

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE

PAOLO MENGOZZI

presentate il 6 settembre 2011¹

1. Nel Regno Unito, a differenza che nella maggior parte degli altri Stati membri dell'Unione, è pratica comune che la polizza di assicurazione per i veicoli, pur indicando i dati del veicolo assicurato, sia in realtà essenzialmente una polizza *personale*, che copre i danni causati dal titolare della polizza e da eventuali altre persone in essa esplicitamente autorizzate alla guida del veicolo. Nel caso di incidente causato da un guidatore non autorizzato, l'assicurazione deve risarcire le vittime, come imposto dal diritto dell'Unione, ma può poi rivalersi nei confronti dell'assicurato che abbia consentito alla persona non autorizzata di guidare.

quanto pagato alle vittime. In concreto, ciò significa che egli non percepisce alcunché da parte dell'assicurazione, poiché la cifra che dovrebbe ottenere in quanto vittima si compensa con quella che dovrebbe versare all'assicurazione in quanto assicurato «negligente». Il giudice nazionale chiede alla Corte se una tale situazione sia conciliabile con il diritto dell'Unione.

I — Contesto normativo

2. La presente causa trova le sue origini in tale peculiare sistema assicurativo. In particolare, ciò che caratterizza le due vicende oggetto di esame da parte del giudice del rinvio è la coesistenza, in capo ad un medesimo soggetto, della qualità di vittima e della qualità di assicurato che ha permesso la guida ad una persona non autorizzata, la quale ha provocato un incidente. In quanto vittima egli ha, in linea generale, diritto ad essere risarcito. In quanto assicurato che ha permesso di guidare ad una persona che non avrebbe potuto farlo, egli può, ai sensi del diritto nazionale, essere obbligato a rimborsare all'assicurazione

A — Diritto dell'Unione

3. Le questioni pregiudiziali sottoposte alla Corte sono state formulate con riferimento alla direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 16 settembre 2009, 2009/103/CE,

¹ — Lingua originale: l'italiano.

concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità (in prosieguo anche: la «direttiva»)². Tale direttiva non era ancora in vigore all'epoca dei fatti sui quali il giudice nazionale deve pronunciarsi. Si tratta però di una direttiva di consolidamento, che ha rifiuto in un unico testo la disciplina contenuta in quattro direttive precedenti³, senza modificare la sostanza delle stesse. Per ragioni di praticità farò anch'io riferimento al testo consolidato, sia pure indicando di volta in volta le corrispondenti disposizioni delle norme precedenti.

4. Il terzo⁴, il quattordicesimo⁵ e il quindicesimo⁶ «considerando» della direttiva sono del seguente tenore:

«(3) Ciascuno Stato membro dovrebbe adottare tutte le misure utili affinché la responsabilità civile relativa alla circolazione dei veicoli che stazionano abitualmente sul suo territorio sia coperta da un'assicurazione. I danni coperti nonché le modalità di detta assicurazione sono determinati nel quadro di tali misure.

(14) È necessario prevedere che un organismo garantisca che la vittima non resti senza indennizzo se il veicolo che ha provocato il sinistro non è assicurato o non viene identificato. (...)

(15) È interesse delle vittime che gli effetti di talune clausole di esclusione siano limitati alle relazioni tra l'assicuratore e il responsabile del sinistro. Tuttavia, in caso

2 — GU L 263, pag. 11.

3 — Si tratta della (prima) 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); 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 L 8, pag. 17); 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), e della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 16 maggio 2000, 2000/26/CE, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli (Quarta direttiva assicurazione autoveicoli) (GU L 181, pag. 65).

4 — Corrispondente al secondo «considerando» della seconda direttiva 84/5/CEE.

5 — Identico, nella parte riportata, al sesto «considerando» della seconda direttiva 84/5/CEE.

6 — Virtualmente identico al settimo «considerando» della seconda direttiva 84/5/CEE.

di veicoli rubati o ottenuti con la violenza, gli Stati membri possono prevedere che il citato organismo intervenga per indennizzare la vittima».

di un sinistro, qualsiasi disposizione legale o clausola contrattuale contenuta in un contratto di assicurazione rilasciato conformemente all'art. 3 che escluda dall'assicurazione l'utilizzo o la guida di autoveicoli da parte:

5. L'art. 3 della direttiva 2009/103/CE prevede l'obbligo generale di assicurare i veicoli per la responsabilità civile, tanto per i danni alle cose che alle persone.

a) di persone non aventi l'autorizzazione esplicita o implicita;

6. L'art. 12, n. 1⁷, della direttiva 2009/103/CE prevede:

(...)

«Fatto salvo l'art. 13, paragrafo 1, secondo comma, l'assicurazione di cui all'art. 3 copre la responsabilità per i danni alla persona di qualsiasi passeggero, diverso dal conducente, derivanti dall'uso del veicolo».

Tuttavia, la clausola di cui al primo comma, lettera a), 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.

7. Il medesimo art. 12, al secondo comma del n. 3⁸, stabilisce che «[i]l presente articolo lascia impregiudicata sia la responsabilità civile sia l'importo dei danni».

8. L'art. 13, n. 1, della medesima direttiva⁹ così recita:

(...».

«Ciascuno Stato membro prende tutte le misure appropriate affinché ai fini dell'applicazione dell'art. 3 sia reputata senza effetto, per quanto riguarda il ricorso dei terzi vittime

9. L'art. 10¹⁰ della direttiva 2009/103/CE si riferisce a situazioni in cui il veicolo che ha prodotto un danno è privo di assicurazione o non è identificabile. Per tali casi, la direttiva prevede che gli Stati istituiscano o autorizzino un organismo incaricato di risarcire le

7 — Corrispondente all'art. 1, n. 1, della terza direttiva 90/232/CEE.

8 — Corrispondente all'art. 1 bis, secondo comma, della terza direttiva 90/232/CEE.

9 — Corrispondente, nella parte qui citata, all'art. 2, n. 1, della seconda direttiva 84/5/CEE.

10 — Corrispondente all'art. 1, nn. 4-7, della seconda direttiva 84/5/CEE.

vittime degli incidenti. Al n. 2, secondo comma, tale articolo prevede quanto segue:

decise in primo grado da due giudici diversi, con risultati opposti.

«Gli Stati membri possono tuttavia escludere il pagamento dell'indennizzo da parte di tale organismo per le persone che di loro spontanea volontà hanno preso posto nel veicolo che ha causato il danno se l'organismo può dimostrare che esse erano al corrente del fatto che il veicolo non era assicurato».

B — *Diritto nazionale*

10. La normativa nazionale rilevante nella presente causa è costituita dal Road Traffic Act 1988 (in prosieguo anche: il «RTA»). In particolare, il suo art. 151, n. 8 prevede che, qualora un'assicurazione abbia dovuto pagare una somma in conseguenza della responsabilità di una persona non coperta da una polizza, tale assicurazione può recuperare quanto pagato agendo nei confronti dell'assicurato che abbia causato o permesso l'uso del veicolo che ha prodotto l'evento dannoso.

II — **Fatti e questioni pregiudiziali**

11. Il procedimento pendente dinanzi al giudice del rinvio nasce dalla riunione degli appelli presentati in due distinte controversie,

12. Le due vicende sono in parte differenti, ma condividono gli elementi essenziali dal punto di vista giuridico. In entrambi i casi, la persona assicurata ha consentito la guida del veicolo — una motocicletta in un caso, un'automobile nell'altro — ad una persona non indicata nel contratto di assicurazione come autorizzata alla guida, e sprovvista inoltre di un'assicurazione propria. In entrambi i casi si è prodotto un incidente, nel quale la persona assicurata, che viaggiava come passeggero, ha riportato danni fisici.

13. Le compagnie di assicurazione interessate hanno, in entrambi i casi, rifiutato di versare un risarcimento alle due vittime, sulla base della facoltà, riconosciuta dall'art. 151, n. 8, del RTA, di rivalersi nei confronti dell'assicurato delle somme pagate per danni prodotti da una persona non autorizzata alla quale l'assicurato abbia permesso l'uso del veicolo. Secondo le compagnie assicuratrici, in casi come quelli sui quali deve pronunciarsi il giudice nazionale l'obbligo di risarcire le vittime e la facoltà di rivalersi nei confronti dell'assicurato si elidono a vicenda, poiché la vittima e la persona nei cui confronti può essere richiesto il rimborso coincidono.

14. In tale situazione, il giudice del rinvio, ravvisando un possibile problema di compatibilità con il diritto dell'Unione, ha sospeso il procedimento e ha sottoposto alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

In particolare:

- «1) Se gli artt. 12, n. 1, e 13, n. 1, della direttiva [2009/103/CE] debbano essere interpretati nel senso che ostano a disposizioni nazionali secondo cui, conformemente al diritto nazionale applicabile, le vittime di incidenti stradali devono essere escluse dal beneficio dell'assicurazione qualora:
- a) l'incidente sia stato causato da un conducente non assicurato; e
 - b) detto conducente non assicurato sia stato autorizzato dalla vittima a guidare il veicolo; e
 - c) la vittima viaggiasse come passeggero sul veicolo al momento dell'incidente; e
 - d) la vittima fosse assicurata quale conducente del veicolo in questione.
- i) se tale disposizione nazionale sia una disposizione che “esclud[e] dall'assicurazione” ai sensi dell'art. 13, n. 1, della direttiva [2009/103/CE];
- ii) se, in circostanze come quelle oggetto della presente causa, l'autorizzazione data [dall'assicurato]¹¹ al non assicurato sia un'“autorizzazione esplicita o implicita” ai sensi dell'art. 13, n. 1, lett. a), della direttiva [2009/103/CE];
- iii) se sulla soluzione della questione sub 1) incida il fatto che, ai sensi dell'art. 10 della direttiva [2009/103/CE], gli organismi nazionali incaricati del risarcimento in caso di danni causati da un veicolo non identificato o non assicurato possono escludere il pagamento dell'indennizzo per le persone che di loro spontanea volontà hanno preso posto nel veicolo che ha causato il danno se l'organismo può dimostrare che esse erano al corrente del

11 — Nella questione si fa riferimento all'“assicurazione”. Sembra tuttavia che si tratti di un refuso.

fatto che il veicolo non era assicurato.

vittime. Come si è visto esaminando le norme applicabili, il diritto dell'Unione lascia impregiudicate le norme nazionali degli Stati membri relative alla responsabilità civile e alla determinazione dei danni.

- 2) Se la soluzione della questione sub 1) dipenda dalla circostanza che l'autorizzazione di cui trattasi sia stata data a) con piena consapevolezza del fatto che il conducente in questione non era assicurato, oppure b) in base alla convinzione che il conducente fosse assicurato, ovvero c) senza che l'assicurato abbia tenuto conto di tale elemento».

16. In generale, l'analisi delle conseguenze giuridiche di ogni evento dannoso legato alla circolazione di autoveicoli si deve articolare in due fasi. Nella prima fase si deve accertare l'esistenza di una responsabilità civile. Qualora la responsabilità civile esista, è necessario passare alla seconda fase dell'analisi, che riguarda l'intervento delle compagnie di assicurazioni. È solo di questa seconda fase che, in linea di principio e fermo restando l'obbligo di garantire l'effetto utile della direttiva, si occupa il diritto dell'Unione¹². Non posso peraltro fare a meno di notare che la distinzione tra le due fasi può in concreto presentare talune difficoltà, e non è escluso che, in futuro, la Corte possa essere chiamata a fornire ulteriori chiarimenti in proposito.

III — Sulla prima questione pregiudiziale

A — Osservazioni preliminari

15. Si deve rilevare che, nella presente causa, non è in discussione l'esistenza di una responsabilità civile per i danni provocati alle

17. Le questioni poste dal giudice nazionale nella presente causa, come dimostra il loro tenore, concernono precisamente la seconda fase appena indicata. Il problema che deve essere risolto non riguarda l'esistenza di una responsabilità civile, ma l'esistenza e i limiti

12 — V., per due recenti casi in cui la Corte ha tracciato la non sempre facile distinzione tra le norme dell'Unione sulla copertura assicurativa e quelle nazionali sulla responsabilità civile, sentenze 17 marzo 2011, causa C-484/09, Carvalho Ferreira Santos (Racc. pag. I-1821), e 9 giugno 2011, causa C-409/09, Ambrósio Lavrador e Olival Ferreira Bonifácio (Racc. pag. I-4955).

di un obbligo di pagamento di quanto dovuto a titolo di risarcimento da parte delle assicurazioni. Non vi sono pertanto dubbi sul fatto che la soluzione delle questioni deve essere ricercata nell'interpretazione delle norme della direttiva, nell'ambito del cui campo di applicazione la vicenda in esame ricade.

vittima coincidono, il non pagamento è, secondo le assicurazioni, solo la conseguenza di una compensazione istantanea tra la somma che va pagata alla vittima e quella che può essere recuperata nei confronti dell'assicurato «negligente»¹³.

B — *Sulla questione pregiudiziale*

18. Con la sua prima questione il giudice del rinvio interroga la Corte, in sostanza, sulla compatibilità con il diritto dell'Unione di norme nazionali che consentono ad una compagnia di assicurazione di non pagare alcun risarcimento ad una vittima qualora sussistano tutte e tre le seguenti condizioni: a) l'incidente sia stato prodotto da un veicolo condotto da una persona non coperta da assicurazione; b) la vittima sia l'assicurato; c) l'assicurato abbia permesso alla persona non assicurata di guidare il veicolo.

19. Le compagnie di assicurazione interessate presentano la situazione, va subito osservato, in termini diversi rispetto al giudice del rinvio. Esse insistono infatti sulla circostanza che nel caso di specie non siamo in presenza di un rifiuto di pagare o di riconoscere la copertura assicurativa: semplicemente, la legge nazionale autorizza le assicurazioni, nelle specifiche circostanze del caso, a rivalersi, nei confronti dell'assicurato, di quanto pagato alle vittime dell'incidente. Poiché qui assicurato e

20. Viceversa, secondo il giudice del rinvio, una simile distinzione è artificiosa, e la legislazione nazionale deve essere interpretata nel senso che essa ha quale conseguenza — semplicemente — il non pagamento di un risarcimento alla vittima dell'incidente da parte dell'assicurazione.

21. Fermo restando che l'interpretazione del diritto nazionale spetta al giudice del rinvio, è mia convinzione che, nel caso di specie, la risposta da fornire alle questioni non cambi in modo significativo adottando l'uno o l'altro dei due approcci appena descritti. In ogni caso, il diritto dell'Unione osta a che, in situazioni come quelle sottoposte alla considerazione del giudice del rinvio, l'assicurazione possa rifiutare alla vittima di un incidente

13 — Osservo per inciso che, con tale ricostruzione della vicenda, le assicurazioni implicitamente ammettono che non si pone qui alcun problema di responsabilità civile, ma solo un problema di copertura assicurativa. Se mancasse la responsabilità civile, le assicurazioni potrebbero semplicemente rifiutare il pagamento sulla base di tale circostanza.

ogni risarcimento per i danni subiti. Cercherò qui di seguito di spiegarne le ragioni.

22. Come ho ricordato più sopra, la legislazione dell'Unione in materia di responsabilità civile per la circolazione di autoveicoli non ha lo scopo di armonizzare le norme sulla responsabilità civile degli Stati membri. Essa ha un obiettivo più limitato, per quanto duplice, dal momento che mira a garantire da un lato la libera circolazione dei veicoli e dei loro passeggeri, e dall'altro un trattamento comparabile, per le vittime di incidenti, indipendentemente dal luogo in cui gli incidenti stessi si verificano¹⁴. In altri termini la direttiva, pur lasciando al legislatore nazionale, come si è visto, un margine di discrezionalità per fissare le norme sulla responsabilità civile, esige al tempo stesso che alle vittime di incidenti sia comunque garantito, se non un trattamento uguale in ogni Stato membro (ciò avrebbe richiesto un'armonizzazione anche delle norme sulla responsabilità, che il legislatore ha invece preferito evitare), almeno uno standard «comparabile» in tutto il territorio dell'Unione. Non è del tutto chiaro se tale principio della direttiva possa avere effetti sul margine di discrezionalità riconosciuto

agli Stati in materia di responsabilità civile: in ogni modo, come ho rilevato più sopra, la questione della responsabilità civile si colloca oltre i limiti della presente controversia.

23. Nel presente caso, le situazioni all'origine della controversia ricadono chiaramente nella fattispecie disciplinata dall'art. 13, n. 1, lett. a), della direttiva 2009/103/CE. Le assicurazioni tentano di escludere il proprio obbligo di pagamento sulla base di clausole legali/contrattuali fondate sulla circostanza che la persona alla guida non era autorizzata a farlo. Ai sensi della norma appena citata, simili clausole sono incompatibili con il diritto dell'Unione¹⁵. Ai fini del risarcimento del danno, il proprietario/assicurato che non conduceva il veicolo è infatti a tutti gli effetti un «terzo» tutelato dalla predetta disposizione. In caso di incidente, infatti, sono da considerare «terzi» tutti i soggetti diversi dal guidatore che ha causato l'incidente¹⁶. Per usare le parole dell'avvocato generale Geelhoed, in tale situazione «il rapporto giuridico esistente tra l'assicurato e l'assicuratore si trasferisce in capo a chi ha provocato il danno»¹⁷.

24. L'esame della giurisprudenza conferma e rafforza quanto ho appena osservato.

14 — Sentenze 28 marzo 1996, causa C-129/94, Ruiz Bernáldez (Racc. pag. I-1829, punti 13-14); 14 settembre 2000, causa C-348/98, Mendes Ferreira e Delgado Correia Ferreira (Racc. pag. I-6711, punti 23-24), e 30 giugno 2005, causa C-537/03, Candolin e a. (Racc. pag. I-5745, punto 17).

15 — V. anche, in proposito, *infra*, paragrafi 42e ss. delle presenti conclusioni.

16 — V. sentenza Candolin e a., cit. alla nota 14 (punto 33).

17 — Conclusioni presentate il 10 marzo 2005 nella causa Candolin e a., cit. alla nota 14 (paragrafo 54).

25. Il giudice del rinvio osserva infatti, correttamente, come le vicende in esame nella presente causa presentino significativi elementi di somiglianza con la causa *Candolin e a.*, decisa dalla Corte nel 2005¹⁸. In quel caso, la normativa nazionale finlandese consentiva di negare o limitare il risarcimento delle assicurazioni alle vittime di un incidente qualora queste ultime fossero corresponsabili nella causazione del danno: in particolare, nella causa *Candolin e a.* la questione riguardava alcune persone, tra cui il proprietario del veicolo, che erano salite a bordo di esso pur sapendo che la persona alla guida era in stato di ebbrezza.

26. La Corte ha in tale occasione affermato che una simile legislazione nazionale non può essere considerata compatibile con il diritto dell'Unione. Ciò in quanto la normativa dell'Unione applicabile impone in generale il risarcimento delle vittime da parte delle assicurazioni, e prevede in modo esplicito talune eccezioni a tale obbligo, eccezioni che devono essere interpretate restrittivamente¹⁹. Di conseguenza, la Corte ha affermato che tutte le situazioni che non ricadono nelle eccezioni previste dalla direttiva devono comportare il risarcimento dei danni subiti dalle vittime dell'incidente.

27. In tale contesto, è irrilevante il fatto che tra le vittime vi sia il proprietario del veicolo, il quale viaggiava come passeggero. L'unico soggetto al quale la direttiva non riconosce in principio il diritto al risarcimento da parte dell'assicurazione è il guidatore, mentre tutti i passeggeri devono essere coperti²⁰. Di conseguenza, l'insegnamento della giurisprudenza della Corte è che, salvo che non si rientri in una delle eccezioni specificate dalla direttiva, le vittime di un incidente hanno *sempre* diritto ad essere risarcite dall'assicurazione. Poiché nel presente caso è pacifico che non si rientra in un'eccezione esplicitamente indicata nella direttiva, l'applicazione della giurisprudenza *Candolin e a.* porta a confermare che i due assicurati che hanno permesso la guida del loro veicolo a persone non autorizzate hanno comunque il diritto ad essere risarciti dei danni subiti.

28. Si potrebbe obiettare che, nella sentenza *Candolin e a.*, la Corte non ha rilevato chi fosse la persona titolare della polizza di assicurazione, circostanza di fatto che è centrale invece nella presente causa. Si deve tuttavia osservare che tale aspetto non appare in concreto pertinente, avendo la Corte esplicitamente affermato che *l'unica distinzione ammessa dalla direttiva*, quando non si rientra in una delle circostanze eccezionali

18 — Sentenza cit. alla nota 14.

19 — Sentenza *Candolin e a.*, cit. alla nota 14 (punto 21).

20 — Sentenza *Candolin e a.*, cit. alla nota 14 (punti 31-33).

ivi menzionate che consentono di escludere la copertura, è *quella tra conducente e passeggeri*, e che pertanto le persone diverse dal guidatore sono, ai fini della direttiva «terzi» aventi diritto al risarcimento. In ogni modo, non risulta che le circostanze di fatto alla base della sentenza Candolin e a. si distinguessero dal modello tipico in cui il proprietario del veicolo è anche il titolare della polizza di assicurazione²¹. Non va del resto neppure dimenticato che, come si è visto, nella maggior parte degli Stati membri la polizza di assicurazione si limita a coprire un veicolo, senza specificare chi è autorizzato a guidarlo.

i suoi dubbi sulla correttezza di quest'ultima — consiste nella disparità di trattamento che, accettando l'interpretazione fornita dalla Corte, si avrebbe tra i passeggeri che rimangono coinvolti in un incidente in una situazione come quella della presente causa da un lato, e i passeggeri che sono coscientemente saliti su un veicolo non assicurato dall'altro. Mentre infatti nel nostro caso, applicando la giurisprudenza Candolin e a., si dovrebbe riconoscere il risarcimento all'assicurato che ha permesso ad una persona non autorizzata di guidare il suo veicolo, nel caso di persone che salgono su un veicolo privo di assicurazione ed erano a conoscenza di tale fatto l'art. 10, n. 2, della direttiva permette di negare loro il risarcimento.

29. Il giudice del rinvio, pur riconoscendo la pertinenza della giurisprudenza della Corte che ho appena ricordato, nutre tuttavia alcune perplessità al riguardo, le quali lo hanno spinto a proporre le sue questioni pregiudiziali. Ritengo tuttavia che tali perplessità siano infondate, e che la giurisprudenza Candolin e a. costituisca un punto di riferimento anche nel presente caso.

30. Il principale argomento utilizzato dal giudice del rinvio per mettere in dubbio l'applicabilità della giurisprudenza Candolin e a. — o meglio, a dire il vero, per giustificare

31. Rispetto a tale presunta disparità di trattamento, ritengo che si impongano due osservazioni. In primo luogo, come rilevato anche ad esempio dalla Commissione, la situazione del veicolo assicurato e di quello non assicurato non sono comparabili. Per il veicolo non assicurato la direttiva prevede un intervento obbligatorio di organismi designati dagli Stati membri, al fine di garantire comunque un certo livello di copertura delle vittime: la disciplina relativa ai veicoli non assicurati può dunque a buon diritto essere considerata eccezionale, e può pertanto essere diversa dalla disciplina applicabile nel caso di veicoli regolarmente assicurati.

21 — L'avvocato generale Geelhoed, nelle sue conclusioni in tale causa, cit. alla nota 17, è chiaramente partito da tale presupposto (v. il paragrafo 54 delle conclusioni).

32. In secondo luogo, in generale appare piuttosto discutibile, da un punto di vista interpretativo, proporre di superare una disparità di trattamento riducendo il livello di tutela riconosciuto nella situazione «privilegiata», così da renderlo equivalente a quello riconosciuto nella situazione «svantaggiata». In genere avviene il contrario, e l'interprete tenderà semmai, se possibile, a riconoscere anche nella situazione meno tutelata un trattamento analogo a quello riconosciuto nella situazione in cui la tutela è superiore.

33. Di conseguenza, accettando l'impostazione suggerita dal giudice del rinvio, secondo il quale il diritto nazionale applicabile ai fatti di causa prevede che, in casi come questi, l'assicurazione non è tenuta a risarcire le vittime, la normativa e la giurisprudenza della Corte mostrano in modo diretto e chiaro che il diritto dell'Unione osta ad una simile normativa nazionale.

34. D'altra parte, come ho anticipato più sopra, tale giudizio non sarebbe da modificare neppure nel caso in cui si dovesse scegliere l'impostazione respinta dal giudice nazionale, ma fatta propria dalle compagnie assicurative, secondo la quale non siamo qui in presenza di un diniego di risarcimento, ma solo di una compensazione tra un risarcimento e una rivalsa nei confronti dell'assicurato «negligente».

35. Si deve infatti ricordare che, secondo la giurisprudenza, sebbene il diritto dell'Unione permetta in generale che il diritto nazionale consenta alle assicurazioni di esercitare, in taluni casi, una rivalsa nei confronti dell'assicurato²², le norme degli Stati membri non possono pregiudicare l'effetto utile della direttiva²³, la quale è costruita sulla base del principio fondamentale che le assicurazioni devono sempre risarcire le vittime diverse dal conducente²⁴.

36. Poiché la direttiva non armonizza le regole nazionali in materia di responsabilità civile, è chiaro che le circostanze di fatto dei singoli incidenti possono essere prese in considerazione, ad esempio, per determinare l'importo del risarcimento. In ogni modo, l'eventuale riduzione del risarcimento, oltre ad essere un'eventualità eccezionale, deve essere valutata caso per caso, e non può essere determinata secondo criteri generali ed astratti²⁵. In casi estremi, come la Commissione ha rilevato all'udienza, si potrebbe anche arrivare ad una riduzione del risarcimento pari all'importo dello stesso, e quindi ad un pagamento pari a zero. Ciò deve tuttavia avvenire sulla base di una valutazione di tutte le circostanze del caso, e certo il semplice fatto

22 — Sentenza Ruiz Bernáldez, cit. alla nota 14 (punto 23).

23 — Sentenza Candolin e a., cit. alla nota 14 (punto 28). V. anche sentenze 19 aprile 2007, causa C-356/05, Farrell (Racc. pag. I-3067, punto 34), e Ambrósio Lavrador e a., cit. alla nota 12 (punto 28).

24 — Sentenza Ruiz Bernáldez, cit. alla nota 14 (punto 18).

25 — Sentenze Candolin e a., cit. alla nota 14 (punti 29-30), e Ambrósio Lavrador e a., cit. alla nota 12 (punto 29).

di avere permesso la guida a una persona non autorizzata non è sufficiente per azzerare il risarcimento. Si deve ricordare anche che, secondo la Corte, la corresponsabilità del passeggero nella realizzazione del danno non può permettere una riduzione eccessiva del risarcimento²⁶.

vittima, viceversa la rivalsa sarà possibile per eventuali somme pagate ad *altre* vittime del medesimo incidente. Una simile situazione, tuttavia, non mi sembra incompatibile con lo spirito della direttiva, alla luce in particolare della volontà di proteggere le vittime.

37. In altri termini, l'insegnamento della giurisprudenza della Corte in materia conduce necessariamente ad affermare che il combinato disposto dell'art. 12, n. 1, e dell'art. 13, n. 1, della direttiva 2009/103/CE implica che, nel caso in cui una medesima persona sia al tempo stesso vittima e assicurato negligente, la prima qualità — quella di vittima — deve prevalere sulla seconda. Salvo che non si rientri in una delle ipotesi in cui la direttiva prevede esplicitamente la possibilità di rifiutare un pagamento, le vittime di un incidente devono essere risarcite.

C — Sulla discrezionalità degli Stati in materia di norme sulla responsabilità civile

39. Si deve peraltro anche osservare che non si oppongono alla soluzione che ho prospettato le recenti sentenze della Corte²⁷ in cui è stata riconosciuta la compatibilità con la direttiva della normativa portoghese in materia di responsabilità civile dei veicoli. Il sistema portoghese della responsabilità civile permette, in taluni casi, di escludere ogni risarcimento alle vittime della circolazione stradale: ciò può avvenire, in particolare, nel caso in cui sia stata esclusa qualunque colpa dei conducenti dei veicoli.

38. È innegabile che tale interpretazione della legislazione dell'Unione, per quanto sia l'unica compatibile con la normativa e la giurisprudenza, lascia aperte alcune zone di incoerenza. In particolare, si deve ammettere che, sebbene un'assicurazione non possa rivalersi nei confronti di un assicurato negligente per le somme elargitegli in quanto

40. Come la stessa Corte ha rilevato nelle sentenze in questione²⁸, in esse era in

26 — Sentenza Candolin e a., cit. alla nota 14 (punto 29).

27 — Mi riferisco alle sentenze Carvalho Ferreira Santos e Ambrósio Lavrador e a., entrambe cit. alla nota 12.

28 — Sentenze Carvalho Ferreira Santos, cit. alla nota 12 (punto 39), e Ambrósio Lavrador e a., cit. alla nota 12 (punto 34).

discussione l'esistenza stessa di una responsabilità civile per gli incidenti in questione. La problematica rientrava pertanto in un ambito che è tuttora lasciato, in linea di principio, alla discrezionalità degli Stati membri. Nella presente causa invece, come ho già osservato, si muove dal presupposto che una responsabilità esiste, e le questioni pregiudiziali riguardano soltanto l'intervento dell'assicurazione: non siamo quindi nell'ambito di una questione di responsabilità civile, bensì nell'ambito — disciplinato dalla direttiva — della regolamentazione del ruolo delle assicurazioni.

41. È inoltre opportuno osservare che, nelle sentenze appena ricordate, l'esclusione della responsabilità civile era il risultato di una valutazione effettuata caso per caso da parte dei giudici nazionali. Viceversa, nelle vicende all'origine della presente causa il diritto nazionale permette alle assicurazioni di rifiutare il pagamento, in via generale, in tutti i casi in cui è stata permessa la guida ad una persona non autorizzata nella polizza. Un simile tipo di esclusione generalizzata appare quindi anche contrario, come si è visto, all'obbligo di valutazione caso per caso affermato dalla giurisprudenza²⁹.

D — *Sulla «autorizzazione» di cui all'art. 13, n. 1, della direttiva*

42. Prima di concludere l'esame della prima questione pregiudiziale, un ultimo

aspetto che merita di essere rapidamente trattato concerne l'argomento, fatto proprio dalle compagnie assicuratrici e dal governo del Regno Unito nelle loro osservazioni scritte, secondo il quale l'«autorizzazione» di cui parla l'art. 13, n. 1, della direttiva non sarebbe l'autorizzazione dell'assicurazione, ma quella dell'assicurato. Di conseguenza, le clausole dei contratti assicurativi private di effetto ai sensi dell'art. 13 sarebbero quelle che escludono la copertura nel caso di guida da parte di persone non autorizzate dal proprietario. Viceversa, resterebbero applicabili le clausole che escludono la copertura nel caso di guida da parte di persone non autorizzate dall'assicurazione, come nel caso di specie.

43. La predetta ricostruzione è a mio avviso inaccettabile.

44. In primo luogo, come è stato giustamente osservato, la guida senza autorizzazione del proprietario costituisce di norma un furto, e in materia di furto la direttiva prevede norme specifiche, contenute nel medesimo art. 13. In particolare, nel caso di veicoli rubati gli Stati possono decidere che ad indennizzare le vittime sia, in luogo dell'assicurazione, l'organismo nazionale previsto dall'art. 10 per il risarcimento di danni provocati da veicoli

29 — V. supra, paragrafo 36.

sconosciuti o privi di assicurazione. La presenza di tali norme specifiche relative al furto fa ritenere che, se a tale sola fattispecie avesse pensato il legislatore redigendo la lett. a) dell'art. 13, n. 1, l'avrebbe indicato in modo più chiaro.

45. A mio avviso, nel quadro di una interpretazione teleologica della direttiva, alla luce dell'obiettivo della tutela delle vittime, la norma che impone l'inapplicabilità delle clausole contrattuali che escludono la copertura assicurativa in caso di assenza di «autorizzazione» deve essere interpretata in modo ampio, come riferita a tutte le situazioni in cui la persona alla guida di un veicolo non potrebbe condurlo, perché non è stata autorizzata dalla compagnia assicuratrice, o dal proprietario del veicolo, o dall'assicurato. In tutti questi casi, le coperture assicurative deve comunque essere garantita, al fine di tutelare le vittime, e l'assicurazione non può sottrarsi, in linea di principio, all'obbligo di pagamento.

46. Tale ricostruzione non è messa in dubbio dalla precisazione che l'autorizzazione in parola può essere «esplicita o implicita». Contrariamente a quanto sostenuto dal governo del Regno Unito, può essere implicita anche un'autorizzazione data da un'assicurazione, e non solo quella data da un assicurato. Si deve infatti ricordare che, nella maggior parte degli Stati membri, come si è visto, l'assicurazione

copre semplicemente un veicolo, senza indicazione dei guidatori autorizzati: in tal caso, si è in presenza di un'autorizzazione «implicita» dell'assicurazione a tutti i potenziali guidatori del veicolo.

47. Va peraltro anche osservato che, come rilevato dalla Commissione all'udienza, le clausole di cui alle lett. a)-c) dell'art. 13, n. 1, della direttiva sembrano avere natura esemplificativa più che tassativa, alla luce in particolare della giurisprudenza che ha stabilito la natura di norme di eccezione, da interpretare restrittivamente, delle disposizioni che consentono di escludere, in taluni casi, il pagamento da parte dell'assicurazione³⁰. In tale ottica, il fatto che un tipo di clausola non sia esplicitamente indicato all'art. 13 non significa che esso sia automaticamente compatibile con la direttiva.

E — Conclusione sulla prima questione

48. Concludendo quindi il mio esame della prima questione pregiudiziale, suggerisco alla Corte di risolverla dichiarando che gli artt. 12, n. 1, e 13, n. 1, della direttiva 2009/103/CE

³⁰ — Sentenza Candolin e a., cit. alla nota 14 (punto 19).

devono essere interpretati nel senso che ostano a disposizioni nazionali sulla base delle quali, in circostanze come quelle di cui alla causa principale, un'assicurazione può rifiutare di risarcire una vittima qualora essa sia un assicurato che è salito come passeggero nel proprio veicolo, del quale ha consentito la guida ad un soggetto non coperto dalla polizza di assicurazione.

deve in principio *sempre* risarcire le vittime, a meno che non si ricada in una delle eccezioni indicate esplicitamente nel suo testo. In altre parole, la situazione psicologica dell'assicurato è irrilevante per quanto riguarda la necessità di risarcire in ogni caso le vittime, anche qualora una di esse sia l'assicurato «negligente».

IV — Sulla seconda questione pregiudiziale

49. Con la sua seconda questione il giudice del rinvio chiede alla Corte di chiarire se, ai fini della risposta alla questione precedente, sia rilevante la situazione psicologica dell'assicurato che ha permesso la guida ad una persona non autorizzata: in particolare, se possa essere significativo il fatto che l'assicurato fosse o meno a conoscenza del fatto che la persona a cui ha permesso di guidare il veicolo era priva di assicurazione.

50. Come ho già indicato più sopra, la direttiva, come interpretata dalla giurisprudenza, è imperniata sull'idea che l'assicurazione

51. Ciò, naturalmente, non impedisce in alcun modo che, nei limiti riconosciuti più sopra, gli Stati membri tengano conto di tale elemento nell'ambito delle norme sulla responsabilità civile, ad esempio al fine di determinare l'importo che le vittime possono percepire o, nel caso di danni prodotti a terzi, al fine di determinare il diritto di rivalsa delle assicurazioni.

52. Propongo dunque alla Corte di risolvere la seconda questione pregiudiziale dichiarando che la risposta alla prima questione non muta in base alla circostanza che l'assicurato fosse o meno a conoscenza del fatto che la persona alla quale ha permesso di condurre il veicolo non era coperta da assicurazione.

V — Conclusione

53. Sulla base delle considerazioni svolte, propongo alla Corte di rispondere come segue alle questioni della Court of Appeal:

«Gli artt. 12, n. 1, e 13, n. 1, 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, devono essere interpretati nel senso che ostano a disposizioni nazionali sulla base delle quali, in circostanze come quelle di cui alla causa principale, un'assicurazione può rifiutare di risarcire una vittima qualora essa sia un assicurato che è salito come passeggero nel proprio veicolo, del quale ha consentito la guida ad un soggetto non coperto dalla polizza di assicurazione.

Non è rilevante, per la risposta alla prima questione, la circostanza che l'assicurato fosse o meno a conoscenza del fatto che la persona alla quale ha permesso di condurre il veicolo non era coperta da assicurazione».