

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE

L.A. GEELHOED

presentate il 10 marzo 2005¹

I — Introduzione

1. Nella presente causa il Korkein oikeus (Corte di cassazione) ha sottoposto alla Corte una serie di questioni pregiudiziali vertenti sull'interpretazione delle direttive 24 aprile 1972², 72/166/CEE, (in prosieguo: la «prima direttiva»), 30 dicembre 1983³, 84/5/CEE (in prosieguo: la «seconda direttiva») e 14 maggio 1990⁴, 90/232/CEE (in prosieguo: la «terza direttiva»), relative al ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli.

2. Con le questioni pregiudiziali proposte il giudice del rinvio vuole sapere, essenzialmente, se un passeggero che abbia subito un

danno e che sapesse, o dovesse sapere, che il conducente dell'autoveicolo al momento dell'incidente guidava sotto l'effetto dell'alcol, possa essere escluso totalmente o parzialmente, in base alla normativa nazionale, dalla tutela giuridica a lui derivante dalle direttive comunitarie concernenti l'assicurazione della responsabilità civile in materia di autoveicoli.

II — Il diritto comunitario

3. Sin dal 1972 il legislatore comunitario ha inteso armonizzare tramite direttive le legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli.

4. La prima direttiva prevede l'abolizione dei controlli al confine della carta verde e l'introduzione in tutti gli Stati membri di un'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile che copra il danno occorso nel territorio comunitario.

1 — Lingua originale: l'olandese.

2 — 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).

3 — 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 1994, L 8, pag. 17).

4 — 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).

5. Fondandosi sul principio secondo cui le vittime di incidenti stradali, allorché sia stata accertata la responsabilità, hanno diritto ad essere indennizzate, l'art. 3, n. 1, della prima direttiva dispone:

«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».

6. Con l'adozione della seconda direttiva, il legislatore comunitario ha inteso armonizzare le varie componenti di tale assicurazione obbligatoria, al fine di garantire un livello minimo di tutela alle vittime di incidenti stradali e di ridurre le disparità esistenti nella Comunità quanto alla portata di detta assicurazione.

7. La seconda direttiva riguarda la portata, ossia l'estensione della copertura fornita dall'assicurazione obbligatoria, per la quale essa fissa importi minimi. L'art. 1, nn. 1 e 2, della seconda direttiva recita:

«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».

8. Ai sensi dell'art. 2, n. 1, primo comma, della seconda direttiva «ciascuno Stato membro prende le misure necessarie affinché qualsiasi disposizione legale o clausola contrattuale contenuta in un contratto di assicurazione (...), 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 (...) senza effetto per quanto riguarda l'azione dei terzi vittime di un sinistro».

9. A norma del secondo comma del n. 1, la clausola di cui al primo trattino del primo comma può tuttavia 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.

10. La terza direttiva è stata adottata allo scopo di interpretare talune disposizioni concernenti l'assicurazione obbligatoria, in quanto esistevano ancora notevoli disparità nella portata della copertura fornita dall'assicurazione.

11. Ai sensi del quinto 'considerando' della terza direttiva, in particolare in alcuni Stati membri esistono lacune nella copertura fornita dall'assicurazione obbligatoria dei passeggeri di autoveicoli. Per proteggere tale categoria particolarmente vulnerabile di vittime potenziali, è necessario colmare tali lacune.

12. Infine l'art. 1 della terza direttiva stabilisce:

«Fatto salvo l'articolo 2, paragrafo 1, secondo comma della direttiva 84/5/CEE, 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».

sinistro. Allorché qualcuno abbia cagionato un danno fisico a se stesso, per colpa o per negligenza grave, il danno stesso sarà risarcito esclusivamente per la parte in cui altre circostanze di fatto ne abbiano determinato l'insorgenza».

III — Il diritto nazionale rilevante

13. Le norme generiche concernenti l'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli sono raccolte nel Liikennevakuutuslaki (in prosieguo: «legge sull'assicurazione degli autoveicoli»). I danni alle persone e alle cose provocati dalla circolazione dei veicoli a motore sono risarciti dall'assicurazione secondo quanto disposto dalla suddetta legge.

14. L'art. 7, n. 1, della legge sull'assicurazione degli autoveicoli disciplina come segue la fattispecie del concorso di colpa da parte della stessa parte lesa:

«Quando la persona che ha subito un incidente stradale abbia concorso essa stessa al suo verificarsi, si può ridurre o rifiutare il risarcimento per il danno subito per quanto riguarda i danni diversi da quelli alle persone, a seconda dell'entità della sua colpa, del modo in cui sia stato condotto il veicolo e di altre circostanze che hanno influenzato il

15. L'art. 7, n. 3, della legge sull'assicurazione degli autoveicoli contiene una norma specifica concernente il diritto del passeggero al risarcimento del danno personale da parte dell'assicuratore, nel caso in cui il conducente fosse sotto l'effetto di sostanze inebrianti:

«Allorché qualcuno abbia cagionato un danno a se stesso guidando un autoveicolo, nel caso in cui il tasso alcolico del suo sangue, durante la guida o subito dopo, fosse almeno dell'1,2 per mille, o il tasso di alcol per litro di aria espirata fosse di almeno 0,60 milligrammi, ovvero abbia provocato in altro modo un danno conducendo un autoveicolo sotto l'effetto dell'alcol o di un'altra sostanza inebriante, ovvero sotto l'effetto congiunto dell'alcol e di un'altra sostanza inebriante, cosicché fosse sensibilmente ridotta la sua capacità di guidare senza errori, l'assicurazione dell'autoveicolo deve pagare l'indennizzo solo nella misura in cui sussista a tal fine un motivo specifico. Quanto sopra stabilito in merito al diritto del conducente ad un indennizzo vale anche per i passeggeri quando questi, al verificarsi del danno, si trovavano nell'auto, pur conoscendo o dovendo conoscere lo stato del conducente sopra menzionato».

IV — Fatti e svolgimento della causa

16. Il 21 aprile 1997 i sigg. Tanja Candolin, madre di Katja Candolin, Jari-Antero Viljaniemi e Veli-Matti Paananen viaggiavano su un'auto di proprietà del Paananen, guidata da Jarno Kalervo Ruokoranta. Il sig. Ruokoranta viaggiava alla velocità di 180 km all'ora in una zona in cui il limite di velocità era prima di 80 km, poi di 60 km all'ora. Il conducente perdeva il controllo dell'automobile, che usciva di strada. Dopo il tragitto, il tasso alcolico nel sangue del sig. Ruokoranta risultava del 2,08 per mille. Anche gli altri passeggeri erano in stato di ubriachezza.

17. In seguito all'incidente la sig.ra Tanja Candolin decedeva, mentre il sig. Viljaniemi riportava una lussazione all'anca e il sig. Paananen una lesione cerebrale e una lesione completa del midollo spinale da cui conseguiva la paralisi degli arti inferiori. Gli abiti del sig. Viljaniemi risultavano danneggiati.

18. L'auto era assicurata contro la responsabilità civile presso la compagnia di assicurazioni Pohjola.

19. Il giudice del primo grado — il Porin käräjäoikeus — dichiarava il sig. Ruokoranta colpevole di guida sotto l'effetto di sostanza inebrianti, di omicidio colposo e di lesioni

colpose gravi e lo condannava quindi ad una pena detentiva. Inoltre il Käräjäoikeus dichiarava il sig. Paananen colpevole di aver affidato la guida ad una persona che si trovava sotto l'effetto di sostanze inebrianti. Esso non gli infliggeva alcuna pena tenendo conto delle gravi lesioni da lui subite.

20. Nella sua sentenza, il giudice di primo grado condannava il sig. Ruokoranta a versare alla sig.ra Katja Candolin un indennizzo per le spese funerarie ed una pensione alimentare mensile sino al 2 settembre 2000. Inoltre detto giudice condannava il sig. Ruokoranta a pagare al sig. Viljaniemi l'indennizzo per le spese ospedaliere, gli abiti danneggiati, i danni morali. Nei confronti del sig. Paananen, il giudice di primo grado condannava il sig. Ruokoranta a un'indennizzo per le cure e le spese mediche, i danni morali, l'invalidità permanente e il disagio, nonché la perdita di reddito, mediante una pensione mensile per la durata di 24 anni. Il Käräjäoikeus riteneva che a causa dell'intenzionalità e dalla gravità dal comportamento del Ruokoranta non sarebbe stato equo ridurre l'importo degli indennizzi.

21. Quanto al punto se gli indennizzi imposti al sig. Ruokoranta dovessero essere a carico dell'assicuratore dell'auto da lui guidata, il Käräjäoikeus considerava che il

gruppo era stato insieme per ore a consumare bevande alcoliche per poi salire volontariamente sulla macchina guidata dal sig. Ruokoranta. Ognuno degli interessati avrebbe dovuto accorgersi dello stato di ubriachezza dal sig. Ruokoranta. Ai sensi dell'art. 7, n. 3, della legge sull'assicurazione degli autoveicoli, nessuno di loro aveva diritto a chiedere un risarcimento dei danni da parte della compagnia di assicurazione, tranne in caso di sussistenza di un motivo specifico, come indicato nella suddetta disposizione.

22. Nei riguardi del sig. Paananen il Käräjaoikeus dichiarava che, tenuto conto della gravità e della permanenza delle lesioni da questi subite e delle condizioni economiche dal sig. Ruokoranta, sarebbe stato iniquo un mancato risarcimento danni e stabiliva che gli indennizzi imposti dovessero essere corrisposti al sig. Paananen dall'assicuratore dell'autoveicolo guidato dal sig. Ruokoranta. Quanto ai sigg. Katja Candolin e Viljaniemi, a giudizio del Käräjaoikeus, non esistevano motivi specifici per imporre il pagamento degli indennizzi alla compagnia di assicurazione.

23. In appello, il Turun Hovioikeus dichiarava che gli indennizzi posti a carico del sig. Ruokoranta, tenuto conto del grado di colpevolezza di questi, non dovevano essere

ridotti in base alle sue condizioni economiche o al fatto che i passeggeri avrebbero concorso all'insorgere dei danni da loro subiti. Con riguardo all'obbligo dell'assicuratore del veicolo di risarcire il danno, il Hovioikeus modificava la sentenza del Käräjaoikeus, nel senso che la compagnia di assicurazione non era tenuta a pagare neppure gli indennizzi nei confronti dal sig. Paananen.

24. Nel ricorso in cassazione dinanzi al Korkein oikeus, i sigg. Katja Candolin, Viljaniemi e Paananen chiedevano che il pagamento del risarcimento fosse posto a carico della compagnia di assicurazione. Con ordinanza 19 dicembre 2003, il Korkein oikeus ha sottoposto alla Corte di giustizia le seguenti questioni pregiudiziali:

- «1) Se l'art. 1 della terza direttiva (...), ai sensi del quale l'assicurazione è tenuta a risarcire i danni alla persona derivanti dalla circolazione di un autoveicolo nei confronti di tutti i passeggeri, ad eccezione del conducente, ovvero qualsiasi altra disposizione o principio di diritto comunitario, limiti la possibilità di tener conto, nel diritto nazionale, della rilevanza della corresponsabilità del passeggero nella causazione del danno, nella valutazione del suo diritto al risarcimento del danno da parte dell'assicurazione obbligatoria per gli autoveicoli.

2) Se sia conforme al diritto comunitario, in qualsiasi altra fattispecie diversa rispetto a quelle menzionate all'art. 2, n. 1, secondo comma, della seconda direttiva (...), negare o limitare, a motivo della condotta del passeggero del veicolo, il diritto del medesimo ad ottenere il risarcimento dei danni da parte dell'assicurazione obbligatoria a seguito di un sinistro. Se tale ipotesi possa ricorrere, ad esempio, nel caso in cui una persona sia salita a bordo di un veicolo, pur essendo stata in grado di rilevare che il rischio di incidente e di danni era più elevato del normale.

3) Se il diritto comunitario non consenta di tener conto dello stato di ebbrezza del conducente quale elemento che incida sulla sua capacità di guidare un veicolo con sicurezza.

4) Nel caso in cui il proprietario di un'autovettura abbia consentito ad una persona in stato di ebbrezza di guidare il proprio veicolo, se il diritto comunitario osti all'applicazione di maggiore severità, rispetto agli altri passeggeri, nella valutazione del suo diritto al risarcimento, da parte dall'assicurazione obbligatoria, delle lesioni personali subite».

V — Osservazioni delle parti

25. Nella trattazione delle osservazioni, esaminerò soprattutto quelle presentate dal

governo finlandese, dalla Commissione e dal sig. Paananen. Dato che i governi finlandese, svedese, austriaco, tedesco e norvegese e la compagnia di assicurazione Pohjola e hanno avanzato argomenti più o meno analoghi, a parte qualche eccezione, includerò siffatti argomenti nel mio riepilogo delle tesi principali addotte dal governo finlandese.

26. Il governo finlandese ritiene che il diritto comunitario non miri ad armonizzare i regimi della responsabilità civile. Ciò emerge dalla sentenza Mendes Ferreira e Delgado Corriera Ferreira⁵, in cui la Corte ha dichiarato che il diritto comunitario non ha alcuna influenza sul tipo di responsabilità civile — oggettiva o per colpa — che deve essere coperta dall'assicurazione.

Le direttive impongono soltanto l'obbligo di garantire che la responsabilità civile applicabile alla circolazione dei veicoli sia coperta da un'assicurazione. Pertanto gli Stati membri hanno mantenuto la competenza a stabilire il regime di responsabilità civile applicabile ai sinistri derivanti dalla circolazione degli autoveicoli.

5 — Sentenza 14 settembre 2000, causa C-348/98 (Racc. pag. I-6711, punti 23, 28 e 29).

27. Il diritto comunitario non impone limitazioni alla valutazione nelle singole fattispecie della rilevanza da attribuire al contributo della vittima all'insorgere del danno. Nell'ambito del diritto nazionale in materia di responsabilità vale la regola che la vittima che ha contribuito all'insorgere del danno non riceve alcun indennizzo, o lo riceve solo in parte. Spetta al giudice nazionale stabilire entro quali limiti applicare alle singole fattispecie le disposizioni generali in materia di responsabilità.

28. Il risarcimento del danno può essere ridotto o escluso nel caso in cui la vittima accetti consapevolmente un rischio maggiore di incidente. In forza dei principi generali vigenti per la responsabilità civile, il giudice può limitare o escludere l'indennizzo allorché una persona salga su un veicolo pur sapendo che durante il tragitto verranno notevolmente superati i limiti dei normali rischi di subire un danno. Il diritto comunitario non osta a che lo stato di ubriachezza del conducente venga preso in considerazione per valutare se sussiste un motivo per limitare il risarcimento del danno. Inoltre, esso non osterebbe neppure a che, qualora il proprietario di un'automobile guidata da una persona sotto l'effetto dell'alcol sia anche tra i passeggeri della medesima, ciò sia valutato con maggiore severità nei suoi confronti. Il governo austriaco osserva ancora che il proprietario o il detentore di un autoveicolo non è una terza parte lesa ma ha un rapporto contrattuale con l'assicuratore e per questo motivo in un caso del genere il proprietario dell'auto potrebbe essere giudicato con maggiore severità rispetto agli altri passeggeri.

29. A parere del governo tedesco, le direttive riguardano soltanto il rapporto giuridico tra l'assicuratore degli autoveicoli e il proprietario del veicolo. La direttiva non disciplina il rapporto giuridico esistente tra la persona responsabile del sinistro e le vittime. Al riguardo troverebbe applicazione la normativa nazionale in materia di risarcimento del danno e di responsabilità.

30. I governi svedese e tedesco introducono ancora una sfumatura. Il governo svedese sostiene che la limitazione del risarcimento del danno non può avere l'effetto di escludere completamente il diritto al risarcimento del danno per una data categoria di persone o per un certo tipo di danno. Il governo austriaco ritiene che un contratto avente ad oggetto un'assicurazione obbligatoria non può stabilire che l'assicuratore possa limitare o escludere il proprio obbligo di risarcimento del danno nei confronti dei passeggeri nei casi in cui il conducente del veicolo fosse ubriaco.

31. Secondo la Commissione, le questioni pregiudiziali vertono sul rapporto tra l'assicuratore e la persona che ha subito il danno. La questione relativa alla responsabilità della persona che ha subito il danno e all'eventuale obbligo di risarcimento danni ad essa connesso deve essere risolta secondo il diritto nazionale.

32. Essa ritiene tuttavia che l'assicurazione obbligatoria non possa disporre che, segnatamente nel caso in cui il conducente del veicolo fosse in stato di ubriachezza, l'indennizzo non venga corrisposto per danni alle persone e alle cose subiti dai passeggeri come occupanti del veicolo assicurato⁶. A sostegno della sua tesi, la Commissione fa riferimento in particolare alla sentenza Ruiz Bernáldez⁷, da cui emerge che la Corte tiene conto della situazione creata dalle stesse vittime, ma soltanto nei casi menzionati all'art. 2, n. 1, primo comma, della seconda direttiva, in cui sono enumerate le circostanze particolari in base alle quali l'assicurazione è esclusa.

solo in circostanze eccezionali. Il sig. Paananen sottolinea che il risarcimento del danno deve costituire la norma, in quanto è impossibile per i passeggeri dimostrare che essi non conoscevano lo stato di ubriachezza del conducente.

VI — Valutazione

33. Inoltre il diritto comunitario osta ad una valutazione più severa nei confronti del proprietario dell'automobile che si trovi nella medesima in qualità di passeggero, in quanto l'art. 1 della terza direttiva, con riguardo al risarcimento del danno, opera una distinzione solo tra il conducente e i passeggeri.

34. Il sig. Paananen ritiene che dalle direttive derivi che l'assicurazione degli autoveicoli debba coprire il risarcimento dei danni di tutti i passeggeri, con l'eccezione del conducente. Siffatto indennizzo può essere rifiutato

35. Con le questioni proposte il giudice del rinvio desidera sapere, sostanzialmente, se gli Stati membri possano inserire nella loro normativa nazionale motivi — diversi da quelli menzionati nelle direttive — di esclusione del diritto del passeggero al risarcimento del danno in base all'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli. Se gli Stati membri non possono stabilire motivi di esclusione diversi da quelli menzionati nelle direttive, occorre accertare se un passeggero che abbia subito danni e che sapesse, o dovesse sapere, che il conducente dell'autoveicolo al momento del sinistro guidava sotto l'effetto dell'alcol, in quanto tale possa essere escluso dalla normativa nazionale, del tutto o in parte, dal diritto ad un indennizzo. Infine sorge la questione se il proprietario di un'automobile, che si trovasse nella medesima in qualità di passeggero, possa essere giudicato con severità maggiore rispetto agli altri passeggeri, per il fatto di aver lasciato guidare l'auto ad una persona che fosse sotto l'effetto dell'alcol.

6 — V. sentenza 28 marzo 1996, causa C-129/94, Ruiz Bernáldez, (Racc. pag. I-1829, dispositivo, capoverso, settima frase, in combinato disposto con art. 1, della terza direttiva).

7 — Cit. alla nota 6, v. punti 18- 21.

A — Osservazione preliminare

36. Le tre direttive contengono norme minime comuni per l'assicurazione della responsabilità civile per gli autoveicoli. La prima direttiva prevede l'introduzione in tutti gli Stati membri di un'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile che copra i danni occorsi sul territorio comunitario. Inizialmente gli Stati membri erano lasciati liberi di stabilire la misura della copertura del danno e le modalità dell'assicurazione obbligatoria. Nel 1984, con l'adozione della seconda direttiva, sono state fissate, per la copertura obbligatoria dei danni alle cose e alle persone, norme minime con le quali era reso oggettivo il rischio dei partecipanti alla circolazione all'interno della Comunità europea. Successivamente la terza direttiva ha ampliato l'ambito di applicazione *ratione personae* ai passeggeri degli autoveicoli diversi dal conducente.

37. In forza di queste tre direttive, gli Stati membri sono tenuti a garantire che ogni proprietario o detentore di un autoveicolo trasferisca contrattualmente ad una compagnia di assicurazione la propria responsabilità civile relativa al suddetto veicolo⁸. Inoltre tutti i contratti di assicurazione obbligatoria della responsabilità civile per l'uso di un veicolo devono coprire l'intero territorio della Comunità⁹ ed un unico premio deve garantire almeno la copertura

richiesta dalla legislazione in ciascuno degli altri Stati membri¹⁰. Siffatta armonizzazione della copertura a livello europeo garantisce alle vittime un indennizzo sufficiente, a prescindere dallo Stato membro nel quale il sinistro è avvenuto¹¹.

38. Il sistema delle direttive è diretto, da un lato, a garantire 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 avvenuto¹².

39. La tutela delle vittime riveste un ruolo importante nelle tre direttive. Sebbene essa avesse una rilevanza fondamentale già ai sensi della prima direttiva, la posizione giuridica delle potenziali vittime è stata ancora migliorata ed ampliata dalla seconda e dalla terza direttiva. Le direttive successive mirano ad ovviare a talune lacune del sistema, in parte rivelatesi solo nel corso del tempo. Per favorire la posizione delle vittime, la seconda direttiva stabilisce che determinate clausole di esclusione non valgono nei loro confronti. Inoltre l'art. 1,

8 — Art. 3, n. 1, della prima direttiva.

9 — Art. 3, n. 2, della prima direttiva.

10 — Art. 2, della terza direttiva.

11 — Quinto 'considerando' della seconda direttiva.

12 — V. sentenza Ruiz Bernáldez, cit. alla nota 6, punto 13.

n. 4, della seconda direttiva autorizza esplicitamente «qualsiasi altra pratica più favorevole alle vittime»¹³. Nella terza direttiva viene ampliata la cerchia delle vittime, a tutela di una «categoria particolarmente vulnerabile di vittime potenziali», ossia i passeggeri.

specifico. Anche il danno dei passeggeri che si trovassero nell'automobile al momento del sinistro, e che conoscessero, o dovessero conoscere, lo stato del conducente, viene risarcito solo se sussista a tal fine un motivo specifico.

B — È consentito agli Stati membri inserire nella loro normativa nazionale motivi — diversi da quelli menzionati nelle direttive — di esclusione del diritto dei passeggeri al risarcimento del danno in base all'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli?

41. L'art. 2, n. 1, della seconda direttiva, prevede taluni motivi di esclusione della copertura considerati ammissibili, che valgono solo nell'ambito dei rapporti contrattuali tra l'assicurato e l'assicuratore, ma che non possono essere opposti a terzi vittime di un sinistro. Il secondo comma del n. 1 contiene un'eccezione: qualora l'assicuratore possa provare che le persone, che di loro spontanea volontà hanno preso posto nel veicolo che ha causato il danno, erano a conoscenza del fatto che il veicolo era rubato, ciò può essere loro opposto dall'assicuratore.

40. Con riguardo al diritto del passeggero al risarcimento dei danni alla persona da parte dell'assicuratore di autoveicoli, il legislatore finlandese ha adottato una norma specifica per i casi in cui il conducente fosse sotto l'effetto di sostanza inebrianti (art. 7, n. 3, legge sull'assicurazione degli autoveicoli). Siffatta disposizione, applicabile all'epoca dei fatti, prevede che il danno del conducente sotto l'effetto di sostanza inebrianti deve essere risarcito dall'assicuratore solo nel caso in cui sussista a tal fine un motivo

42. Con quest'ultima disposizione il legislatore comunitario ha voluto prevedere un'eccezione alla regola secondo cui qualsiasi disposizione legale o clausola contrattuale contenuta in una polizza di assicurazione non può essere opposta ai passeggeri e ai terzi vittime di un sinistro. Siffatta eccezione deve essere interpretata restrittivamente e tassativamente, in quanto costituisce una deroga rispetto alla regola generale¹⁴. Qualunque altra interpretazione si risolverebbe

13 — V. conclusioni presentate dall'avvocato generale Lenz per la causa Ruiz Bernáldez (cit. alla nota 6, paragrafo 23).

14 — V. anche sentenza 17 novembre 1999, EVA-Hof, Storebrand and Finanger, Report of EFTA Court 1999, pag. 119, punto 25.

nel permettere agli Stati membri di limitare l'indennizzo dei passeggeri vittime di un incidente automobilistico a determinati tipi di danni. Ciò determinerebbe disparità di trattamento tra le vittime a seconda del luogo ove è avvenuto il sinistro, il che è proprio quanto le direttive intendono evitare¹⁵.

43. Siffatta interpretazione dell'art. 2 della seconda direttiva è corroborata dall'art. 1 della terza direttiva, in cui la cerchia delle vittime viene ampliata ai passeggeri, a tutela di tale categoria di vittime potenziali particolarmente vulnerabili. Con questo provvedimento il legislatore comunitario ha intenzionalmente voluto ampliare l'ambito di applicazione *ratione personae* della tutela accordata dalle direttive. Avendo riguardo all'obiettivo perseguito dalla direttiva, ossia la tutela delle vittime, ritengo che una disposizione nazionale che escluda automaticamente a priori ogni copertura sia incompatibile con le tre direttive.

44. L'art. 7, n. 3, della legge finlandese sull'assicurazione degli autoveicoli esclude integralmente talune categorie di assicurati dal risarcimento del danno, avendo riguardo a determinati elementi del loro comportamento. Detta disposizione pone a carico del passeggero una presunzione di concorso di colpa, nel caso in cui egli salga nell'auto guidata da un conducente ubriaco. Al paragrafo 42 sono giunto alla conclusione

che l'art. 2, n. 1, secondo comma, della seconda direttiva contiene un'enumerazione tassativa dei casi in cui l'assicuratore può opporre ad un passeggero disposizioni legali o clausole contrattuali contenute in un contratto di assicurazione. Pertanto non è consentito agli Stati membri inserire nella loro normativa nazionale motivi di esclusione — diversi da quelli menzionati nelle direttive — del diritto dei passeggeri al risarcimento del danno in base all'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli.

45. A questo riguardo osservo ancora che un assicuratore non può pertanto invocare disposizioni legali nazionali o clausole contrattuali al fine di negare un indennizzo ai passeggeri vittime di un sinistro provocato dal veicolo assicurato. In caso diverso, infatti, i diritti conferiti al passeggero dalla terza direttiva si rivelerebbero illusori.

46. Pertanto la mia soluzione della questione formulata al paragrafo 35 è nel senso che il diritto comunitario osta a che si possano opporre ai passeggeri motivi — diversi da quelli menzionati all'art. 2, n. 1, secondo comma, della seconda direttiva — di esclusione dalla copertura dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli.

15 — V. anche sentenza Ruiz Bernáldez, cit. alla nota 6, punto 19, nonché sentenza EVA-Hof, cit. alla nota 14, punto 24.

C — Può il diritto nazionale escludere in tutto o in parte il diritto al risarcimento del danno di un passeggero in quanto tale che abbia subito danni e che sapesse, o dovesse sapere, che il conducente dell'autoveicolo al momento del sinistro guidava sotto l'effetto dell'alcol?

47. Le direttive non contengono disposizioni specifiche in merito alla scelta di un determinato tipo di responsabilità. Come emerge dalla sentenza Mendes Ferreira e Delgado Corriera Ferreira, la portata della responsabilità del passeggero in linea di principio è determinata dal diritto nazionale¹⁶. In tale sentenza la Corte ha dichiarato 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 direttive».

48. La valutazione della portata dell'obbligo di risarcimento nelle singole fattispecie è rimessa, almeno in parte, alla discrezionalità degli Stati membri. La rilevanza dell'eventuale concorso di colpa della vittima e le sue conseguenze per i diritti della stessa al risarcimento del danno sono stabilite in linea di massima dal diritto nazionale. Qualora in forza del diritto nazionale siano accertate la responsabilità del conducente e l'esistenza di un diritto al risarcimento per le vittime,

l'assicuratore è tenuto al pagamento, in conformità delle direttive. Tali direttive ostano peraltro a che un assicuratore, anche invocando la normativa nazionale, possa limitare o escludere il risarcimento del danno. Spetta al giudice nazionale fissare l'entità dell'indennizzo, ed eventualmente limitarlo, in ogni singolo caso e tenuto della circostanze, in base ai principi generali riguardanti la responsabilità civile.

49. Tuttavia, il diritto nazionale in materia di responsabilità civile nella sua applicazione non può avere l'effetto di svuotare le disposizioni sostanziali della direttiva del loro contenuto.

50. Di norma è raro che ad un passeggero, che partecipa alla circolazione solo passivamente, possa farsi qualche addebito a seguito di un incidente. Tuttavia, chi prende posto in un veicolo sapendo che durante il tragitto verranno notevolmente superati i limiti dei normali rischi di subire un danno, accetta di correre un rischio maggiore di avere un incidente. Ciò può essere considerato come una forma di concorso di colpa, a cui tuttavia non può automaticamente ricollegarsi la conseguenza che essa escluda per definizione qualsiasi diritto al risarcimento del danno.

51. Solo in circostanze eccezionali, la portata del risarcimento del danno può essere

16 — Cit. alla nota 5, punto 29.

limitata per la vittima, in base ad una valutazione individuale¹⁷. Se ciò debba effettivamente avvenire nella fattispecie in esame, dipende dalle circostanze, e, segnatamente, dalla questione se il comportamento della vittima nella situazione concreta abbia creato un grave pericolo e se questa, in quanto passeggero, fosse consapevole di siffatto pericolo. Spetta al giudice nazionale effettuare tale esame.

52. La mia soluzione della seconda questione è pertanto nel senso che il diritto comunitario non osta a che la legge nazionale limiti parzialmente — considerando l'interessato corresponsabile — i diritti al risarcimento del danno di un passeggero che abbia subito un danno e che sapesse, o dovesse sapere, che il conducente dell'autoveicolo al momento del sinistro guidava sotto l'effetto dell'alcol. Tale esame spetta al giudice nazionale, sulla base di una valutazione individuale e tenuto conto delle circostanze.

D — Il proprietario di un'automobile che si trovasse nella stessa come passeggero può essere giudicato con maggiore severità rispetto agli altri passeggeri, per il fatto di aver lasciato guidare la sua automobile ad una persona che fosse sotto l'effetto dell'alcol?

53. Come giustamente osservato dalla Commissione, la direttiva, per quanto riguarda il

risarcimento dei danni, opera una distinzione solo tra il conducente e i passeggeri. L'art. 1 della terza direttiva stabilisce che l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli copre la responsabilità per i danni alla persona di qualsiasi passeggero, diverso dal conducente, derivanti dall'uso del veicolo. Nel settimo 'considerando' della seconda direttiva si legge che è interesse delle vittime che gli effetti di talune clausole di esclusione siano limitati alle relazioni tra l'assicuratore ed il responsabile del sinistro.

54. Ne consegue che, nel caso in cui un conducente, diverso dal detentore o dal titolare dell'autoveicolo, provochi un incidente, e il passeggero sia colui che ha stipulato l'assicurazione per il veicolo stesso, il rapporto giuridico esistente tra l'assicurato e l'assicuratore si trasferisce in capo a chi ha provocato il danno. In siffatta situazione l'assicurato originario ha ancora un rapporto giuridico con l'assicuratore esclusivamente in quanto vittima. Come sottolineato al precedente paragrafo 39, la tutela della vittima occupa un posto di rilievo nelle tre direttive.

55. Pertanto il proprietario di un'automobile, che si trovasse nella medesima come passeggero, non può essere giudicato con maggiore severità rispetto agli altri passeggeri per il fatto di aver lasciato guidare la sua automobile da una persona che fosse sotto l'effetto dell'alcol.

17 — V. sentenza EVA-Hof, cit. alla nota 14, punto 26.

VII — Conclusione

56. Alla luce di quanto precede, propongo alla Corte di risolvere la questioni sollevate dal Korkein oikeus nei seguenti termini:

- 1) Il diritto comunitario osta a che l'assicuratore possa opporre ai passeggeri motivi — diversi da quelli menzionati nell'art. 2, n. 1, secondo comma, 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 — di esclusione della copertura dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli.
- 2) 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 84/5 e 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, non ostano a che la legge nazionale escluda parzialmente — considerando l'interessato corresponsabile — i diritti al risarcimento del danno di un passeggero che abbia subito danni e che sapesse, o dovesse sapere, che il conducente del veicolo al momento del sinistro guidava sotto l'effetto dell'alcol. Tale esame spetta al giudice nazionale, sulla base di una valutazione individuale e tenuto conto delle circostanze.
- 3) La direttiva 72/166, la seconda direttiva 84/5 e la terza direttiva 90/232 ostano a che il proprietario dell'automobile, che si trovasse nella medesima come passeggero, venga giudicato con maggiore severità rispetto agli altri passeggeri per il fatto di aver lasciato guidare la sua automobile ad una persona che fosse sotto l'effetto dell'alcol.