statale inadempiente, oppure se ciò possa essere fatto soltanto dopo che sia stato statuito che la direttiva non può essere fatta valere nei confronti del convenuto (perché, per esempio, la detta direttiva non presenta i requisiti necessari per determinare un effetto diretto)».

Sulle questioni pregiudiziali

- 14 Considerando che la soluzione della prima questione può essere chiaramente desunta dalla giurisprudenza della Corte e rende inutile l'esame della seconda e della terza questione, la Corte, conformemente all'art. 104, n. 3, del regolamento di procedura, ha informato il giudice del rinvio della sua intenzione di statuire con ordinanza motivata ed ha invitato gli interessati di cui all'art. 20 dello Statuto CE della Corte di giustizia a presentare le loro eventuali osservazioni al riguardo.
- 15 La sig.ra Withers, il MIBI, il governo irlandese e la Commissione hanno presentato osservazioni entro il termine impartito. Il MIBI, il governo irlandese e la Commissione hanno comunicato il loro accordo di principio in merito all'intenzione della Corte di statuire con ordinanza motivata. La sig.ra Withers ha espresso dubbi in merito al carattere appropriato di tale procedura, considerate la seconda e la terza questione, le quali, a suo avviso, devono essere risolte.

Sulla prima questione

- 16 Con la prima questione, il giudice del rinvio cerca sostanzialmente di sapere se la prima e la seconda direttiva riconoscano allo Stato membro la competenza di determinare la portata e le modalità della copertura dei passeggeri.

- 17 Al riguardo occorre rammentare che, ai punti 26-32 della sentenza 14 settembre 2000, causa C-348/98, Mendes Ferreira e Delgado Correia Ferreira (Racc. pag. I-6711), la Corte ha precisato gli obblighi incombenti agli Stati membri ai sensi di tali direttive.
- 18 Dalla motivazione di tale sentenza risulta che, nell'ambito definito dalla prima e dalla seconda direttiva, gli Stati membri restano competenti per la determinazione del grado di copertura dei passeggeri, salvo accordare ai passeggeri membri della famiglia dell'assicurato, del conducente o di qualsiasi altro responsabile una tutela equivalente a quella degli altri passeggeri terzi.
- 19 La Corte ha così dichiarato, al punto 32 della sentenza Mendes Ferreira e Delgado Correia Ferreira, cit., che l'art. 3, n. 1, della prima direttiva, come precisato e completato dalla seconda direttiva, e l'art. 3 della seconda direttiva devono essere interpretati nel senso che, se il diritto nazionale di uno Stato membro impone 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, esso deve imporre la medesima copertura dei danni alle persone cagionati ai passeggeri membri della famiglia dell'assicurato e del conducente, ma che, per contro, qualora il diritto nazionale di tale Stato membro non imponga tale copertura dei danni alle persone causati ai passeggeri terzi, l'art. 3 della seconda direttiva non gli impone di prevedere tale obbligo per i danni alle persone cagionati ai passeggeri membri della famiglia dell'assicurato e del conducente.
- 20 Come rilevato dalla Corte, è vero che 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 causati a qualsiasi passeggero, diverso dal conducente (sentenza Mendes Ferreira e

Delgado Correia Ferreira, cit., punto 34). Tuttavia, l'incidente all'origine della controversia principale si è verificato il 23 luglio 1995, vale a dire prima della scadenza del termine di trasposizione fissato per l'Irlanda dalla terza direttiva, cioè il 31 dicembre 1995. Tale direttiva non può quindi essere fatta valere dalle parti nella causa principale dinanzi al giudice del rinvio (sentenza Mendes Ferreira e Delgado Correia Ferreira, cit., punto 33).

- 21 Di conseguenza, si può chiaramente desumere dalla sentenza Mendes Ferreira e Delgado Correia Ferreira, cit., che la prima e la seconda direttiva non impongono agli Stati membri l'obbligo di stabilire che l'assicurazione obbligatoria copre i danni alle persone dei passeggeri trasportati in una parte di un veicolo non progettata per il trasporto di persone sedute.
- 22 Occorre pertanto risolvere la prima questione dichiarando che la prima e la seconda direttiva devono essere interpretate nel senso che esse non ostano al mantenimento in vigore di una normativa nazionale che non prevede che l'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli copra i danni alla persona causati ai passeggeri trasportati in una parte di un veicolo diverso da un veicolo adibito a servizi pubblici su larga scala, a meno che tale parte del veicolo non sia stata progettata e costruita con posti a sedere per passeggeri.

Sulla seconda e sulla terza questione

- 23 Considerate le soluzioni apportate alla prima questione, non occorre risolvere la seconda e la terza questione.

Sulle spese

- 24 Le spese sostenute dal governo irlandese e 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 (Prima Sezione)

così provvede:

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, e 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, devono essere interpretate nel senso che esse non ostano al mantenimento in vigore di una normativa nazionale che non prevede che l'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli copra i danni alla persona causati ai passeggeri trasportati in una parte di un veicolo diverso da un veicolo adibito a servizi pubblici su larga scala, a meno che tale parte del veicolo non sia stata progettata e costruita con posti a sedere per passeggeri.

Lussemburgo, 14 ottobre 2002

Il cancelliere

Il presidente della Prima Sezione

R. Grass

M. Wathelet