



Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Sesta Sezione)

20 dicembre 2017*

«Rinvio pregiudiziale – Assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli – Direttiva 2009/103/CE – Articolo 3, primo comma – Nozione di “circolazione dei veicoli” – Normativa nazionale che esclude la guida degli autoveicoli su strade e terreni non “idonei alla circolazione”, salvo quelli che, pur non presentando tale caratteristica, sono tuttavia “comunemente utilizzati”»

Nella causa C-334/16,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dall'Audiencia Provincial de Albacete (Corte provinciale di Albacete, Spagna), con decisione del 23 maggio 2016, pervenuta in cancelleria il 15 giugno 2016, nel procedimento

José Luis Núñez Torreiro

contro

AIG Europe Limited, Sucursal en España, già Chartis Europe Limited, Sucursal en España,

Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa),

LA CORTE (Sesta Sezione),

composta da C.G. Fernlund, presidente di sezione, A. Arabadjiev (relatore) e E. Regan, giudici,

avvocato generale: Y. Bot

cancelliere: L. Carrasco Marco, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 5 aprile 2017,

considerate le osservazioni presentate:

- per l'AIG Europe Limited, Sucursal en España e dall'Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa), da J. Marín López, abogado;
- per il governo spagnolo, da V. Ester Casas, in qualità di agente;
- per il governo tedesco, da T. Henze e J. Mentgen, in qualità di agenti;
- per l'Irlanda, da A. Joyce, L. Williams e G. Hodge, in qualità di agenti, assistiti da G. Gilmore, barrister;

* Lingua processuale: lo spagnolo.

- per il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, da J. Kraehling, in qualità di agente, assistita da A. Bates, barrister;
- per la Commissione europea, da J. Rius e K.-P. Wojcik, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 14 giugno 2017,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione degli articoli 3 e 5 della direttiva 2009/103/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità (GU 2009, L 263, pag. 11).
- 2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra, da un lato, il sig. José Luis Núñez Torreiro e, dall'altro, l'AIG Europe Limited, Sucursal en España, già Chartis Europe Limited, Sucursal en España (in prosieguo: l'«AIG») e l'Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa) (Unione spagnola delle imprese di assicurazione e di riassicurazione), in ordine al risarcimento a titolo dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli (in prosieguo: l'«assicurazione obbligatoria») a seguito di un incidente avvenuto in un campo di manovre militari.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

- 3 I considerando 1, 2 e 20 della direttiva 2009/103 così recitano:
 - «(1) La direttiva 72/166/CEE del Consiglio, del 24 aprile 1972, 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 1972, L 103, pag. 1)], la 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 di autoveicoli [(GU 1984, L 8, pag. 17)], la 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 1990, L 129, pag. 33)], e 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 73/239/CEE e 88/357/CEE del Consiglio] (Quarta direttiva assicurazione autoveicoli) (GU 2000, L 181, pag. 65)], hanno subito diverse e sostanziali modificazioni (...). È opportuno, per motivi di chiarezza e razionalizzazione, procedere alla codificazione di tali quattro direttive, così come della 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] del Parlamento europeo e del Consiglio sull'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli [(GU 2005, L 149, pag. 14)].

(2) L'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione degli autoveicoli (...) riveste una particolare importanza per i cittadini europei, sia in quanto contraenti sia come parti lese di un sinistro. Essa è anche di fondamentale importanza per le compagnie di assicurazione, in quanto rappresenta una parte consistente dell'attività assicurativa, ramo non vita, [nell'Unione] oltre ad avere un impatto sulla libera circolazione di persone e veicoli. Il rafforzamento e il consolidamento del mercato interno dell'assicurazione autoveicoli dovrebbero quindi costituire un obiettivo fondamentale dell'azione [dell'Unione] nel settore dei servizi finanziari.

(...)

(20) Occorre garantire che le vittime di sinistri della circolazione automobilistica ricevano un trattamento comparabile indipendentemente dal luogo [dell'Unione] ove il sinistro è avvenuto».

4 A termini dell'articolo 1 di tale direttiva:

«Ai sensi della presente direttiva si intende per:

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

(...)».

5 L'articolo 3 della medesima prevede quanto segue:

«Ogni Stato membro adotta tutte le misure appropriate, fatta salva l'applicazione dell'articolo 5, 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 delle misure di cui al primo comma.

(...)

L'assicurazione di cui al primo comma copre obbligatoriamente i danni alle cose e i danni alle persone».

6 L'articolo 5 della stessa direttiva così dispone:

«1. Ogni Stato membro può derogare alle disposizioni dell'articolo 3 per quanto concerne talune persone fisiche o giuridiche, pubbliche o private, il cui elenco è determinato da tale Stato e notificato agli altri Stati membri e alla Commissione.

(...)

2. Ogni Stato membro può derogare alle disposizioni dell'articolo 3 per quanto riguarda determinati tipi di veicoli o determinati veicoli con targa speciale, il cui elenco è stabilito da tale Stato e notificato agli altri Stati membri e alla Commissione.

(...)».

7 L'articolo 29 della direttiva 2009/103 è così formulato:

«Le direttive [72/166], [84/5], [90/232], [2000/26] e [2005/14] (...) sono abrogate (...).

I riferimenti alle direttive abrogate si intendono fatti alla presente direttiva e si leggono secondo la tavola di concordanza riportata all'allegato II».

Diritto spagnolo

- 8 L'articolo 1 della Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (legge sulla responsabilità civile e l'assicurazione in materia di circolazione di veicoli a motore), codificata per mezzo del Real Decreto Legislativo 8/2004 (regio decreto legislativo 8/2004), del 29 ottobre 2004 (BOE n. 267, del 5 novembre 2004, pag. 3662) (in prosieguo: la «legge sulla responsabilità civile e l'assicurazione autoveicoli»), prevede quanto segue:

«1. Il conducente di veicoli a motore è responsabile, in virtù del rischio creato dalla guida di tali veicoli, dei danni derivanti dalla circolazione causati a persone o cose.

(...)

6. Le nozioni di “veicoli a motore” e di “fatto relativo alla circolazione”, ai fini della presente legge, sono definite mediante regolamenti. In ogni caso, sono esclusi dai fatti relativi alla circolazione quelli derivanti dall'utilizzo del veicolo a motore come mezzo per la commissione di delitti dolosi nei confronti di persone e cose».

- 9 L'articolo 7, paragrafo 1, della legge sulla responsabilità civile e l'assicurazione autoveicoli così dispone:

«Nell'ambito e a carico dell'assicurazione obbligatoria, l'assicuratore è tenuto a risarcire al soggetto leso i danni personali e materiali subiti, nonché ad accollarsi le spese e a corrispondere al soggetto leso altre somme cui quest'ultimo ha diritto secondo la normativa applicabile. L'esenzione da quest'obbligo è prevista solo qualora l'assicuratore dimostri che il fatto non implichi la responsabilità civile ai sensi dell'articolo 1 della presente legge.

(...))».

- 10 L'articolo 2 del Real Decreto 1507/2008 por el que se aprueba el reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (regio decreto 1507/2008 recante approvazione del regolamento sull'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile in materia di circolazione di veicoli a motore), del 12 settembre 2008 (BOE n. 222, del 13 settembre 2008, pag. 37487) (in prosieguo: il «regolamento sull'assicurazione obbligatoria»), è così formulato:

«1. Ai fini della responsabilità civile in materia di circolazione di veicoli a motore e della copertura assicurativa obbligatoria di cui al presente regolamento, per fatti relativi alla circolazione si intendono i fatti derivanti dal rischio causato dalla guida dei veicoli a motore cui fa riferimento il precedente articolo, sia in garage e parcheggi sia su strade o terreni pubblici e privati idonei alla circolazione, di tipo urbano o interurbano, nonché su strade o terreni che, pur non presentando tale caratteristica, sono comunemente utilizzati.

(...))».

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

- 11 Il 28 giugno 2012, il sig. Núñez Torreiro, ufficiale dell'esercito spagnolo, partecipava a esercitazioni militari notturne in un campo di manovre militari situato a Chinchilla (Spagna), quando il veicolo a ruote militare fuoristrada di tipo «Aníbal» (in prosieguo: il «veicolo in questione»), coperto

dall'assicurazione obbligatoria dell'AIG, a bordo del quale viaggiava come passeggero, si è ribaltato, causandogli diverse lesioni. La zona che tale veicolo attraversava non era destinata al transito di veicoli a ruote, ma a quello di mezzi cingolati.

- 12 Sul fondamento dell'articolo 7 della legge sulla responsabilità civile e l'assicurazione autoveicoli, il sig. Núñez Torreiro ha chiesto all'AIG un risarcimento di EUR 15 300,56 per i danni subiti a seguito di tale incidente.
- 13 L'AIG, invocando l'articolo 1, paragrafo 6, della legge sulla responsabilità civile e l'assicurazione autoveicoli, in combinato disposto con l'articolo 2 del regolamento sull'assicurazione obbligatoria, ha negato il risarcimento, sostenendo che l'incidente non era derivato da un «fatto relativo alla circolazione», essendosi verificato mentre il veicolo in questione circolava in un campo di manovre militari, il cui accesso era vietato per tutti i tipi di veicoli non militari. Tale compagnia di assicurazioni ha ritenuto, infatti, che tale terreno non fosse «idoneo alla circolazione» né, per di più, «comunemente utilizzato», ai sensi dell'articolo 2 di tale regolamento.
- 14 Il sig. Núñez Torreiro ha convenuto l'AIG dinanzi al Juzgado de Primera Instancia n. 1 de Albacete (Tribunale di primo grado n. 1 di Albacete, Spagna). Con sentenza del 3 novembre 2015, tale giudice ha respinto il ricorso dell'interessato con la motivazione che le sue lesioni non derivavano da un «fatto relativo alla circolazione», poiché il veicolo a bordo del quale egli si trovava aveva attraversato un terreno non idoneo alla circolazione e non comunemente utilizzato.
- 15 Il sig. Núñez Torreiro ha impugnato tale sentenza dinanzi all'Audiencia Provincial de Albacete (Corte provinciale di Albacete, Spagna), giudice del rinvio, sostenendo che l'articolo 1, paragrafo 6, della legge sulla responsabilità civile e l'assicurazione autoveicoli, in combinato disposto con l'articolo 2 del regolamento sull'assicurazione obbligatoria, doveva essere interpretato in maniera restrittiva, in linea con quanto risulterebbe dalla sentenza del 4 settembre 2014, Vnuk, (C-162/13, EU:C:2014:2146), nella quale la Corte avrebbe dichiarato che la responsabilità dell'assicuratore non può essere esclusa se l'uso del veicolo è conforme alla funzione abituale dello stesso.
- 16 Il giudice del rinvio nutre dubbi quanto alla compatibilità dell'articolo 1, paragrafo 6, e dell'articolo 7, paragrafo 1, della legge sulla responsabilità civile e l'assicurazione autoveicoli, in combinato disposto con l'articolo 2 del regolamento sull'assicurazione obbligatoria, con l'articolo 3 della direttiva 2009/103, in quanto tali disposizioni di diritto nazionale implicano che, in un certo numero di situazioni, come quella oggetto della controversia di cui esso è investito, la responsabilità per l'utilizzo di autoveicoli non deve essere obbligatoriamente coperta da un'assicurazione. Il giudice del rinvio ritiene che le sole eccezioni a tale obbligo siano quelle previste all'articolo 5 della direttiva in parola. Inoltre, lo stesso rileva che, nella sentenza del 4 settembre 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), la Corte ha statuito, in particolare, che la nozione di «circolazione dei veicoli», ai sensi dell'articolo 3 della direttiva 2009/103, non può essere nella disponibilità dei singoli Stati membri.
- 17 Secondo il giudice del rinvio, ne consegue che gli Stati membri possono prevedere deroghe all'obbligo di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli o alla nozione di «circolazione dei veicoli» solo nell'ambito dell'articolo 5 della direttiva 2009/103 oppure laddove l'uso del veicolo in questione non sia conforme alla sua funzione abituale. Le eccezioni alla nozione di «fatto relativo alla circolazione», risultanti dalla limitazione, in forza dell'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento sull'assicurazione obbligatoria, di tali fatti a quelli che avvengono su terreni «idonei alla circolazione» o che «pur non presentando tale caratteristica, sono comunemente utilizzati», sarebbero, pertanto, incompatibili con il diritto dell'Unione. Lo stesso varrebbe per quanto riguarda l'articolo 2, paragrafi 2 e 3, di tale regolamento, il quale prevede un'eccezione all'obbligo di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di veicoli in relazione al loro uso sui circuiti sportivi, nei porti e negli aeroporti nonché come strumenti di attività industriale o agricola o per la commissione di delitti dolosi.

18 Ciò premesso, l'Audiencia Provincial de Albacete (Corte provinciale di Albacete) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

- «1) Se la nozione di “circolazione dei veicoli” – o “fatto relativo alla circolazione” – inteso come rischio dell'assicurazione per la responsabilità civile derivante dall'uso e la circolazione di veicoli a motore, cui fa riferimento la normativa dell'Unione (in particolare all'articolo 3 della direttiva 2009/103), possa essere definita dalla normativa nazionale di uno Stato membro in modo differente rispetto alla normativa dell'Unione.
- 2) In caso affermativo, se detta nozione possa escludere (oltre a determinate persone, immatricolazioni o tipi di veicoli, secondo quanto previsto dall'articolo 5, paragrafi 1 e 2, della direttiva 2009/103) determinate fattispecie di circolazione in considerazione del luogo in cui la circolazione si sia verificata, quali la circolazione su strade o terreni “non idonei”.
- 3) Se, analogamente, possano escludersi dalla nozione di “fatto relativo alla circolazione” determinate attività del veicolo connesse alla sua finalità (quali l'uso a scopo sportivo, industriale o agricolo) o all'intenzione del conducente (come la perpetrazione di un reato doloso mediante l'impiego del veicolo)».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulle questioni prima e seconda

- 19 Con le sue questioni prima e seconda, che occorre esaminare congiuntamente, il giudice del rinvio intende sapere, in sostanza, se l'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103 debba essere interpretato nel senso che osta a una normativa nazionale, come quella di cui al procedimento principale, che consente di escludere dalla copertura dell'assicurazione obbligatoria i danni prodottisi durante la guida di autoveicoli su strade e terreni non «idonei alla circolazione», salvo quelli che, pur non presentando tale caratteristica, sono tuttavia «comunemente utilizzati».
- 20 Tali questioni si basano, nella fattispecie, sulla premessa secondo la quale possono essere esclusi dalla copertura dell'assicurazione obbligatoria, in forza della normativa spagnola, i danni derivanti dalla circolazione degli autoveicoli in un campo di manovre militari, come quello di cui al procedimento principale, in considerazione del fatto che esso costituisce un terreno non idoneo alla circolazione dei veicoli che, per di più, non è «comunemente utilizzato», ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento sull'assicurazione obbligatoria.
- 21 A tale riguardo, l'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103 prevede che ogni Stato membro adotti tutte le misure appropriate, fatta salva l'applicazione dell'articolo 5 della medesima, affinché la responsabilità civile relativa alla circolazione dei veicoli che stazionano abitualmente nel suo territorio sia coperta da un'assicurazione.
- 22 In via preliminare, occorre rilevare che un veicolo a ruote militare di tipo «Aníbal», come quello di cui al procedimento principale, rientra nella nozione di «veicolo», di cui all'articolo 1, punto 1, della direttiva 2009/103, in quanto esso costituisce un «autoveicolo destinato a circolare sul suolo e che può essere azionato da una forza meccanica, senza essere vincolato ad una strada ferrata». Inoltre, è pacifico che tale veicolo staziona abitualmente nel territorio di uno Stato membro e che non è oggetto di alcuna deroga adottata in applicazione dell'articolo 5 di tale direttiva.
- 23 Al fine di fornire una risposta utile alle questioni sollevate, occorre stabilire se circostanze come quelle di cui al procedimento principale rientrino nella nozione di «circolazione dei veicoli», ai sensi dell'articolo 3, primo comma, della suddetta direttiva.

- 24 Occorre ricordare, in proposito, che la Corte ha dichiarato che questa stessa nozione, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 72/166 (in prosieguo: la «prima direttiva»), il cui contenuto corrisponde, in sostanza, a quello dell'articolo 3, commi primo e secondo, della direttiva 2009/103, non può essere nella disponibilità dei singoli Stati membri, ma costituisce una nozione autonoma di diritto dell'Unione, che deve essere interpretata, conformemente alla giurisprudenza costante della Corte, tenendo conto, in particolare, del contesto di tale disposizione e della finalità perseguita dalla normativa di cui è parte (v., in tal senso, sentenze del 4 settembre 2014, *Vnuk*, C-162/13, EU:C:2014:2146, punti 41 e 42, e del 28 novembre 2017, *Rodrigues de Andrade*, C-514/16, EU:C:2017:908, punto 31).
- 25 A tale riguardo, come enunciato al considerando 1 della direttiva 2009/103, quest'ultima ha codificato la prima direttiva, le seconda direttiva 84/5, la terza direttiva 90/232, la direttiva 2000/26 e la direttiva 2005/14. Tali direttive hanno progressivamente precisato gli obblighi degli Stati membri in materia di assicurazione obbligatoria. Esse erano dirette, da un lato, ad assicurare la libera circolazione sia dei veicoli che stazionano abitualmente nel territorio dell'Unione sia delle persone che vi si trovano a bordo e, dall'altro, a garantire che le vittime degli incidenti causati da tali veicoli beneficeranno di un trattamento comparabile, indipendentemente dal luogo dell'Unione in cui il sinistro è avvenuto (v., in tal senso, sentenze del 23 ottobre 2012, *Marques Almeida*, C-300/10, EU:C:2012:656, punto 26; del 4 settembre 2014, *Vnuk*, C-162/13, EU:C:2014:2146, punto 50, e del 28 novembre 2017, *Rodrigues de Andrade*, C-514/16, EU:C:2017:908, punto 32).
- 26 Dai considerando 2 e 20 della direttiva 2009/103 si evince, in sostanza, che essa persegue i medesimi obiettivi.
- 27 Inoltre, dall'evoluzione della normativa dell'Unione in materia di assicurazione obbligatoria emerge che l'obiettivo di tutela delle vittime degli incidenti causati da tali veicoli è stato costantemente perseguito e rafforzato dal legislatore dell'Unione (v., in tal senso, sentenze del 4 settembre 2014, *Vnuk*, C-162/13, EU:C:2014:2146, punti da 52 a 55, e del 28 novembre 2017, *Rodrigues de Andrade*, C-514/16, EU:C:2017:908, punto 33).
- 28 Dalle considerazioni che precedono risulta che l'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103 deve essere interpretato nel senso che la nozione di «circolazione dei veicoli» ivi contenuta non è limitata alle ipotesi di circolazione stradale, vale a dire la circolazione sulla pubblica via, ma che in tale nozione rientra qualunque uso di un veicolo che sia conforme alla funzione abituale dello stesso (v., in tal senso, sentenze del 4 settembre 2014, *Vnuk*, C-162/13, EU:C:2014:2146, punto 59, e del 28 novembre 2017, *Rodrigues de Andrade*, C-514/16, EU:C:2017:908, punto 34).
- 29 A tale proposito, la Corte ha precisato che, poiché gli autoveicoli di cui all'articolo 1, punto 1, della prima direttiva, la cui formulazione corrisponde a quella dell'articolo 1, punto 1, della direttiva 2009/103, indipendentemente dalle loro caratteristiche, sono destinati a servire abitualmente come mezzi di trasporto, rientra in tale nozione qualunque uso di un veicolo in quanto mezzo di trasporto (sentenza del 28 novembre 2017, *Rodrigues de Andrade*, C-514/16, EU:C:2017:908, punti 37 e 38).
- 30 La Corte ha dichiarato, inoltre, che la portata di detta nozione non dipende dalle caratteristiche del terreno sul quale l'autoveicolo è utilizzato (sentenza del 28 novembre 2017, *Rodrigues de Andrade*, C-514/16, EU:C:2017:908, punto 35).
- 31 Nessuna disposizione della direttiva 2009/103, peraltro, pone limiti all'estensione dell'obbligo di assicurazione, e della tutela che tale obbligo intende garantire alle vittime degli incidenti causati da autoveicoli, ai casi in cui tali veicoli sono utilizzati su determinati terreni o su determinate strade (v., in tal senso, sentenza del 28 novembre 2017, *Rodrigues de Andrade*, C-514/16, EU:C:2017:908, punto 36).

- 32 Nel caso di specie, è pacifico che il veicolo in questione era utilizzato, nel momento in cui si è ribaltato, provocando così lesioni al sig. Núñez Torreiro, come mezzo di trasporto.
- 33 Un tale utilizzo rientra, dunque, nella nozione di «circolazione dei veicoli», ai sensi dell'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103.
- 34 Il fatto che, come emerge dalla decisione di rinvio, il veicolo in questione, quando si è ribaltato, circolava in un campo di manovre militari il cui accesso era vietato a qualsiasi veicolo non militare e in una zona di tale campo non idonea alla circolazione di veicoli a ruote non può influire su tale conclusione né, pertanto, limitare l'obbligo di assicurazione che deriva da tale disposizione.
- 35 Orbene, una normativa come quella di cui al procedimento principale fa sì che la portata della copertura dell'assicurazione obbligatoria dipenda dalle caratteristiche del terreno sul quale l'autoveicolo è utilizzato. Essa consente, infatti, di limitare la portata dell'obbligo generale di assicurazione che gli Stati membri sono tenuti a stabilire, nel diritto interno, in forza dell'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103 e, pertanto, la tutela che tale obbligo intende conferire alle vittime di incidenti causati da autoveicoli, ai casi di utilizzo di tali veicoli su determinati terreni o su determinate strade.
- 36 Alla luce delle considerazioni che precedono, occorre rispondere alle questioni prima e seconda dichiarando che l'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103 deve essere interpretato nel senso che osta a una normativa nazionale, come quella di cui al procedimento principale, che consente di escludere dalla copertura dell'assicurazione obbligatoria i danni prodottisi durante la guida di autoveicoli su strade e terreni non «idonei alla circolazione», salvo quelli che, pur non presentando tale caratteristica, sono tuttavia «comunemente utilizzati».

Sulla terza questione

- 37 Con la sua terza questione, il giudice del rinvio intende sapere, in sostanza, se l'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103 debba essere interpretato nel senso che osta a una normativa nazionale, quale l'articolo 1, paragrafo 6, e l'articolo 7, paragrafo 1, della legge sulla responsabilità civile e l'assicurazione autoveicoli, in combinato disposto con l'articolo 2, paragrafi 2 e 3, del regolamento sull'assicurazione obbligatoria, che esclude dalla copertura dell'assicurazione obbligatoria i danni derivanti dall'utilizzo dei veicoli nell'ambito di attività sportive, industriali e agricole, nei porti e negli aeroporti, nonché nell'ambito della commissione di un delitto doloso.
- 38 A tale proposito, occorre ricordare che, secondo una giurisprudenza costante della Corte, le questioni relative all'interpretazione del diritto dell'Unione sollevate dal giudice nazionale nel contesto di diritto e di fatto che egli individua sotto la propria responsabilità, del quale non spetta alla Corte verificare l'esattezza, godono di una presunzione di rilevanza. La Corte può rifiutare di statuire su una domanda di pronuncia pregiudiziale proposta da un giudice nazionale soltanto qualora appaia in modo manifesto che l'interpretazione del diritto dell'Unione richiesta non ha alcun rapporto con l'effettività o l'oggetto del procedimento principale, qualora la questione sia di tipo ipotetico o, ancora, qualora la Corte non disponga degli elementi di fatto e di diritto necessari per rispondere in modo utile alle questioni che le sono sottoposte (sentenza del 20 luglio 2017, *Piscarreta Ricardo*, C-416/16, EU:C:2017:574, punto 56 e giurisprudenza ivi citata).
- 39 Nel caso di specie, dalla decisione di rinvio risulta che i danni subiti dal sig. Núñez Torreiro derivano da un incidente in cui è stato coinvolto un veicolo a ruote militare di tipo «Aníbal» che circolava su una zona di un campo di manovre militari, destinata ai veicoli cingolati. La controversia principale non riguarda quindi l'utilizzo di tale veicolo nell'ambito di attività sportive, industriali o agricole, nei porti o negli aeroporti, o nell'ambito della commissione di un delitto doloso.

- 40 Ciò considerato, appare in modo manifesto che l'interpretazione dell'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103, richiesta nell'ambito della terza questione, non ha alcun rapporto con l'effettività o l'oggetto del procedimento principale e, pertanto, che tale questione è irricevibile.

Sulle spese

- 41 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 (Sesta Sezione) dichiara:

L'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità, deve essere interpretato nel senso che osta a una normativa nazionale, come quella di cui al procedimento principale, che consente di escludere dalla copertura dell'assicurazione obbligatoria i danni prodottisi durante la guida di autoveicoli su strade e terreni non «idonei alla circolazione», salvo quelli che, pur non presentando tale caratteristica, sono tuttavia «comunemente utilizzati».

Firme