



Raccolta della giurisprudenza

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE
JEAN RICHARD DE LA TOUR
presentate il 15 dicembre 2022¹

Causa C-618/21

**AR,
BF,
ZN,
NK Sp. z o.o., s.k.,
KP,
RD Sp. z o.o.,
contro
PK S.A.,
CR,
SI S.A.,
MB S.A.,
PK S.A.,
SI S.A.,
EZ S.A.**

[domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Tribunale circondariale della città di Varsavia, Polonia)]

«Rinvio pregiudiziale – Assicurazione della responsabilità civile per gli autoveicoli – Direttiva 2009/103/CE – Articolo 3 – Responsabilità civile relativa alla circolazione dei veicoli – Obbligo di assicurazione dei veicoli – Articolo 18 – Diritto di azione diretta – Portata – Determinazione dell'importo dell'indennizzo – Costi ipotetici – Possibilità di subordinare il versamento dell'indennizzo a determinate condizioni – Vendita del veicolo»

I. Introduzione

1. La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 18 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 responsabilità², in combinato disposto con l'articolo 3 di detta direttiva.

¹ Lingua originale: il francese.

² GU 2009, L 263, pag. 11.

2. Tale domanda è stata proposta nel quadro di una serie di controversie che contrappongono sei proprietari di veicoli agli assicuratori della responsabilità civile delle persone responsabili dei danni causati *ai* loro veicoli.

3. La presente causa offre alla Corte l'occasione di precisare, per la prima volta, la portata del diritto di azione diretta riconosciuto a una persona lesa che richieda, nei confronti di un'impresa di assicurazione, l'indennizzo di tutti i danni causati *da* un autoveicolo.

4. Nelle presenti conclusioni, illustrerò i motivi per cui ritengo che il diritto dell'Unione non osti a che la prestazione dovuta da un'impresa di assicurazione sia esclusivamente di natura pecuniaria e che la limitazione o l'esclusione del diritto di azione diretta della persona lesa in ragione della mancata effettiva riparazione del veicolo danneggiato possa pregiudicar l'efficacia pratica della direttiva 2009/103.

II. Contesto normativo

A. Direttiva 2009/103

5. Il considerando 30 della direttiva 2009/103 enuncia quanto segue:

«(30) Il diritto di invocare il contratto di assicurazione e agire direttamente nei confronti della compagnia assicuratrice è estremamente importante per la protezione delle vittime di incidenti automobilistici. Per agevolare la liquidazione rapida ed efficace dei sinistri ed evitare per quanto possibile costosi procedimenti giudiziari, un diritto di azione diretta contro la compagnia d'assicurazione che copre la responsabilità civile della persona responsabile dovrebbe essere previsto per tutte le vittime di incidenti automobilistici».

6. L'articolo 3 di detta direttiva, recante il titolo «Obbligo d'assicurazione dei veicoli», dispone 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.

Ogni Stato membro adotta tutte le misure appropriate affinché il contratto d'assicurazione copra anche:

- a) i danni causati nel territorio degli altri Stati membri, secondo la legislazione in vigore in questi Stati,
- b) i danni di cui possono essere vittime i cittadini degli Stati membri nel percorso che collega direttamente due territori in cui si applica il trattato allorché non esist[e] alcun ufficio nazionale di assicurazione per il territorio percorso; in tal caso, i danni sono indennizzati nei limiti previsti dalla legislazione nazionale sull'assicurazione obbligatoria vigente nello Stato membro nel cui territorio il veicolo staziona abitualmente.

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

7. Ai sensi dell'articolo 18 della direttiva di cui trattasi, intitolato «Diritto di azione diretta»:

«Gli Stati membri provvedono affinché le persone lese a seguito di un sinistro causato da un veicolo assicurato ai sensi dell'articolo 3 possano avvalersi di un diritto di azione diretta nei confronti dell'impresa che assicura la responsabilità civile della persona responsabile del sinistro».

B. Diritto polacco

8. L'articolo 363, paragrafo 1, del kodeks cywilny (codice civile) così dispone:

«Il risarcimento del danno deve avvenire, a scelta del danneggiato, o mediante il ripristino dello statu quo ante dei beni o mediante il pagamento di un'adeguata somma di denaro. Tuttavia, quando il ripristino della situazione precedente è impossibile o risulta eccessivamente difficile o oneroso per il responsabile, il danneggiato ha diritto unicamente a un indennizzo in denaro».

9. L'articolo 822, paragrafi 1 e 4, del codice civile polacco prevede quanto segue:

«1. Con il contratto di assicurazione della responsabilità civile, l'assicuratore si impegna a corrispondere l'indennizzo previsto nel contratto per i danni causati a terzi di cui sia responsabile il contraente dell'assicurazione o l'assicurato.

(...)

4. Il soggetto avente diritto all'indennizzo in relazione ad un evento coperto dal contratto di assicurazione della responsabilità civile può proporre azione diretta contro l'assicuratore».

III. Fatti e questioni pregiudiziali

10. Sei controversie sono pendenti dinanzi al Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Tribunale circondariale della città di Varsavia, Polonia). Cinque di esse hanno ad oggetto il rifiuto opposto dalle imprese di assicurazione convenute nei procedimenti principali, che assicurano la responsabilità civile della persona responsabile di un incidente automobilistico in cui siano stati danneggiati alcuni veicoli, di versare alle persone lese, ricorrenti nei procedimenti principali e che hanno esercitato il loro diritto di azione diretta previsto dall'articolo 18 della direttiva 2009/103, costi di riparazione di detti veicoli che queste ultime non hanno sostenuto. Detti costi sono denominati dal giudice del rinvio «costi ipotetici di riparazione».

11. La sesta controversia differisce dalle precedenti unicamente per il fatto che il danno deriva dalla caduta del portone di un garage che ha distrutto il veicolo del ricorrente nel procedimento principale.

12. Le controversie di cui trattasi sono insorte in ragione dal fatto che le persone lese chiedono un indennizzo pecuniario per i danni subiti dai loro veicoli sulla base di una stima elevata dei costi di riparazione (pezzi di ricambio e manodopera) e non sulla base di documenti giustificativi dei costi di riparazione da esse sopportati, in altre parole delle spese realmente sostenute. Orbene, le imprese di assicurazione sostengono che tale indennizzo non può superare l'ammontare del

danno realmente subito, calcolato secondo il metodo detto «del differenziale». L'indennizzo deve corrispondere alla differenza tra il valore che il veicolo danneggiato avrebbe avuto se l'evento dannoso non si fosse verificato e il valore attuale di detto veicolo, nelle condizioni in cui si trova, danneggiato o riparato, anche solo in parte.

13. Il giudice del rinvio spiega che, nel diritto nazionale, la riparazione dei danni mira a restituire ai beni della parte lesa il valore che essi avrebbero avuto se l'evento dannoso non si fosse verificato, senza consentire a detta parte di trarne un arricchimento.

14. Tuttavia, conformemente alla giurisprudenza polacca, i giudici riconoscono un risarcimento dei danni arrecati ai veicoli nella misura degli ipotetici costi di riparazione, il cui ammontare supererebbe ampiamente l'ammontare dei danni causati ai beni della parte lesa determinati secondo il metodo del differenziale. Lo stesso vale nel caso della vendita del veicolo danneggiato che le persone lese non potranno mai far riparare in futuro.

15. Secondo il giudice del rinvio, tale giurisprudenza, criticabile poiché consente in taluni casi alla parte lesa di trarre un arricchimento, potrebbe essere giustificata alla luce della particolare protezione riconosciuta alle vittime di incidenti stradali in forza del diritto dell'Unione. Pertanto, esso ritiene necessario chiarire la portata dei diritti che la persona lesa trae dal diritto di azione diretta da essa esercitabile nei confronti dell'impresa di assicurazione.

16. A questo proposito, il giudice del rinvio spiega che esiste un conflitto tra, da un lato, tale diritto di azione diretta, connesso al fatto che, ai sensi della normativa polacca, la persona lesa può esercitare due diverse azioni nei confronti del responsabile del sinistro, ossia una domanda di pagamento di un indennizzo e una domanda di risarcimento in forma specifica, finalizzata al ripristino del bene nello stato antecedente al verificarsi del danno, e, dall'altro, il principio derivante dal diritto polacco delle obbligazioni, secondo cui il servizio reso da un assicuratore della responsabilità civile consiste in un «pagamento», vale a dire in una prestazione pecuniaria.

17. Il giudice del rinvio chiede pertanto se il diritto dell'Unione osti a disposizioni del diritto nazionale che abbiano l'effetto di privare la persona lesa, che intenda proporre un'azione diretta contro l'impresa di assicurazione, di uno degli strumenti di risarcimento del danno previsti dal diritto nazionale, circostanza questa che avrebbe, in generale, carattere dissuasivo.

18. Detto giudice si chiede altresì se, per garantire l'effettività della domanda della persona lesa ai sensi dell'articolo 18 della direttiva 2009/103, essa debba disporre di un'azione contro l'assicuratore della responsabilità civile del responsabile del sinistro per ottenere il pagamento di un indennizzo di importo equivalente ai costi necessari per fare effettuare essa stessa le riparazioni del veicolo danneggiato, senza potersene sottrarre. Così facendo, l'indennizzo potrebbe essere basato su un'effettiva riparazione.

19. L'ultima domanda del giudice del rinvio si riferisce al caso in cui il veicolo danneggiato non possa più essere riparato, in ragione, ad esempio, della sua vendita. Detto giudice è incline a ritenere che l'indennizzo riconosciuto alla persona lesa debba corrispondere unicamente alla differenza tra il prezzo da essa percepito per il veicolo danneggiato e quello che avrebbe ottenuto con la vendita del veicolo non danneggiato.

20. In tale contesto, il Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Tribunale circondariale della città di Varsavia) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

- «1. Se l'articolo 18, in combinato disposto con l'articolo 3, della [direttiva 2009/103], debba essere interpretato nel senso che sono in contrasto con tale disposizione le norme nazionali ai sensi delle quali un soggetto danneggiato, che esercita l'azione per ottenere il risarcimento del danno riportato dal proprio autoveicolo in conseguenza della circolazione di autoveicoli direttamente nei confronti della compagnia di assicurazione che assicura la responsabilità civile del responsabile del sinistro, può ottenere dalla compagnia di assicurazione esclusivamente il risarcimento dell'ammontare della sua effettiva e attuale perdita patrimoniale, ossia la differenza tra il valore del veicolo nello stato in cui si trovava prima del sinistro e il valore del veicolo danneggiato, aumentata dei costi pertinenti effettivamente sostenuti per la riparazione del veicolo e degli altri costi pertinenti, già effettivamente sostenuti, derivanti dal sinistro, mentre qualora agisse direttamente nei confronti del responsabile avrebbe la facoltà di esigere a sua scelta, anziché il risarcimento, il ripristino del veicolo nello stato antecedente al sinistro (riparazione da effettuare direttamente dal responsabile o da una officina meccanica pagata direttamente dal responsabile).
2. In caso di risposta in senso affermativo alla prima questione: se l'articolo 18, in combinato disposto con l'articolo 3, della [direttiva 2009/103], debba essere interpretato nel senso che sono in contrasto con tale disposizione le norme nazionali ai sensi delle quali un soggetto danneggiato, che esercita l'azione per ottenere il risarcimento del danno riportato dal proprio veicolo in conseguenza della circolazione di autoveicoli direttamente nei confronti della compagnia di assicurazione che assicura la responsabilità civile della persona responsabile del sinistro, può esclusivamente ottenere dalla compagnia di assicurazione, anziché il risarcimento dell'ammontare della sua effettiva e attuale perdita patrimoniale, ossia la differenza tra il valore del veicolo nello stato in cui si trovava prima del sinistro e il valore del veicolo danneggiato, aumentata dei costi pertinenti effettivamente sostenuti per la riparazione del veicolo e degli altri costi pertinenti, già effettivamente sostenuti, derivanti dal sinistro, l'importo relativo ai costi per il ripristino del veicolo nello stato antecedente al sinistro, mentre qualora agisse direttamente nei confronti del responsabile avrebbe la facoltà di richiedere a sua scelta, anziché il risarcimento, il ripristino del veicolo nello stato antecedente al sinistro (e non solo il pagamento delle somme necessarie a tale scopo).
3. In caso di risposta in senso affermativo alla prima questione e di risposta in senso negativo alla seconda questione: se l'articolo 18, in combinato disposto con l'articolo 3, della [direttiva 2009/103], debba essere interpretato nel senso che sono in contrasto con tale disposizione le norme nazionali ai sensi delle quali una compagnia di assicurazione, alla quale il proprietario di un veicolo danneggiato durante la circolazione di autoveicoli richiede il pagamento di costi ipotetici, che non ha sostenuto ma che dovrebbe sostenere qualora decidesse per il ripristino del veicolo nello stato antecedente al sinistro, può:
 - a) subordinare tale pagamento alla prova da parte del danneggiato di voler effettivamente far riparare il veicolo in un determinato modo da un determinato meccanico, allo specifico prezzo previsto per i pezzi di ricambio e per la prestazione di servizio, e trasferire le somme di denaro destinate a tale riparazione direttamente a tale meccanico (od

eventualmente al venditore dei pezzi di ricambio necessari per la riparazione), con riserva di rimborso qualora lo scopo per cui il denaro è stato pagato non venga raggiunto, o in alternativa:

- b) subordinare tale pagamento all'assunzione da parte del consumatore dell'obbligo di dimostrare, nel termine previsto, che ha utilizzato il denaro corrisposto proprio per la riparazione del veicolo o di restituire detto importo alla compagnia di assicurazione o, in alternativa:
- c) dopo aver corrisposto una somma di denaro, indicando lo scopo del pagamento (il modo in cui la somma deve essere utilizzata) e, decorso il tempo necessario affinché il danneggiato possa riparare il veicolo, pretendere dal danneggiato la prova che il denaro è stato speso per le riparazioni o la sua restituzione

in modo da eliminare la possibilità che il danneggiato tragga un arricchimento dall'evento dannoso.

- 4. In caso di risposta in senso affermativo alla prima questione e di risposta in senso negativo alla seconda questione: se l'articolo 18, in combinato disposto con l'articolo 3, della [direttiva 2009/103], debba essere interpretato nel senso che sono in contrasto con tale disposizione le norme nazionali ai sensi delle quali il danneggiato che non è più proprietario del veicolo danneggiato, in quanto lo ha venduto ricevendo un corrispettivo e che conseguentemente non può più riparare il veicolo, non può, di conseguenza, pretendere dalla compagnia assicurativa che assicura la responsabilità civile della persona responsabile del sinistro il pagamento dei costi di ripristino del veicolo nello stato antecedente all'evento dannoso, e la sua pretesa è limitata al diritto di richiedere alla compagnia assicurativa il risarcimento dell'ammontare della sua effettiva e attuale perdita patrimoniale, ossia la differenza tra il valore del veicolo nello stato in cui si trovava prima del sinistro e la somma ricevuta a titolo di vendita del veicolo, aumentata dei costi di riparazione del veicolo effettivamente sostenuti e di altri costi pertinenti, già sostenuti, derivanti dal sinistro».

21. KP e RD Sp. z o.o., due dei ricorrenti nei procedimenti principali, SI SA, una dei resistenti nei procedimenti principali, i governi polacco, ceco e tedesco e la Commissione europea hanno presentato osservazioni scritte.

IV. Analisi

A. Sulla ricevibilità

22. La domanda di pronuncia pregiudiziale si fonda sulla constatazione del giudice del rinvio secondo cui la «normativa nazionale che disciplina l'indennizzo (...) obbliga le imprese di assicurazione a pagare alle persone lese i cosiddetti costi ipotetici delle riparazioni del veicolo danneggiato senza alcun vincolo alla (futura) realizzazione di tali riparazioni, consentendo così alle persone lese che non intendono far riparare il proprio veicolo di accrescere, grazie ai danni subiti, il valore dei propri beni nella misura della differenza tra il costo di riparazione del veicolo danneggiato e la perdita di valore di detto veicolo in ragione dei danni da esso subiti – a spese delle imprese di assicurazione e, altresì, di tutti i proprietari di veicoli che versano premi dell'assicurazione obbligatoria».

23. Il giudice del rinvio cerca quindi una soluzione che consenta di pervenire a un risarcimento il cui ammontare si avvicini quanto più possibile alle spese reali che dovrebbero essere sostenute dalle persone lese. Detto giudice osserva così che tali persone non possono proporre nei confronti dell'assicuratore una domanda di risarcimento in forma specifica del danno al veicolo, che potrebbero invece avanzare nei confronti del responsabile del danno.

24. La constatazione dell'esistenza, nel diritto polacco, di un siffatto diverso regime per queste due azioni a disposizione delle persone, che hanno diritto al risarcimento di un danno subito da un veicolo, lo ha indotto a interrogarsi sulla portata del diritto di azione diretta della persona lesa previsto dall'articolo 18 della direttiva 2009/103, al fine di garantirne l'effettività. Alla luce di tali circostanze, la domanda di pronuncia pregiudiziale è ricevibile.

25. Infatti, secondo la costante giurisprudenza della Corte richiamata dal giudice del rinvio, la domanda di pronuncia pregiudiziale non può vertere sulla portata del risarcimento dei danni, che è sostanzialmente disciplinata dal diritto nazionale³.

26. Peraltro, occorre ricordare che, come risulta dalla formulazione stessa dell'articolo 267 TFUE, la decisione pregiudiziale richiesta deve essere «necessaria» per consentire al giudice del rinvio di «emanare la sua sentenza» nella causa di cui è investito⁴.

27. Nel caso di specie, delle sei cause sottoposte all'attenzione del giudice del rinvio, una verte sul risarcimento del danno causato a un veicolo dal portone di un garage.

28. Orbene, la direttiva 2009/103 non ha, evidentemente, ad oggetto la garanzia della responsabilità civile quando all'origine del danno non vi è un veicolo⁵. Essa mira, infatti, ad attuare una particolare tutela delle vittime in ragione della gravità dei danni materiali o fisici che esse possono subire a causa della pericolosità di un autoveicolo, intrinseca alla sua natura e alla sua funzione.

29. Inoltre, l'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103 stabilisce che ogni Stato membro adotta tutte le misure appropriate, fatta salva l'applicazione dell'articolo 5 della medesima direttiva, affinché la responsabilità civile relativa *alla circolazione dei veicoli* che stazionano abitualmente nel suo territorio sia coperta da un'assicurazione.

30. Certamente, la nozione di «circolazione dei veicoli», che è una nozione autonoma di diritto dell'Unione, è stata interpretata dalla Corte tenendo conto, in particolare, del contesto di detto articolo 3, primo comma⁶, considerando che l'obiettivo di garantire la tutela delle vittime di sinistri causati da detti autoveicoli è stato costantemente perseguito e rafforzato dal legislatore dell'Unione⁷.

³ V. sentenza del 10 giugno 2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, punti 36 e 38 e giurisprudenza ivi citata).

⁴ Deve quindi esistere, tra la controversia e le disposizioni del diritto dell'Unione di cui è chiesta l'interpretazione, un collegamento tale per cui detta interpretazione risponda ad una necessità oggettiva ai fini della decisione che dev'essere adottata dal giudice del rinvio. V. ordinanza del 10 dicembre 2020, OO (Sospensione dell'attività giudiziaria) (C-220/20, non pubblicata, EU:C:2020:1022, punto 26).

⁵ V., in tal senso, sentenza del 20 giugno 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517, punto 45; in prosieguo: la «sentenza Línea Directa Aseguradora»).

⁶ V. sentenza Línea Directa Aseguradora (punto 32).

⁷ V. sentenza del 20 maggio 2021, K.S. (Spese di traino di un veicolo sinistrato) (C-707/19, EU:C:2021:405, punto 27 e giurisprudenza ivi citata).

31. La Corte ha così statuito che l'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103 deve essere interpretato nel senso che la nozione di «circolazione dei veicoli» contenuta in tale disposizione non è limitata alle ipotesi di circolazione stradale, vale a dire alla circolazione sulla pubblica via, e che in tale nozione rientra qualunque uso di un veicolo che sia conforme alla funzione abituale dello stesso quale mezzo di trasporto⁸.

32. A tal proposito, la Corte ha precisato che un veicolo viene utilizzato in conformità alla sua funzione di mezzo di trasporto allorché si sposta ma anche, in linea di principio, durante il suo stazionamento tra uno spostamento e l'altro⁹.

33. La Corte ne ha dedotto che nella nozione di «circolazione dei veicoli», di cui all'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103, rientra una situazione nella quale un *veicolo parcheggiato in un garage* privato di un immobile, utilizzato in conformità alla sua funzione di mezzo di trasporto, abbia preso fuoco, *provocando un incendio avente origine nel circuito elettrico del veicolo stesso*¹⁰. Ciò vale anche quando l'incidente è imputabile a una *perdita di olio causata dalle condizioni meccaniche del veicolo* parcheggiato di cui trattasi¹¹.

34. Di conseguenza, sono chiaramente escluse dalla nozione di «circolazione dei veicoli», ai sensi dell'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103, le situazioni in cui il sinistro non ha origine nel comportamento o in una carenza tecnica del veicolo.

35. Inoltre, la Corte ha stabilito che, affinché un veicolo sia escluso dall'obbligo di assicurazione previsto dalla disposizione di cui trattasi, è necessario che esso sia stato ufficialmente ritirato dalla circolazione, conformemente alle norme nazionali applicabili¹².

36. Non vi è quindi alcun dubbio che l'ambito di applicazione della direttiva 2009/103, come interpretato dalla Corte, sia circoscritto all'obbligo di assicurazione della responsabilità civile per i danni che possono essere causati da un veicolo.

37. Tale interpretazione non può essere rimessa in discussione dall'argomento dedotto dal giudice del rinvio secondo cui, sostanzialmente, essa dovrebbe garantire una parità di trattamento in materia di assicurazione della responsabilità civile, il che giustificherebbe il rinvio alla Corte nel quadro della controversia relativa al risarcimento dei danni arrecati a un veicolo dal portone di un garage.

38. Propongo pertanto alla Corte di considerare irricevibile, su questo punto, la domanda di pronuncia pregiudiziale.

39. Per quanto attiene alla ricevibilità delle questioni sollevate, non reputo corretto ritenere, come eccepito dal governo polacco, che le prime due questioni pregiudiziali, da cui le altre due dipendono, abbiano carattere teorico. Detto governo sostiene che, nei procedimenti principali, i ricorrenti avrebbero chiesto unicamente il versamento di un'indennità pecuniaria. Orbene, il giudice del rinvio s'interroga proprio su detta limitazione delle modalità di risarcimento dei

⁸ V. sentenza Línea Directa Aseguradora (punti 35 e 36). V., altresì, la formulazione dell'articolo 1, punto 1 bis, della direttiva 2009/103, inserito dalla direttiva (UE) 2021/2118 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2021, recante modifica della direttiva 2009/103 (GU 2021, L 430, pag. 1). In forza del suo articolo 2, detta direttiva deve essere recepita entro il 23 dicembre 2023.

⁹ V. sentenza Línea Directa Aseguradora (punto 42).

¹⁰ V. sentenza Línea Directa Aseguradora (punto 48).

¹¹ V. ordinanza dell'11 dicembre 2019, Bueno Ruiz e Zurich Insurance (C-431/18, non pubblicata, EU:C:2019:1082, punti da 42 a 45).

¹² V. sentenza del 29 aprile 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2021:337, punto 58).

danni causati da sinistri automobilistici. Benché il diritto dell'Unione non lo imponga, il giudice del rinvio ritiene di poter legittimamente respingere le richieste formulate sulla base di una stima dei costi.

40. In tali circostanze, propongo alla Corte di trattare le questioni pregiudiziali nel loro insieme considerando che il giudice del rinvio chiede, sostanzialmente, se l'articolo 18 della direttiva 2009/103 debba essere interpretato nel senso che esso osta a una normativa nazionale che, qualora le persone lese esercitino il loro diritto di azione diretta contro l'impresa di assicurazione che copre la responsabilità civile della persona responsabile di un incidente causato da un veicolo, prevede unicamente il versamento a loro favore di un'indennità pecuniaria con facoltà di non giustificare i reali costi di riparazione in caso di danni causati a un altro veicolo.

B. Nel merito

41. La domanda di pronuncia pregiudiziale porta la Corte a definire l'oggetto dell'azione diretta prevista all'articolo 18 della direttiva 2009/103.

42. In concreto, il giudice del rinvio si chiede se detta azione diretta miri a condannare l'assicuratore (in luogo della persona responsabile del danno) a fornire alla persona lesa, a titolo di risarcimento del danno subito, la prestazione dovuta dalla persona responsabile di detto danno o piuttosto ad ottenere la condanna dell'assicuratore a fornire direttamente alla persona lesa la prestazione prevista dal contratto di assicurazione.

43. In primo luogo, mi sembra opportuno ricordare che il diritto di azione diretta della persona lesa è stato introdotto dalla direttiva 2000/26/CE¹³, che rientra nelle quattro direttive codificate dalla direttiva 2009/103¹⁴.

44. Il diritto di cui trattasi si inserisce nel seguente contesto, ribadito in più occasioni dalla Corte:

- gli Stati membri sono tenuti ad attuare, nel loro ordinamento giuridico interno, un obbligo generale di assicurazione dei veicoli, e
- ciascuno Stato membro deve garantire che, fatte salve talune deroghe previste dalla direttiva 2009/103, qualsiasi veicolo che stazioni abitualmente sul suo territorio sia coperto da un contratto stipulato con una compagnia di assicurazioni al fine di garantire, entro i limiti definiti dal diritto dell'Unione, la responsabilità civile relativa a tale veicolo¹⁵.

45. È nel quadro di una protezione sempre maggiore delle persone lese da sinistri automobilistici che la direttiva 2000/26 ha previsto, a favore di queste ultime, un diritto di azione diretta contro l'impresa di assicurazione della persona responsabile o contro il suo rappresentante nello Stato di

¹³ Direttiva 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).

¹⁴ V. considerando 1 di detta direttiva. La giurisprudenza relativa a queste direttive precedenti è quindi applicabile all'interpretazione delle disposizioni equivalenti di detta direttiva. V., segnatamente, sentenza del 29 aprile 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2021:337, punto 35).

¹⁵ V. sentenza del 10 giugno 2021, Van Amejde España (C-923/19, EU:C:2021:475, punti 25 e 26 e giurisprudenza ivi citata).

residenza della persona lesa¹⁶. L'obiettivo era di migliorare i diritti riconosciuti alle vittime di un sinistro automobilistico al di fuori del loro Stato di residenza¹⁷ e di armonizzare i diritti degli Stati membri che, in taluni casi, non prevedevano il diritto di agire direttamente contro l'assicuratore del responsabile¹⁸.

46. La direttiva 2005/14/CE¹⁹ ha esteso questo diritto di azione diretta a tutte le vittime di incidenti automobilistici, e ciò al fine di agevolare la liquidazione rapida ed efficace dei sinistri ed evitare per quanto possibile costosi procedimenti giudiziari²⁰.

47. Questo obiettivo è stato enunciato nuovamente nella direttiva 2009/103, che ricorda l'importanza di garantire che le vittime di sinistri della circolazione automobilistica ricevano un trattamento comparabile indipendentemente dal luogo dell'Unione ove il sinistro è avvenuto²¹. Al considerando 30 di detta direttiva è stata ripresa la definizione di diritto di azione diretta contro la compagnia assicuratrice che copre la responsabilità civile della persona responsabile di un incidente automobilistico, che figurava nel considerando 21 della direttiva 2005/14.

48. In secondo luogo, occorre così sottolineare che detto diritto è definito, ai sensi del succitato considerando, come «[i]l diritto di invocare il contratto di assicurazione e agire direttamente nei confronti della compagnia assicuratrice».

49. Di conseguenza, quando la copertura assicurativa obbligatoria è fatta valere direttamente dalla persona lesa che esercita il diritto ad essa riconosciuto in forza dell'articolo 18 della direttiva 2009/103, l'impresa di assicurazione garantisce la responsabilità civile della persona responsabile nei limiti del contratto con essa stipulato²². A tale titolo, le conseguenze pecuniarie della responsabilità civile sono coperte anche qualora l'assicurato si faccia carico personalmente delle riparazioni, e anche in caso di danni alle persone²³.

¹⁶ V., sulla genesi legislativa di detta direttiva, relazione del Parlamento europeo sul progetto comune, approvato dal Comitato di conciliazione, di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli che modifica le direttive 73/239/CEE e 88/357/CEE (quarta direttiva assicurazione autoveicoli) [(C5-0155/2000 – 1997/0264(COD))] (finale A5-0130/2000), disponibile al seguente indirizzo Internet: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-5-2000-0130_IT.pdf, pag. 6. V., altresì, Paillet, P., *Manuel de droit européen des assurances*, 2^a ed., Bruylant, Bruxelles, 2022, in particolare punto 263, pag. 273.

¹⁷ V. considerando da 8 a 14 della direttiva 2000/26.

¹⁸ V., a tale riguardo, l'articolo 9 della Convenzione sulla legge applicabile in materia di incidenti stradali, conclusa all'Aia il 4 maggio 1971. V., altresì, relazione esplicativa di Eric W. Essén, disponibile al seguente indirizzo Internet: <https://assets.hcch.net/docs/cef13270-0800-4ac5-b583-b8e4aa076a1c.pdf>, in particolare pag. 214.

¹⁹ Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2005, che modifica le direttive del Consiglio 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE e 90/232/CEE e la direttiva 2000/26 (GU 2005, L 149, pag. 14). Essa ha inserito nella direttiva 2000/26 un considerando 16 bis in cui, con riferimento al diritto della parte lesa di citare in giudizio l'assicuratore dinanzi al giudice del luogo in cui essa è domiciliata, il legislatore dell'Unione ha richiamato l'articolo 9, paragrafo 1, lettera b), e l'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 44/2001 del Consiglio, del 22 dicembre 2000, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale (GU 2001, L 12, pag. 1). V., a tal proposito, sentenza del 13 dicembre 2007, FBTO Schadeverzekeringen (C-463/06, EU:C:2007:792, punto 29).

²⁰ V. considerando 21 di detta direttiva.

²¹ V. considerando 20 di detta direttiva e sentenza del 20 maggio 2021, K.S. (Spese di traino di un veicolo sinistrato) (C-707/19, EU:C:2021:405, punto 27 e giurisprudenza ivi citata).

²² Occorre osservare che tale obbligo spiega i propri effetti indipendentemente dalla nullità del contratto di assicurazione risultante dalle false dichiarazioni inizialmente rese dal contraente dell'assicurazione. V., a questo proposito, sentenza del 20 luglio 2017, Fidelidade-Companhia de Seguros (C-287/16, EU:C:2017:575, punto 27).

²³ V. articolo 3, ultimo comma, della direttiva 2009/103, come interpretato dalla Corte. V. sentenza del 23 gennaio 2014, Petillo (C-371/12, EU:C:2014:26, punti da 33 a 35 e giurisprudenza ivi citata). Per quanto concerne la legge polacca, v. sentenza del 21 dicembre 2021, Skarb Państwa (Copertura dell'assicurazione autoveicoli) (C-428/20, EU:C:2021:1043, punto 16).

50. Posto che i diritti della persona lesa traggono origine esclusivamente dal contratto di assicurazione²⁴ o, in altre parole, sono ricalcati su quelli dell'assicurato, essi possono avere unicamente l'effetto di attribuirle un indennizzo e, per l'appunto, quello che l'assicurato avrebbe avuto diritto di richiedere all'impresa di assicurazione se avesse soddisfatto esso stesso la vittima, nei limiti del contratto che li lega. Come sottolineato dal governo tedesco, tale esito è conforme all'attività delle imprese di assicurazione.

51. Molti altri elementi avvalorano una siffatta interpretazione. In primo luogo, il diritto di azione diretta della persona lesa risponde all'obiettivo di definire rapidamente i sinistri e si inserisce nel quadro dell'assicurazione autoveicoli, di cui il legislatore ha sottolineato la particolare importanza per i cittadini europei che circolano all'interno dell'Unione e per le compagnie di assicurazione²⁵. Tale profilo della questione nel contesto delle situazioni transfrontaliere è, a mio avviso, correttamente sottolineato dalla Commissione e dal governo tedesco e depone contro l'imposizione di una modalità di risarcimento in forma specifica.

52. In secondo luogo, il principio di un indennizzo di carattere pecuniario risulta dall'articolo 22 della direttiva 2009/103, dal titolo «Procedura di indennizzo», che definisce gli obblighi dell'impresa di assicurazione cui la persona lesa ha presentato una richiesta di indennizzo. Tale principio può essere altresì dedotto dal fatto che il legislatore dell'Unione ha fissato importi minimi di copertura assicurativa²⁶ che rappresentano una garanzia essenziale della protezione delle vittime²⁷.

53. In terzo luogo, le imprese di assicurazione sono tenute a indennizzare la persona lesa al fine di garantire l'effettività del diritto al risarcimento del danno e a tutelarla in tal modo, in particolare, dal rischio di insolvenza della persona responsabile del danno²⁸.

54. In quarto luogo, l'analisi degli obblighi gravanti sull'impresa di assicurazione, nei cui confronti la persona lesa esercita il proprio diritto di azione diretta in sede contenziosa, dovrebbe essere coerente con le disposizioni del diritto dell'Unione relative alla competenza dei giudici²⁹ e alla legge applicabile³⁰ in una situazione transfrontaliera e con il regime del ricorso surrogatorio che potrà essere proposto dall'assicuratore³¹.

²⁴ V. sentenza del 21 gennaio 2016, ERGO Insurance e Gjensidige Baltic (C-359/14 e C-475/14, EU:C:2016:40, punti 54 e 58).

²⁵ V. considerando 2 della direttiva 2009/103.

²⁶ V. articolo 9 della direttiva 2009/103 e sentenza del 10 giugno 2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, punto 41).

²⁷ V. considerando 12 della direttiva 2009/103 e, segnatamente, sentenza del 21 gennaio 2016, ERGO Insurance e Gjensidige Baltic (C-359/14 e C-475/14, EU:C:2016:40, punto 39).

²⁸ V., inoltre, nel caso in cui non sia stato assolto l'obbligo di assicurare il veicolo coinvolto nell'incidente, sentenza del 29 aprile 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2021:337, punto 56), a ricordo dell'obiettivo della protezione delle vittime di sinistri stradali che si impone nell'interpretare le disposizioni direttiva 2009/103.

²⁹ V. sentenza del 13 dicembre 2007, FBTO Schadeverzekeringen (C-463/06, EU:C:2007:792, punto 29), e, per quanto riguarda il regolamento (UE) n. 1215/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2012, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale (GU 2012, L 351, pag. 1), sentenza del 30 giugno 2022, Allianz Elementar Versicherung (C-652/20, EU:C:2022:514, punti 30, 32, 45, 49, 50, 53 e 54 e giurisprudenza ivi citata).

³⁰ Né dal tenore letterale, né dagli obiettivi della direttiva 2009/103 emerge che quest'ultima sia diretta a stabilire norme sul conflitto di leggi, come ricordato dalla Corte nella sentenza del 21 gennaio 2016, ERGO Insurance e Gjensidige Baltic (C-359/14 e C-475/14, EU:C:2016:40, punto 40). V., altresì, punti da 47 a 54 di detta sentenza, relativi alle condizioni di applicazione dei regolamenti (CE) n. 593/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (Roma I) (GU 2008, L 177, pag. 6), e n. 864/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 luglio 2007, sulla legge applicabile alle obbligazioni extracontrattuali («Roma II») (GU 2007, L 199, pag. 40). V., inoltre, per quanto attiene all'obbligo di applicare la Convenzione sulla legge applicabile in materia di incidenti della circolazione stradale, adottata all'Aia il 4 maggio 1971, segnatamente, sentenza del 24 ottobre 2013, Haasová (C-22/12, EU:C:2013:692, punto 36), e osservazioni dell'avvocato generale Wahl sulle difficoltà a tale riguardo, nelle sue conclusioni nella causa Lazar (C-350/14, EU:C:2015:586, paragrafo 36).

³¹ V., a titolo esemplificativo, sentenza del 21 gennaio 2016, ERGO Insurance e Gjensidige Baltic (C-359/14 e C-475/14, EU:C:2016:40, punto 56).

55. Pertanto, in tale contesto, non mi sembra ipotizzabile un'interpretazione dell'articolo 18 della direttiva 2009/103 nel senso che il risarcimento in forma specifica che la persona lesa potrebbe ottenere, in forza del diritto nazionale, dal responsabile dell'incidente possa essere preteso dall'assicuratore. Si tratta, per l'appunto, di non confondere il rapporto diretto tra la vittima e l'assicuratore con quello esistente tra la vittima e la persona responsabile.

56. Di conseguenza, ritengo che detto articolo 18 debba essere interpretato nel senso che esso non osta a una normativa nazionale che, a prescindere dalla natura del danno risarcibile, prevede unicamente il versamento di un'indennità pecuniaria alle persone lese, quando esercitano il loro diritto di azione diretta nei confronti dell'impresa di assicurazione che copre la responsabilità civile della persona responsabile di un sinistro causato da un veicolo.

57. È peraltro opportuno aggiungere alcune ulteriori considerazioni al fine di rispondere pienamente alle domande poste dal giudice del rinvio, il quale intende limitare l'indennizzo della persona lesa, che ha esercitato il suo diritto di azione diretta, quanto più possibile in linea con le effettive spese sostenute³².

58. Secondo una giurisprudenza costante, la portata del risarcimento dei danni è sostanzialmente disciplinata dal diritto nazionale³³.

59. Compete quindi alle autorità nazionali garantire, nel diritto nazionale, l'effettività del diritto di azione diretta della persona lesa.

60. A questo proposito, il meccanismo illustrato nelle osservazioni scritte di KP e SI, in base al quale le imprese di assicurazione possono prevedere un meccanismo di pagamento per conto terzi presso le officine di riparazione dei veicoli cui è versato l'indennizzo dovuto alla persona lesa³⁴, soddisfa, a mio avviso, il requisito della tutela di quest'ultima risultante dalla direttiva 2009/103, a condizione che sia attuato sulla base della scelta della persona lesa.

61. Pertanto, mi sembra inutile ricercare, interpretando la portata dell'articolo 18 della direttiva 2009/103, una qualche soluzione ai problemi di gestione dei contenziosi esposti dal giudice del rinvio³⁵, che vanno ad aggiungersi all'ingiustizia che questi ravvisa nell'arricchimento della persona lesa³⁶.

³² V. paragrafi 18, 19, 22 e 23 delle presenti conclusioni.

³³ V. paragrafo 25 delle presenti conclusioni. V., altresì, a titolo esemplificativo, sentenza del 23 gennaio 2014, Petillo (C-371/12, EU:C:2014:26, punto 43).

³⁴ V., a titolo esemplificativo, sentenza del 21 ottobre 2021, T.B. e D. (Competenza in materia di assicurazioni) (C-393/20, non pubblicata, EU:C:2021:871, punti 17 e 18).

³⁵ Il giudice del rinvio ha sostenuto che la giurisprudenza polacca, citata al paragrafo 14 delle presenti conclusioni, induce gli assicuratori ad astenersi sistematicamente dal pagare volontariamente gli indennizzi in linea con quanto da essa previsto nel tentativo di persuadere i tribunali a mutare il loro orientamento giurisprudenziale, pagando sì un «indennizzo per i costi ipotetici», ma calcolando detti costi in maniera arbitraria, supponendo che, in tal caso, sia sufficiente utilizzare, per il calcolo, i prezzi dei pezzi di ricambio di minore qualità, o applicando diverse deduzioni, sconti, «ammortamenti», ecc., con la conseguenza che la maggior parte dei casi è portata all'attenzione dei giudici, appesantendo il loro carico di lavoro.

³⁶ V. paragrafo 15 delle presenti conclusioni.

62. Tuttavia, la normativa nazionale non può privare della sua efficacia pratica il diritto di azione diretta della persona lesa previsto dall'articolo 18 della direttiva 2009/103³⁷. Orbene, a mio avviso ciò accadrebbe se l'indennizzo della persona lesa che esercita il proprio diritto di azione diretta venisse escluso o limitato in ragione della mancata riparazione del veicolo danneggiato o della sua vendita o, ancora, dell'obbligo ad essa imposto dall'impresa di assicurazione di chiedere la riparazione del veicolo presso l'assicurato.

V. Conclusione

63. Alla luce di tutte le suesposte considerazioni, propongo alla Corte di rispondere nei termini seguenti alle questioni pregiudiziali sollevate dal Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Tribunale circondariale della città di Varsavia, Polonia):

L'articolo 18 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,

dev'essere interpretato nel senso che:

- esso non osta a una normativa nazionale che, a prescindere dalla natura del danno risarcibile, prevede unicamente il versamento di un'indennità pecuniaria alle persone lese, quando esercitano il loro diritto di azione diretta nei confronti dell'impresa di assicurazione che copre la responsabilità civile della persona responsabile di un sinistro causato da un veicolo;
- l'efficacia pratica del diritto di azione diretta riconosciuto alla persona lesa sarebbe compromessa se tale diritto dovesse essere limitato o escluso in ragione della mancata effettiva riparazione del veicolo danneggiato.

³⁷ La Corte ha altresì dichiarato che le disposizioni nazionali che disciplinano il risarcimento dei sinistri risultanti dalla circolazione dei veicoli non possono avere l'effetto di escludere d'ufficio, o di limitare in maniera sproporzionata, il diritto della persona lesa ad ottenere un indennizzo dall'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile dal responsabile di tali danni. V., per il richiamo di detti principi, sentenze del 23 ottobre 2012, Marques Almeida (C-300/10, EU:C:2012:656, punti 31 e 32); del 23 gennaio 2014, Petillo (C-371/12, EU:C:2014:26, punto 41, e, per un'applicazione al caso di specie, punti 44 e 45), e del 10 giugno 2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, punto 44).