



Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Terza Sezione)

4 settembre 2014*

«Rinvio pregiudiziale — Assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione degli autoveicoli — Direttiva 72/166/CEE — Articolo 3, paragrafo 1 — Nozione di “circolazione dei veicoli” — Incidente causato nel cortile di una casa colonica da un trattore munito di rimorchio»

Nella causa C-162/13,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Vrhovno sodišče (Slovenia), con decisione dell'11 marzo 2013, pervenuta in cancelleria il 29 marzo 2013, nel procedimento

Damijan Vnuk

contro

Zavarovalnica Triglav d.d.,

LA CORTE (Terza Sezione),

composta da M. Ilešič, presidente di sezione, C.G. Fernlund, A. Ó Caoimh, C. Toader ed E. Jarašiūnas (relatore), giudici,

avvocato generale: P. Mengozzi

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta,

considerate le osservazioni presentate:

- per il governo tedesco, da T. Henze, J. Kemper e J. Möller, in qualità di agenti;
- per l'Irlanda, da A. Joyce, E. Creedon e L. Williams, in qualità di agenti, assistiti da C. Toland, BL;
- per la Commissione europea, da B. Rous Demiri e K.-Ph. Wojcik, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 26 febbraio 2014,

ha pronunciato la seguente

* Lingua processuale: lo sloveno.

Sentenza

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 72/166/CEE del Consiglio, del 24 aprile 1972, relativa al ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in fatto 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»).
- 2 Tale domanda è stata proposta nell'ambito di una controversia tra il sig. Vnuk e la Zavarovalnica Triglav d.d. (in prosieguo: la «Zavarovalnica Triglav») in merito al pagamento di un indennizzo a titolo dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione degli autoveicoli (in prosieguo: l'«assicurazione obbligatoria»).

Contesto normativo

Il diritto dell'Unione

- 3 I considerando da 5 a 7 della prima direttiva precisano quanto segue:

«considerando che è auspicabile che (...) siano prese misure per liberalizzare maggiormente il regime di circolazione delle persone e degli autoveicoli nel traffico di viaggiatori tra gli Stati membri; (...)

considerando che facilitazioni di tal genere nel traffico dei viaggiatori costituiscono un nuovo passo verso l'apertura reciproca dei mercati degli Stati membri e la creazione di condizioni analoghe a quelle di un mercato interno;

considerando che la soppressione del controllo della “carta verde”, per i veicoli stazionanti abitualmente in uno Stato membro e che entrano nel territorio di un altro Stato membro, può essere realizzata (...)».

- 4 L'articolo 1 della prima direttiva enuncia:

«Ai sensi della presente direttiva, s'intende per:

1. veicolo: qualsiasi autoveicolo destinato a circolare sul suolo e che può essere azionato da una forza meccanica, senza essere vincolato ad una strada ferrata, nonché i rimorchi, anche non agganciati;

(...)».

- 5 Ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, di detta direttiva:

«Ogni Stato membro adotta tutte le misure necessarie, fatta salva l'applicazione dell'articolo 4, affinché la responsabilità civile relativa alla circolazione dei veicoli che stazionano abitualmente nel suo territorio sia coperta da un'assicurazione. I danni coperti nonché le modalità di detta assicurazione sono determinati nel quadro di tali misure».

- 6 L'articolo 4 della direttiva in parola recita:

«Ogni Stato membro può derogare al disposto dell'articolo 3:

(...)».

b) per quanto riguarda determinati tipi di veicoli o determinati veicoli con targa speciale, il cui elenco è stabilito da questo Stato e notificato agli altri Stati membri e alla Commissione [europea].

(...)).

7 L'articolo 1, paragrafo 1, della seconda direttiva 84/5/CEE del Consiglio, del 30 dicembre 1983, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione degli autoveicoli (GU L 8, pag. 17; in prosieguo: la «seconda direttiva»), dispone quanto segue:

«L'assicurazione di cui all'articolo 3, paragrafo 1, della [prima direttiva] copre obbligatoriamente i danni alle cose e i danni alle persone».

8 Il paragrafo 2 di detto articolo ha fissato gli importi minimi da garantirsi per questa assicurazione obbligatoria. Tali importi sono stati rivalutati dalla direttiva 2005/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2005, che modifica le direttive del Consiglio 72/166, 84/5, 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), la quale ha altresì introdotto nella seconda direttiva una clausola di revisione periodica di detti importi in funzione dell'evoluzione dell'indice europeo dei prezzi al consumo.

9 Conformemente all'articolo 1, paragrafo 4, primo comma, della seconda direttiva, «[c]iascuno Stato membro crea o autorizza un organismo con il compito di concedere una compensazione, almeno entro i limiti dell'obbligo di assicurazione, dei danni alle cose o alle persone causati da un autoveicolo non identificato o insufficientemente assicurato». A sua volta, il quarto comma della medesima disposizione prevedeva che «[g]li Stati membri po[tesser]o limitare o escludere l'intervento di tale organismo in caso di danni alle cose causati da un veicolo non identificato». Tale facoltà è stata tuttavia successivamente accantonata dalla direttiva 2005/14, «quando l'organismo è intervenuto per gravi danni alle persone del medesimo incidente a seguito del quale sono stati causati danni alle cose da un veicolo non identificato».

10 L'articolo 2, paragrafo 1, della seconda direttiva così dispone:

«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.

(...)).

11 A termini dell'articolo 3 della seconda direttiva:

«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'articolo 1, paragrafo 1, non possono essere esclusi, a motivo del legame di parentela, dal beneficio dell'assicurazione per quanto riguarda i danni alle persone».

12 L'articolo 1 della terza direttiva 90/232/CEE del Consiglio, del 14 maggio 1990, 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), come modificata dalla direttiva 2005/14 (in prosieguo: la «terza direttiva»), precisa:

«(...) 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.

Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché qualsiasi disposizione di legge o clausola contrattuale contenuta in una polizza di assicurazione che escluda un passeggero dalla copertura assicurativa in base alla circostanza che sapeva o avrebbe dovuto sapere che il conducente del veicolo era sotto gli effetti dell'alcol o di altre sostanze eccitanti al momento del sinistro sia considerata senza effetto per quanto riguarda l'azione di tale passeggero.

(...)».

13 L'articolo 1 bis della terza direttiva così recita:

«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 veicolo, hanno diritto alla riparazione del danno conformemente alla legislazione civile nazionale. (...)».

14 Ai sensi dell'articolo 4 quater di detta direttiva:

«Le imprese assicurative non oppongono franchigie alla persona lesa a seguito di un sinistro per quanto riguarda la copertura assicurativa di cui all'articolo 3, paragrafo 1, della [prima direttiva]».

15 La direttiva 2000/26/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 maggio 2000, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e che modifica le direttive del Consiglio 73/239/CEE e 88/357/CEE (Quarta direttiva assicurazione autoveicoli) (GU L 181, pag. 65), prevede, al suo articolo 3, intitolato «Azione diretta», quanto segue:

«Ogni Stato membro provvede a che le persone (...) lese da sinistri (...) dispongano di un diritto di azione diretta nei confronti dell'impresa di assicurazione che copre la responsabilità civile del responsabile».

16 Peraltro, la prima direttiva 73/239/CEE del Consiglio, del 24 luglio 1973, recante coordinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative in materia di accesso e di esercizio dell'assicurazione diretta diversa dall'assicurazione sulla vita (GU L 288, pag. 3), nella versione di cui alla direttiva 84/641/CEE del Consiglio, del 10 dicembre 1984 (GU L 339, pag. 21), enuncia al suo articolo 1 quanto segue:

«1. La presente direttiva riguarda l'accesso all'attività non salariata dell'assicurazione diretta (...) esercitata dalle imprese che sono stabilite sul territorio di uno Stato membro o che desiderano stabilirvisi, nonché l'esercizio di tale attività.

(...)

3. La classificazione per rami delle attività di cui al presente articolo figura nell'allegato».

17 L'allegato di detta direttiva precisa:

«A. Classificazione dei rischi per ramo (...)

10. *R.C. autoveicoli terrestri* Ogni responsabilità risultante dall'uso di autoveicoli terrestri (compresa la responsabilità del vettore). (...)

Il diritto sloveno

18 L'articolo 15 della legge sull'assicurazione obbligatoria per gli autoveicoli (*Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu*; in prosieguo: la «ZOZP») recita:

«Il proprietario di un veicolo deve stipulare un contratto di assicurazione della responsabilità civile per i danni che causi a terzi utilizzando il veicolo: morte, lesioni personali, problemi di salute, distruzione e danneggiamento di beni (...), con esclusione della responsabilità per i danni ai beni che abbia accettato di trasportare (...)

Procedimento principale e questione pregiudiziale

19 Risulta dalla decisione di rinvio che, il 13 agosto 2007, durante l'ammasso di balle di fieno nella soffitta di un fienile, un trattore munito di rimorchio, ingranando la retromarcia nel cortile della casa colonica per immettere il rimorchio nel fienile, urtava una scala su cui era salito il sig. Vnuk, provocando la caduta di quest'ultimo. Il sig. Vnuk proponeva ricorso per il risarcimento del danno non patrimoniale, calcolato in EUR 15 994,10 e maggiorato degli interessi di mora, contro la Zavarovalnica Triglav, compagnia di assicurazione con la quale il proprietario del trattore aveva assicurato il proprio veicolo.

20 Il giudice di primo grado respingeva la domanda. A fondamento del rigetto del ricorso del sig. Vnuk contro la sentenza di primo grado il giudice d'appello rilevava che la polizza di assicurazione obbligatoria per gli autoveicoli copriva i danni causati dall'uso del trattore come mezzo di trasporto, ma non i danni sorti utilizzando il medesimo come macchina di lavoro o da traino.

21 Il giudice del rinvio autorizzava il sig. Vnuk a proporre un ricorso per revisione avverso quest'ultima sentenza riguardo alla questione dell'utilizzo del trattore come «veicolo» ai sensi dell'articolo 15 della ZOZP.

22 Dinanzi al giudice del rinvio il sig. Vnuk ha fatto valere che la nozione di «uso del veicolo nella circolazione» non può essere limitata alla guida su strade pubbliche e che, peraltro, nel momento dell'evento dannoso controverso nel procedimento principale, l'insieme dato dal trattore e dal suo rimorchio ben costituiva un veicolo nell'atto di circolare e che si trattava della fine del tragitto. La Zavarovalnica Triglav ha sostenuto, per contro, che la controversia concerne l'uso di un trattore non come veicolo destinato alla circolazione su strada, bensì come macchina da lavoro presso il fienile di una casa colonica.

23 Il giudice del rinvio fa osservare che la ZOZP non definisce la nozione di «uso del veicolo», ma che tale lacuna è colmata dalla giurisprudenza. Esso indica, al riguardo, che la finalità principale dell'assicurazione obbligatoria a norma della ZOZP è la socializzazione del rischio, in uno con la necessità di attendere ai bisogni delle persone lese e dei passeggeri nella pubblica circolazione stradale.

Secondo il giudice del rinvio, conformemente alla giurisprudenza slovena, per stabilire se un determinato danno sia coperto o meno dall'assicurazione obbligatoria, non è decisivo se lo stesso sia avvenuto su una via pubblica. Nondimeno, non sussisterebbe copertura assicurativa qualora il veicolo sia stato utilizzato come macchina da lavoro, per esempio su una superficie agricola, giacché in tal caso non è questione di circolazione stradale.

- 24 Il giudice del rinvio rileva che le diverse direttive in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione degli autoveicoli – dunque le direttive dalla prima alla terza, la quarta direttiva assicurazione autoveicoli e la direttiva 2005/14 (in prosieguo, tutte insieme: le «direttive sull'assicurazione obbligatoria») – parlano di «circolazione», di «circolazione dei veicoli», di «utenti della strada», ma non contengono una definizione dettagliata di cosa si debba intendere per circolazione del veicolo e quale criterio sia decisivo al riguardo. Sarebbe pertanto possibile considerare che l'assicurazione obbligatoria includa soltanto i danni causati da un veicolo nella circolazione stradale o che copra qualunque danno sia comunque collegato all'uso o al funzionamento del veicolo, a prescindere dal fatto se sia possibile definire la situazione come di circolazione.
- 25 Stando così le cose, il Vrhovno sodišče (Corte suprema) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se la nozione di “circolazione dei veicoli” di cui all'articolo 3, paragrafo 1, della [prima direttiva] debba essere interpretata nel senso che essa non comprende le circostanze di specie, in cui l'assicurato della parte convenuta ha fatto cadere il ricorrente da una scala con un trattore munito di rimorchio durante l'ammasso di balle di fieno in un fienile, poiché l'evento non si è verificato in un contesto di circolazione stradale».

Sulle domande di riapertura della fase orale

- 26 Con atto depositato presso la cancelleria della Corte il 28 marzo 2014, l'Irlanda ha chiesto che fosse disposta la riapertura della fase orale del procedimento, ai sensi dell'articolo 83 del regolamento di procedura della Corte. A sostegno della sua domanda detto Stato membro adduce la necessità, nell'ipotesi in cui la Corte accogliesse le conclusioni dell'avvocato generale, di limitare nel tempo gli effetti dell'emananda sentenza e, di conseguenza, la necessità di riaprire la fase orale del procedimento per presentare argomenti che supportino la sua domanda di contenimento temporale degli effetti della sentenza.
- 27 Con atti depositati presso la cancelleria della Corte rispettivamente il 15 e il 21 maggio 2014, il governo del Regno Unito e il governo tedesco hanno richiesto anch'essi la riapertura della fase orale, in applicazione del medesimo articolo 83. A sostegno della propria domanda il governo del Regno Unito adduce che le conclusioni dell'avvocato generale sono viziate da diversi errori in ordine ai quali intende presentare osservazioni. Il governo tedesco, da parte sua, fa valere che dette conclusioni trattano un argomento che non è stato oggetto di discussione tra le parti, ovvero la sussistenza di un'eventuale lacuna nella prima direttiva, che occorrerebbe colmare, e che la Corte non è sufficientemente edotta per statuire.
- 28 Ai sensi dell'articolo 83 del proprio regolamento di procedura, la Corte, sentito l'avvocato generale, può disporre in qualsiasi momento la riapertura della fase orale del procedimento, in particolare se essa non si ritiene sufficientemente edotta o quando, dopo la chiusura di tale fase, una parte ha prodotto un fatto nuovo, tale da influenzare in modo determinante la decisione della Corte, oppure quando la causa dev'essere decisa in base a un argomento che non è stato oggetto di discussione tra le parti o gli interessati menzionati dall'articolo 23 dello Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea.

- 29 Nella fattispecie, la Corte, sentito l'avvocato generale, ritiene di disporre di tutti gli elementi necessari per rispondere alla questione sollevata dal giudice del rinvio e che non sussista un fatto nuovo da valutare tale da influenzare in modo determinante la sua decisione né un argomento che non è stato oggetto di discussione dinanzi ad essa.
- 30 Peraltro, quanto alle critiche mosse alle conclusioni dell'avvocato generale, occorre rilevare che né lo Statuto della Corte di giustizia né il suo regolamento di procedura prevedono la facoltà per le parti di depositare osservazioni in risposta alle conclusioni presentate dall'avvocato generale (ordinanza Emesa Sugar, C-17/98, EU:C:2000:69, punto 2, e sentenza Döhler Neuenkirchen, C-262/10, EU:C:2012:559, punto 29).
- 31 D'altro canto, in forza dell'articolo 252, secondo comma, TFUE, l'avvocato generale ha il compito di presentare pubblicamente, con assoluta imparzialità e in piena indipendenza, conclusioni motivate sulle cause che, conformemente allo Statuto della Corte, richiedono il suo intervento. La Corte, a tal riguardo, non è vincolata né dalle conclusioni dell'avvocato generale né dalla motivazione sottostante. Di conseguenza, il disaccordo di una parte con le conclusioni dell'avvocato generale, qualunque siano le questioni che questi ha esaminato, non può costituire, di per sé, un motivo che giustifichi la riapertura della fase orale (sentenze Hogan Lovells International, C-229/09, EU:C:2010:673, punto 26; E.ON Energie/Commissione, C-89/11 P, EU:C:2012:738, punto 62, e Weber, C-438/12, EU:C:2014:212, punto 30).
- 32 Ne consegue che le domande del governo tedesco, dell'Irlanda e del governo del Regno Unito di riapertura della fase orale del procedimento devono essere respinte.

Sulla questione pregiudiziale

- 33 Con la sua questione il giudice del rinvio domanda, in sostanza, se l'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva debba essere interpretato nel senso che la nozione di «circolazione dei veicoli» comprende circostanze come quelle oggetto del procedimento principale, ovvero la manovra di un trattore, nel cortile di una casa colonica, per immettere in un fienile il rimorchio ad esso agganciato.
- 34 Il governo tedesco e l'Irlanda sostengono che l'obbligo di assicurazione stabilito all'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva riguarda unicamente le situazioni di circolazione stradale e che, pertanto, non si applica a circostanze come quelle di specie.
- 35 La Commissione, per contro, è dell'avviso che tale disposizione si applichi all'utilizzo di veicoli, come mezzi di trasporto o come macchine, in qualsiasi luogo, pubblico o privato, dove possono inverarsi rischi inerenti all'utilizzo di veicoli, siano questi ultimi in movimento oppure no.
- 36 Ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva, ogni Stato membro adotta tutte le misure necessarie, fatta salva l'applicazione dell'articolo 4 della medesima direttiva, affinché la responsabilità civile relativa alla circolazione dei veicoli che stazionano abitualmente nel suo territorio sia coperta da un'assicurazione.
- 37 La nozione di veicolo è precisata all'articolo 1, punto 1, della predetta direttiva, secondo il quale occorre intendere per «veicolo» ai fini della direttiva «qualsiasi autoveicolo destinato a circolare sul suolo e che può essere azionato da una forza meccanica, senza essere vincolato ad una strada ferrata, nonché i rimorchi, anche non agganciati».

- 38 È giocoforza constatare che un trattore munito di rimorchio risponde a detta definizione. Al riguardo va rilevato che quest'ultima prescinde dall'uso attuale o potenziale del veicolo. Pertanto, il fatto che un trattore, eventualmente munito di un rimorchio, possa, in determinate circostanze, essere utilizzato come macchina agricola non ha alcuna incidenza sulla constatazione che un tale veicolo risponde alla nozione di «veicolo» di cui all'articolo 1, punto 1, della prima direttiva.
- 39 Non per questo, però, un trattore munito di rimorchio è necessariamente soggetto all'obbligo di assicurazione della responsabilità civile previsto all'articolo 3, paragrafo 1, della stessa direttiva. Infatti, da un lato, conformemente a detta disposizione, occorre che detto veicolo stazioni abitualmente nel territorio di uno Stato membro, condizione del cui adempimento non si controverte nel procedimento principale. Dall'altro lato, in applicazione dell'articolo 4, lettera b), di detta direttiva, ogni Stato membro può derogare alle disposizioni dell'articolo 3 della stessa per determinati tipi di veicoli o determinati veicoli con targa speciale, il cui elenco è stabilito da questo Stato e notificato agli altri Stati membri e alla Commissione.
- 40 Ne discende che un trattore munito di rimorchio è soggetto all'obbligo di cui all'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva quando stazioni abitualmente nel territorio di uno Stato membro che non abbia escluso il corrispondente tipo di veicolo dall'ambito di applicazione di detta disposizione.
- 41 Quanto alla questione se la manovra di un trattore nel cortile di una casa colonica per immettere in un fienile il rimorchio ad esso agganciato debba essere compresa o no nella nozione di «circolazione dei veicoli» ai sensi di detta disposizione, si deve rilevare subito che tale nozione non può essere nella disponibilità dei singoli Stati membri.
- 42 Infatti, né l'articolo 1 né l'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva né nessun'altra disposizione di questa o delle altre direttive in materia di assicurazione obbligatoria rinvia al diritto degli Stati membri per quanto concerne detta nozione. Orbene, secondo costante giurisprudenza della Corte, dall'imperativo tanto dell'applicazione uniforme del diritto dell'Unione quanto del principio di uguaglianza discende che una disposizione di diritto dell'Unione che non contenga alcun espresso richiamo al diritto degli Stati membri per la determinazione del suo senso e della sua portata deve di regola essere oggetto, nell'intera Unione europea, di un'interpretazione autonoma e uniforme che tenga conto non solo dei suoi termini, ma anche del suo contesto e della finalità perseguita dalla normativa di cui è parte (v., in tal senso, sentenza Omejc, C-536/09, EU:C:2011:398, punti 19 e 21 nonché giurisprudenza ivi citata).
- 43 Riguardo, in primo luogo, ai termini impiegati all'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva, risulta da un esame comparato delle differenti versioni linguistiche di detta disposizione che sussistono divergenze quanto al tipo di situazione coperta dall'obbligo di assicurazione che essa prevede, divergenze che si ritrovano del resto nello stesso titolo della direttiva, segnatamente nelle sue versioni in inglese e in francese.
- 44 Infatti, in francese, come in greco, italiano, neerlandese, polacco, portoghese e spagnolo, detto articolo 3, paragrafo 1, fa riferimento all'obbligo di assicurare la responsabilità civile risultante dalla «circolazione» dei veicoli, lasciando così intendere che tale obbligo assicurativo concerne unicamente gli incidenti avvenuti in un contesto di circolazione su strada, come sostengono il governo tedesco e l'Irlanda.
- 45 Per contro, le versioni in inglese nonché in bulgaro, ceco, estone, finlandese, lettone, maltese, sloveno e slovacco di questa stessa disposizione rinviano alla nozione di «uso» dei veicoli, senza altra precisazione, mentre le versioni in danese, lituano, rumeno, svedese, tedesco e ungherese fanno riferimento, ancor più generale, all'obbligo di sottoscrivere un'assicurazione della responsabilità civile per i veicoli e appaiono, così, imporre l'obbligo di assicurare la responsabilità civile risultante dall'uso o dal funzionamento del veicolo a prescindere se tale uso o tale funzionamento intervengano in un contesto di circolazione stradale.

- 46 Orbene, secondo una giurisprudenza costante, un'interpretazione esclusivamente letterale di una o più versioni linguistiche di un testo multilingue del diritto dell'Unione, ad esclusione delle altre, non può essere accolta, giacché l'applicazione uniforme delle norme di diritto dell'Unione richiede che queste siano interpretate alla luce delle versioni vigenti in tutte le lingue (v., in tal senso, sentenze Jany e a., C-268/99, EU:C:2001:616, punto 47 e giurisprudenza ivi citata, nonché Commissione/Spagna, C-189/11, EU:C:2013:587, punto 56 e giurisprudenza ivi citata). In caso di disparità tra le versioni linguistiche di un testo dell'Unione, la disposizione di cui è causa dev'essere intesa in funzione del sistema e delle finalità della normativa di cui fa parte (v., in tal senso, sentenze ZVK, C-300/05, EU:C:2006:735, punto 16 e giurisprudenza ivi citata; Haasová, C-22/12, EU:C:2013:692, punto 48, nonché Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punto 39).
- 47 Occorre pertanto, in secondo luogo, riferirsi all'economia generale e alle finalità della normativa dell'Unione in materia di assicurazione obbligatoria, di cui l'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva è parte.
- 48 Al riguardo, è opportuno sottolineare che nessuna delle direttive sull'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli contiene una propria definizione delle nozioni di «incidente» o di «sinistro», come pure delle nozioni di «circolazione» o di «uso del veicolo».
- 49 Tuttavia, dette nozioni devono essere intese alla luce del duplice obiettivo di tutelare le vittime degli incidenti causati da un autoveicolo e di liberalizzare la circolazione delle persone e delle merci nella prospettiva della realizzazione del mercato interno perseguita dalle medesime direttive.
- 50 Infatti, la prima direttiva fa parte di una serie di direttive che hanno progressivamente precisato gli obblighi degli Stati membri in materia di responsabilità civile risultante dalla circolazione dei veicoli. La Corte, se è vero che ha ripetutamente dichiarato che dai considerando della prima e della seconda direttiva emerge che queste sono dirette a garantire la libera circolazione sia dei veicoli che stazionano abitualmente nel territorio dell'Unione sia delle persone che si trovano a bordo, del pari ha ripetutamente dichiarato che le medesime sono volte a garantire altresì che le vittime degli incidenti causati da tali veicoli beneficino di un trattamento comparabile indipendentemente dal luogo dell'Unione dove il sinistro è avvenuto (v. in particolare, in tal senso, sentenze Ruiz Bernáldez, C-129/94, EU:C:1996:143, punto 13, nonché Csonka e a., C-409/11, EU:C:2013:512, punto 26 e giurisprudenza ivi citata).
- 51 Anche se, indubbiamente, dai suoi considerando da 5 a 7 risulta che la prima direttiva mirava a liberalizzare la circolazione delle persone e degli autoveicoli tra gli Stati membri nella prospettiva della realizzazione del mercato interno, sopprimendo il controllo della carta verde che veniva effettuato alle frontiere degli Stati membri, essa perseguiva già l'ulteriore obiettivo della tutela delle vittime (v., in tal senso, sentenza Ruiz Bernáldez, EU:C:1996:143, punto 18).
- 52 L'evoluzione della normativa dell'Unione in materia di assicurazione obbligatoria lascia peraltro emergere che detto obiettivo di tutela delle vittime degli incidenti causati da veicoli è stato costantemente perseguito e rafforzato dal legislatore dell'Unione.
- 53 Lo si evince in particolare e innanzitutto dagli articoli da 1 a 3 della seconda direttiva. Infatti, l'articolo 1 di quest'ultima ha stabilito che l'assicurazione di cui all'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva copre obbligatoriamente i danni alle cose e i danni alle persone e che ciascuno Stato membro deve creare un organismo con il compito di indennizzare i danni causati dagli autoveicoli non identificati o insufficientemente assicurati, fissando altresì importi minimi di garanzia. L'articolo 2 della medesima direttiva ha limitato la portata di talune clausole di esclusione previste per via legislativa o contrattuale per l'azione dei terzi vittime di un sinistro causato dall'utilizzo o dalla guida di un veicolo da parte di determinate persone. L'articolo 3 della direttiva in parola ha esteso il beneficio dell'assicurazione per i danni alle persone ai membri della famiglia dell'assicurato, del conducente o di qualsiasi altra persona responsabile del sinistro.

- 54 Dopodiché, all'articolo 1, la terza direttiva ha esteso la copertura assicurativa ai danni alla persona di qualsiasi passeggero diverso dal conducente, mentre la quarta direttiva assicurazione autoveicoli ha, fra l'altro, introdotto, all'articolo 3, un diritto di azione diretta delle persone lese nei confronti dell'impresa di assicurazione che copre la responsabilità civile del responsabile.
- 55 Infine, la direttiva 2005/14, agli articoli 2 e 4, che modificano rispettivamente la seconda e la terza direttiva, ha, in particolare, adeguato gli importi minimi da garantire e previsto la loro revisione periodica, ampliando altresì l'ambito di intervento dell'organismo istituito dalla seconda direttiva ed estendendo la copertura assicurativa di cui all'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva ai danni alle persone e ai danni alle cose subiti da pedoni, ciclisti e altri utenti non motorizzati della strada. Essa ha introdotto pure un nuovo limite alla possibilità di applicare clausole di esclusione dalla copertura assicurativa e ha vietato che vengano opposte franchigie alla persona lesa a seguito di un sinistro per quanto riguarda l'assicurazione di cui all'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva.
- 56 Alla luce di tutti questi elementi, segnatamente dell'obiettivo di tutela perseguito dalle direttive dalla prima alla terza, non si può ritenere che il legislatore dell'Unione abbia voluto escludere dalla tutela accordata da dette direttive le persone lese da un incidente causato da un veicolo in occasione del suo uso, purché uso conforme alla funzione abituale del veicolo medesimo.
- 57 A tale riguardo, occorre peraltro sottolineare che, secondo il punto A dell'allegato alla direttiva 73/239 come modificata dalla direttiva 84/641, il ramo d'attività di assicurazione diretta relativo alla «R.C. [responsabilità civile] autoveicoli terrestri» concerne «[o]gni responsabilità risultante dall'uso di autoveicoli terrestri (compresa la responsabilità del vettore)».
- 58 Nella fattispecie, si deve rilevare, da un lato, come si evince dalle informazioni pubblicate dalla Commissione, che la Repubblica di Slovenia non ha, ai sensi dell'articolo 4, lettera b), della prima direttiva, escluso nessun tipo di veicolo dall'ambito di applicazione dell'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva. D'altro lato, secondo le indicazioni fornite dal giudice del rinvio, l'incidente di cui trattasi nel procedimento principale è stato causato da un veicolo che eseguiva una retromarcia per immettersi in un determinato luogo e sembra pertanto ascrivibile a un uso del veicolo conforme alla sua funzione abituale, ciò che spetta tuttavia al giudice del rinvio verificare.
- 59 Tutto ciò considerato, occorre rispondere alla questione pregiudiziale che l'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva deve essere interpretato nel senso che rientra nella sua nozione di «circolazione dei veicoli» qualunque uso di un veicolo che sia conforme alla funzione abituale dello stesso. Potrebbe dunque rientrare in detta nozione la manovra di un trattore nel cortile di una casa colonica per immettere in un fienile il rimorchio di cui è munito, com'è accaduto nel procedimento principale, ciò che spetta al giudice del rinvio verificare.

Sulle spese

- 60 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Terza Sezione) dichiara:

L'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 72/166/CEE del Consiglio, del 24 aprile 1972, relativa al ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in fatto di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e di controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità, deve essere interpretato nel senso che rientra nella sua nozione di «circolazione dei veicoli» qualunque uso di un veicolo che sia conforme alla funzione abituale dello stesso.

Potrebbe dunque rientrare in detta nozione la manovra di un trattore nel cortile di una casa colonica per immettere in un fienile il rimorchio di cui è munito, com'è accaduto nel procedimento principale, ciò che spetta al giudice del rinvio verificare.

Firme