



Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Grande Sezione)

23 ottobre 2012*

«Assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli — Direttiva 72/166/CEE — Articolo 3, paragrafo 1 — Direttiva 84/5/CEE — Articolo 2, paragrafo 1 — Direttiva 90/232/CEE — Articolo 1 — Diritto al risarcimento da parte dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli — Responsabilità civile dell'assicurato — Concorso della vittima alla produzione del danno — Limitazione del diritto al risarcimento dei danni»

Nella causa C-300/10,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Tribunal da Relação de Guimarães (Portogallo), con decisione del 22 aprile 2010, pervenuta in cancelleria il 17 giugno 2010, nel procedimento

Vítor Hugo Marques Almeida

contro

Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA,

Jorge Manuel da Cunha Carvalheira,

Paulo Manuel Carvalheira,

Fundo de Garantia Automóvel,

LA CORTE (Grande Sezione),

composta dal sig. V. Skouris, presidente, dal sig. K. Lenaerts, vicepresidente, dal sig. A. Tizzano, dalla sig.ra R. Silva de Lapuerta, dai sigg. L. Bay Larsen, A. Rosas, dalla sig.ra M. Berger, dal sig. E. Jarašiūnas, presidenti di sezione, dai sigg. E. Juhász, J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev (relatore), dalla sig.ra A. Prechal e dal sig. C.G. Fernlund, giudici,

avvocato generale: sig.ra V. Trstenjak

cancelliere: sig.ra M. Ferreira, amministratore principale

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 22 maggio 2012,

considerate le osservazioni presentate:

— per M. Almeida, da A. Novo, advogada;

* Lingua processuale: il portoghese.

— per il governo portoghese, da L. Inez Fernandes e S. Nunes de Almeida, in qualità di agenti;
— per il governo tedesco, da T. Henze e F. Wannek, in qualità di agenti;
— per la Commissione europea, da P. Guerra e Andrade, N. Yerrell e G. Braun, in qualità di agenti,
sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 5 luglio 2012,
ha pronunciato la seguente

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, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e di controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità (GU L 103, pag. 1; in prosieguo: la «prima direttiva»), dell'articolo 2, 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 di autoveicoli (GU 1984, L 8, pag. 17; in prosieguo: la «seconda direttiva»), nonché degli articoli 1 e 1 bis 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; in prosieguo: la «terza direttiva»).
- 2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra, da una parte, il sig. Marques Almeida e, dall'altra, la Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA (in prosieguo: la «Fidelidade-Mundial»), i sigg. da Cunha Carvalheira e Carvalheira nonché il Fundo de Garantia Automóvel in merito al risarcimento da parte di questi ultimi, a titolo di responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, dei danni subiti dal sig. Marques Almeida in occasione di un incidente stradale.

Contesto normativo

Il diritto dell'Unione

- 3 Ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva:
«Ogni Stato membro adotta tutte le misure necessarie (...) affinché la responsabilità civile relativa alla circolazione dei veicoli che stazionano abitualmente nel suo territorio sia coperta da un'assicurazione. I danni coperti e le modalità dell'assicurazione sono determinati nell'ambito di tali misure».
- 4 L'articolo 2, paragrafo 1, della seconda direttiva dispone quanto segue:
«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.

Tuttavia, la clausola di cui al primo trattino può essere opposta alle persone che di loro spontanea volontà hanno preso posto nel veicolo che ha causato il danno se l'assicuratore può provare che esse erano a conoscenza del fatto che il veicolo era rubato.

Gli Stati membri hanno la facoltà - per i sinistri avvenuti nel loro territorio - di non applicare la disposizione del primo comma se e nella misura in cui la vittima può ottenere il risarcimento del danno da un istituto di sicurezza sociale».

5 L'articolo 1 della terza direttiva così prevede:

«Fatto salvo l'articolo 2, paragrafo 1, secondo comma della [seconda direttiva], 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.

(...)».

6 Ai sensi dell'articolo 1 bis della terza direttiva, ivi inserito dalla direttiva 2005/14/CE 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/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sull'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli (GU L 149, pag. 14):

«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. Il presente articolo lascia impregiudicata sia la responsabilità civile, sia l'importo dei danni».

Il diritto portoghese

7 L'articolo 503, paragrafo 1, del codice civile portoghese ha il seguente tenore:

«Chiunque disponga di un veicolo a motore e ne faccia uso nel proprio interesse, anche se attraverso un incaricato, risponde dei danni derivanti dai rischi connessi al veicolo, indipendentemente dal fatto che questo sia in circolazione o meno».

8 L'articolo 504, paragrafo 1, di detto codice così recita:

«La responsabilità per i danni causati da veicoli opera a beneficio dei terzi e delle persone trasportate».

9 Ai sensi dell'articolo 505 di detto codice:

«Fatto salvo quanto disposto dall'articolo 570, la responsabilità di cui all'articolo 503, paragrafo 1, è esclusa unicamente quando il sinistro è imputabile alla vittima o a un terzo, o quando esso è dovuto ad un caso di forza maggiore estraneo al funzionamento del veicolo».

10 L'articolo 570 dello stesso codice prevede quanto segue:

«1. Qualora la vittima abbia colpevolmente concorso alla genesi o all'aggravamento dei danni, spetta al giudice competente stabilire, in funzione della gravità della colpa imputabile all'una e all'altra parte e delle conseguenze che ne derivano, se il risarcimento debba essere concesso in tutto o in parte, ovvero non debba essere affatto concesso.

2. Se la responsabilità si fonda su una mera presunzione di colpa, la colpa della vittima, salvo disposizione contraria, esclude l'obbligo di risarcimento».

Procedimento principale e questione pregiudiziale

11 Il 12 giugno 2004 il veicolo su cui viaggiava come passeggero il sig. Marques Almeida si scontrava con il veicolo di proprietà del sig. da Cunha Carvalheira e guidato dal sig. M. Carvalheira.

12 Nello scontro il sig. Marques Almeida, che occupava il lato passeggero anteriore del veicolo e che non aveva la cintura di sicurezza allacciata, urtava e infrangeva il parabrezza procurandosi profonde lacerazioni alla testa e al volto.

13 All'epoca dell'incidente il proprietario del veicolo su cui viaggiava il sig. Marques Almeida aveva sottoscritto un'assicurazione per la responsabilità civile risultante dalla circolazione di tale veicolo presso la Fidelidade-Mundial. Il sig. da Cunha Carvalheira non aveva invece sottoscritto un analogo contratto di assicurazione per responsabilità civile relativamente al proprio veicolo.

14 In seguito al suddetto incidente, il sig. Marques Almeida proponeva ricorso dinanzi al giudice portoghese competente per ottenere la condanna in solido della Fidelidade-Mundial, dei sigg. da Cunha Carvalheira e Carvalheira e del Fundo de Garantia Automóvel al pagamento di EUR 65 000, per i danni subiti in occasione dell'incidente, nonché di una somma da liquidare per le operazioni chirurgiche cui avrebbe dovuto eventualmente sottoporsi.

15 Tale ricorso veniva respinto in base all'articolo 570 del codice civile portoghese, con la motivazione che i danni subiti dal sig. Marques Almeida erano dovuti a sua colpa, ossia quella di non aver allacciato la cintura di sicurezza, contravvenendo all'articolo 82, paragrafo 1, del codice stradale portoghese.

16 Il sig. Marques Almeida proponeva appello avverso tale decisione dinanzi al Tribunal da Relação de Guimarães.

17 Il giudice del rinvio rileva che, secondo la giurisprudenza nazionale prevalente, applicata dal giudice di primo grado, la responsabilità della vittima di un incidente stradale nell'occasionare i danni subiti sarebbe, conformemente agli articoli 505 e 570 del codice civile portoghese, idonea a escludere la responsabilità oggettiva di chi conduce effettivamente il veicolo in questione, quale derivante dall'articolo 503, paragrafo 1, di detto codice.

18 Ne discenderebbe che, in circostanze quali quelle di cui al procedimento principale, qualora non sia dimostrata la colpa dei conducenti degli autoveicoli entrati in collisione, mentre è accertato che la colpa del passeggero vittima è all'origine dei danni da lui subiti, detto passeggero non potrebbe essere risarcito in base alla responsabilità oggettiva prevista all'articolo 503, paragrafo 1, del codice civile portoghese.

19 Tuttavia, secondo il giudice del rinvio, si evince dalla giurisprudenza della Corte, in particolare dalle sentenze del 30 giugno 2005, Candolin e a. (C-537/03, Racc. pag. I-5745), e del 19 aprile 2007, Farrell (C-356/05, Racc. pag. I-3067), che essa si adopra al fine di tutelare in special modo i passeggeri dei

veicoli sinistrati. La Corte avrebbe infatti dichiarato inammissibili le disposizioni normative e le clausole contrattuali che, in uno Stato membro, escludono in determinate circostanze l'obbligo di risarcire tali passeggeri, in violazione delle disposizioni della prima, seconda e terza direttiva.

- 20 Alla luce di tale giurisprudenza della Corte, il Tribunal da Relação de Guimarães nutre dubbi in merito alla compatibilità del regime di responsabilità civile applicabile nella controversia principale con le pertinenti disposizioni del diritto dell'Unione.
- 21 Date tali circostanze, il Tribunal da Relação de Guimarães ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se gli articoli 3, paragrafo 1, della [prima direttiva], 2, paragrafo 1, della [seconda direttiva] e 1 e 1 bis della [terza direttiva] debbano essere interpretati nel senso che ostano a che il diritto civile nazionale (nella specie, gli articoli 503, paragrafo 1, 504, 505 e 570 del Código Civil) preveda che, in caso di collisione tra veicoli da cui siano derivati danni fisici per uno dei passeggeri (la persona lesa, che chiede il risarcimento) che non possa essere imputata ad alcuno dei conducenti a titolo di colpa, il risarcimento spettante al suddetto passeggero deve essere negato o limitato poiché si ritiene che egli abbia concorso alla causazione del danno in quanto viaggiava nel posto contiguo a quello del conducente senza indossare la cintura di sicurezza, in violazione della normativa nazionale:

- considerato che è stato dimostrato che al momento della collisione tra i veicoli coinvolti il suddetto passeggero, a causa della collisione stessa e del fatto che non indossava la cintura di sicurezza, ha urtato violentemente il capo contro il parabrezza, infrangendolo e procurandosi profonde lacerazioni alla testa e al volto,
- e considerato che, poiché, alla data del sinistro, uno dei veicoli coinvolti non era coperto da assicurazione valida ed efficace in virtù di un contratto stipulato con un assicuratore, l'azione è diretta, oltre che contro l'assicuratore dell'altro veicolo coinvolto, contro il proprietario del veicolo non assicurato, contro il suo conducente e contro il Fundo de Garantia Automóvel, i quali, trattandosi di responsabilità oggettiva, possono essere condannati in solido al risarcimento».

Sulla questione pregiudiziale

Osservazioni preliminari

- 22 Si deve innanzitutto rilevare che l'articolo 1 bis della terza direttiva, come modificata dalla direttiva 2005/14, non è applicabile ai fatti di cui al procedimento principale né *ratione materiae* né *ratione temporis*, come giustamente osservato dal governo tedesco. Infatti, da un lato, tale disposizione riguarda soltanto il diritto al risarcimento dei danni subiti da pedoni, ciclisti e altri utenti non motorizzati della strada. Orbene, al momento della collisione che gli ha provocato i danni subiti, il sig. Marques Almeida era un passeggero di un autoveicolo.
- 23 Dall'altro, tale disposizione è stata inserita nella terza direttiva dalla direttiva 2005/14, il cui articolo 7 dispone che essa entri in vigore il giorno della pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, ossia l'11 giugno 2005, e il cui articolo 6, paragrafo 1, prevede che debba essere recepita entro l'11 giugno 2007. Orbene, l'incidente stradale che ha dato origine alla controversia di cui al procedimento principale è occorso il 12 giugno 2004.
- 24 Occorre, di conseguenza, considerare che la questione pregiudiziale verte soltanto sull'interpretazione degli articoli 3, paragrafo 1, della prima direttiva, 2, paragrafo 1, della seconda direttiva, e 1 della terza direttiva.

Sulla questione posta

- 25 Con la sua questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se gli articoli 3, paragrafo 1, della prima direttiva, 2, paragrafo 1, della seconda direttiva e 1 della terza direttiva debbano essere interpretati nel senso che essi ostano a disposizioni nazionali le quali, in caso di collisione tra due autoveicoli che hanno causato danni alla persona del passeggero di uno dei suddetti veicoli senza che si possa imputare alcuna colpa ai conducenti dei medesimi, consentono di limitare o escludere la responsabilità civile degli assicurati e, di conseguenza, il risarcimento di tale passeggero da parte dell'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, fondandosi esclusivamente sul fatto che costui ha contribuito a realizzare detti danni.
- 26 A tale riguardo, occorre rammentare che dal preambolo della prima e della seconda direttiva emerge che queste sono 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 (sentenze del 28 marzo 1996, Ruiz Bernáldez, C-129/94, Racc. pag. I-1829, punto 13; del 14 settembre 2000, Mendes Ferreira e Delgado Correia Ferreira, C-348/98, Racc. pag. I-6711, punto 24; del 17 marzo 2011, Carvalho Ferreira Santos, C-484/09, Racc. pag. I-1821, punto 24, nonché del 9 giugno 2011, Ambrósio Lavrador e Olival Ferreira Bonifácio, C-409/09, Racc. pag. I-4955, punto 23).
- 27 La prima direttiva, come precisata e integrata dalla seconda e dalla terza direttiva, impone quindi agli Stati membri di garantire che la responsabilità civile relativa alla circolazione degli autoveicoli che stazionano abitualmente sul loro territorio sia coperta da un'assicurazione e precisa, in particolare, i tipi di danni e i terzi vittime che tale assicurazione deve coprire (v. citate sentenze Mendes Ferreira e Delgado Correia Ferreira, punto 27; Carvalho Ferreira Santos, punto 27, nonché Ambrósio Lavrador e Olival Ferreira Bonifácio, punto 24).
- 28 Occorre tuttavia ricordare che l'obbligo di copertura, da parte dell'assicurazione della responsabilità civile, dei danni causati ai terzi dagli autoveicoli è distinto dalla portata del risarcimento di detti danni a titolo di responsabilità civile dell'assicurato. Infatti, mentre il primo è definito e garantito dalla normativa dell'Unione, la seconda è sostanzialmente disciplinata dal diritto nazionale (citare sentenze Carvalho Ferreira Santos, punto 31 e giurisprudenza ivi citata, nonché Ambrósio Lavrador e Olival Ferreira Bonifácio, punto 25).
- 29 A tale riguardo, la Corte ha già affermato che dall'oggetto della prima, della seconda e della terza direttiva, nonché dal loro tenore letterale, risulta che esse non mirano ad armonizzare i regimi di responsabilità civile negli Stati membri e che, allo stato attuale del diritto dell'Unione, questi ultimi restano liberi di stabilire il regime di responsabilità civile applicabile ai sinistri derivanti dalla circolazione dei veicoli (citare sentenze Carvalho Ferreira Santos, punto 32 e giurisprudenza ivi citata, nonché Ambrósio Lavrador e Olival Ferreira Bonifácio, punto 26).
- 30 Ciò posto, gli Stati membri sono obbligati a garantire che la responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli applicabile secondo il loro diritto nazionale sia coperta da un'assicurazione conforme alle disposizioni delle tre direttive summenzionate (citare sentenze Mendes Ferreira e Delgado Correia Ferreira, punto 29; Farrell, punto 33; Carvalho Ferreira Santos, punto 34, nonché Ambrósio Lavrador e Olival Ferreira Bonifácio, punto 27).
- 31 Si evince altresì dalla giurisprudenza della Corte che gli Stati membri devono esercitare le loro competenze in tale settore nel rispetto del diritto dell'Unione e che le disposizioni nazionali che disciplinano il risarcimento dei sinistri risultanti dalla circolazione dei veicoli non possono privare la prima, la seconda e la terza direttiva del loro effetto utile (sentenza Ambrósio Lavrador e Olival Ferreira Bonifácio, cit., punto 28).

- 32 Come la Corte ha precisato, le suddette direttive sarebbero private di un simile effetto se una normativa nazionale, definita in base a criteri generali ed astratti, negasse alla vittima il diritto al risarcimento da parte dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, ovvero limitasse tale diritto in misura sproporzionata, esclusivamente sulla base della corresponsabilità della vittima stessa nella realizzazione del danno. Pertanto, tale diritto può essere limitato soltanto al verificarsi di circostanze eccezionali, in base ad una valutazione caso per caso (sentenza Ambrósio Lavrador e Olival Ferreira Bonifácio, cit., punto 29).
- 33 La Corte è infatti pervenuta alla conclusione che gli articoli 2, paragrafo 1, della seconda direttiva e 1 della terza direttiva ostano a una normativa nazionale che consenta di negare o limitare in misura sproporzionata il diritto di un passeggero di essere risarcito dall'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, esclusivamente sulla base della corresponsabilità di detto passeggero nella realizzazione del danno subito (v., in tal senso, citate sentenze Candolin e a., punto 35, nonché Farrell, punto 35).
- 34 Si deve tuttavia rilevare che nel procedimento principale, da un lato, diversamente dalle circostanze che hanno dato luogo alle citate sentenze Candolin e a. e Farrell, il diritto al risarcimento delle vittime di un incidente stradale subisce pregiudizio non a causa di una limitazione della copertura della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli ad opera di disposizioni in materia assicurativa, bensì, come nelle controversie all'origine delle citate sentenze Carvalho Ferreira Santos nonché Ambrósio Lavrador e Olival Ferreira Bonifácio, per effetto del regime nazionale di responsabilità civile in materia di incidenti legati alla circolazione delle automobili.
- 35 Infatti, la normativa nazionale controversa nel procedimento principale è diretta unicamente a determinare il diritto della vittima, nonché l'eventuale portata di tale diritto, a un risarcimento a titolo di responsabilità civile dell'assicurato. Essa non è invece idonea a limitare la copertura assicurativa della responsabilità civile che sarebbe stabilita in capo a un assicurato.
- 36 Dall'altro, dalla decisione di rinvio risulta che gli articoli 503 e 504 del codice civile portoghese stabiliscono una responsabilità oggettiva in caso di incidente stradale, ma che, fatto salvo l'articolo 570 di tale codice, la responsabilità per rischio, di cui all'articolo 503, paragrafo 1, di detto codice, è esclusa, conformemente all'articolo 505 dello stesso, unicamente se l'incidente è imputabile alla vittima o a un terzo, o è il risultato di un caso di forza maggiore. L'articolo 570, paragrafo 1, del codice civile portoghese precisa che, qualora la genesi o l'aggravamento dei danni dipenda dal concorso colposo della vittima, quest'ultima può essere privata in tutto o in parte del risarcimento, in base alla valutazione effettuata dal giudice competente della gravità delle rispettive colpe e delle risultanti conseguenze, (v., in tal senso, sentenza Ambrósio Lavrador e Olival Ferreira Bonifácio, cit., punto 32).
- 37 Contrariamente ai rispettivi contesti normativi delle cause che hanno dato luogo alle citate sentenze Candolin e a. e Farrell, detta normativa nazionale non ha quindi per effetto, nel caso di concorso della vittima di un incidente stradale, nella fattispecie un passeggero di un veicolo coinvolto in un simile incidente, a suo proprio danno, quello di escludere ipso iure o di limitare in maniera sproporzionata il diritto di tale vittima al risarcimento da parte dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli che copre il conducente del veicolo coinvolto nell'incidente (v. citate sentenze Carvalho Ferreira Santos, punto 43, nonché Ambrósio Lavrador e Olival Ferreira Bonifácio, punto 34).
- 38 Alla luce delle considerazioni che precedono, occorre dichiarare che la legislazione nazionale di cui al procedimento principale non pregiudica la garanzia, sancita dal diritto dell'Unione, che la responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, determinata secondo il diritto nazionale applicabile, sia coperta da un'assicurazione conforme alla prima, seconda e terza direttiva (v. citate sentenze Carvalho Ferreira Santos, punto 44, nonché Ambrósio Lavrador e Olival Ferreira Bonifácio, punto 34).

- 39 Di conseguenza, occorre rispondere alla questione posta che, in circostanze quali quelle di cui al procedimento principale, gli articoli 3, paragrafo 1, della prima direttiva, 2, paragrafo 1, della seconda direttiva e 1 della terza direttiva devono essere interpretati nel senso che essi non ostano a disposizioni nazionali le quali, in caso di collisione tra due autoveicoli che ha causato danni alla persona del passeggero di uno di tali veicoli senza che si possa imputare alcuna colpa ai conducenti dei medesimi, consentono di limitare o escludere la responsabilità civile degli assicurati.

Sulle spese

- 40 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 (Grande Sezione) dichiara:

In circostanze quali quelle di cui al procedimento principale, gli articoli 3, paragrafo 1, della 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, 2, 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 di autoveicoli, e 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, devono essere interpretati nel senso che essi non ostano a disposizioni nazionali le quali, in caso di collisione tra due autoveicoli che ha causato danni alla persona del passeggero di uno di tali veicoli senza che si possa imputare alcuna colpa ai conducenti dei medesimi, consentono di limitare o escludere la responsabilità civile degli assicurati.

Firme