Raccolta della giurisprudenza

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE
VERICA TRSTENJAK
presentate il 5 luglio 2012 [1]

Causa C-300/10

Vítor Hugo Marques Almeida
contro
Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA

[domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal Tribunal da Relação de Guimarães (Portogallo)]

«Direttive 72/166/CEE, 84/5/CEE e 90/232/CEE — Assicurazione della responsabilità civile nella circolazione stradale — Collisione di due autoveicoli non imputabile ad alcuno dei conducenti — Persona trasportata in uno degli autoveicoli che ha concorso alla causazione dei danni subiti — Responsabilità oggettiva — Esclusione o limitazione del diritto al risarcimento»

I – Introduzione

1. L'idea della riparazione nasce dall'aspirazione alla giustizia, concepita già come ideale nella filosofia della Grecia antica. Così, ad esempio, in Platone [2] si rinviene la riflessione su una riparazione al di là del diritto penale di tutti i danni inflitti. Accanto alle diverse gradazioni dell'imputazione della responsabilità, l'antica filosofia conosceva anche la possibilità di uno sgravio della responsabilità quando era palese che un danno non potesse comunque essere ascritto al solo danneggiante, ad esempio a causa del contributo personale del danneggiato. Il concetto, elaborato principalmente da Antifonte [3], si è sviluppato nel corso della storia giuridica romana ed europea moderna sino a diventare ciò che è oggi noto negli ordinamenti giuscivilistici di numerosi Stati membri nella nozione di «concorso di colpa» [4]. La Corte di giustizia è chiamata nella presente causa a rispondere alla questione se questo concetto, presente anche nella disciplina portoghese della responsabilità civile, sia compatibile con la disciplina sull'assicurazione della responsabilità civile nella circolazione stradale dell'Unione.

1 — Lingua originale delle conclusioni: lo sloveno.
Lingua processuale: il portoghese.

2 — Platone (greco antico: Πλάτων; ca. 427/428-347/348 a.C.) ha esposto il proprio pensiero relativamente alla riparazione nella sua opera «Νόμοι» (Leggi).

3 — Antifonte di Ramnunte (greco antico: Άντιφών, ca. 480-411 a.C.) ha lasciato numerosi discorsi difensivi predisposti per processi giudiziari. Ci sono state inoltre tramandate tre cosiddette Tetralogie, ossia tre modelli di casi giuridici fittizi, redatti in forma schematica, ciascuno corredato di due discorsi dell'accusa e della difesa. In esse viene sviluppato anche l'aspetto del concorso personale a titolo di colpa del danneggiato.

4 — V. al riguardo Barta, H., «Die Entstehung der Rechtskategorie ‚Zufall' – Zur Entwicklung des haftungsrechtlichen Zurechnungsinstrumentariums im antiken Griechenland und dessen Bedeutung für die europäische Rechtsentwicklung», *Lebend(ig)e Rechtsgeschichte* (a cura di Heinz Barta/Theo Mayer-Maly/Fritz Raber), e Platone, *Werke – Übersetzung und Kommentar* (a cura di Ernst Heitsch/Carl Werner Müller/Kurt Sier), Gottinga 2011.

2. Con la sua domanda di pronuncia pregiudiziale proposta a norma dell'articolo 267 TFUE il Tribunal da Relação de Guimarães (in prosieguo: il «giudice del rinvio») sottopone alla Corte una questione relativa all'interpretazione delle direttive 72/166/CEE [5], 84/5/CEE [6] e 90/232/CEE [7] adottate in vista di un ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri nel campo dell'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli. In tale domanda il giudice nazionale chiede sostanzialmente di chiarire se tali direttive ostino ad una disciplina nazionale della responsabilità civile che consente ad un giudice chiamato a pronunciarsi sui diritti al risarcimento del danno risultante da un sinistro stradale di limitare o persino di escludere, a seconda della situazione, le pretese risarcitorie qualora la condotta del danneggiato abbia concorso a titolo di colpa alla genesi o all'aggravamento dei danni.

3. La suddetta questione si pone nel contesto di una controversia relativa ai diritti al risarcimento di una persona danneggiata a seguito di un incidente stradale, la quale al momento del sinistro viaggiava come passeggero di uno dei due veicoli coinvolti. Il danneggiato, il quale contrariamente alle norme non indossava la cintura di sicurezza [8], ha riportato in tale sinistro lesioni personali gravi. La domanda di risarcimento dei danni presentata successivamente nei confronti dei conducenti di entrambi i veicoli, dell'assicurazione automobilistica del conducente dell'autoveicolo su cui viaggiava come passeggero nonché nei confronti del fondo di garanzia è stata respinta dal giudice competente in primo grado sulla base delle succitate norme sulla responsabilità civile con la motivazione che il danno sarebbe riconducibile alla sua colpa, atteso che il danneggiato non avrebbe osservato l'obbligo di allacciare la cintura di sicurezza previsto dalla legge.

4. La presente causa si inserisce in una lunga serie di domande di pronuncia pregiudiziale sottoposte da giudici portoghesi che vertono sostanzialmente sulla questione della compatibilità delle disposizioni nazionali sulla responsabilità civile nel caso di sinistri stradali con la normativa dell'Unione, più precisamente con le direttive sull'armonizzazione dell'assicurazione per la responsabilità civile nella circolazione stradale. In considerazione del fatto che recentemente sono state pronunciate dalla Corte diverse sentenze su tale questione a cui è stata data risposta affermativa – soprattutto le sentenze fondamentali del 17 marzo 2011, Carvalho Ferreira Santos [9], e del 9 giugno 2011, Ambrósio Lavrador e Olival Ferreira Bonifácio [10] – la presente causa offre l'opportunità di confermare o eventualmente di precisare la suddetta giurisprudenza mediante una pronuncia della Grande Sezione, fondandola così su una base giurisprudenziale più solida.

5 — Prima 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»).

6 — 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 L 8, pag. 17; in prosieguo: la «seconda direttiva»).

7 — Terza direttiva 90/232/CEE del Consiglio, del 14 maggio 1990, concernente il 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»).

8 — Da uno studio promosso dalla Commissione risulta che dopo l'eccesso di velocità e la guida in stato di ebbrezza, il mancato uso della cintura di sicurezza costituisce la causa di decesso più frequente nei sinistri stradali. Essa perviene pertanto alla conclusione che le misure finalizzate a rafforzare l'uso della cintura nell'Unione europea potrebbero salvare ogni anno fino a 7 300 vite umane [*Commission Staff Working Document – Respecting the rules, better road safety enforcement in the European Union*, COM(2008) 151]. Nel suo libro bianco del 12 settembre 2001 sulla politica europea dei trasporti [COM(2001) 370 def.] la Commissione aveva formulato la proposta che l'Unione europea si prefiggesse lo scopo di dimezzare il numero dei decessi per incidenti stradali entro il 2010. Nel contesto di questo programma di azione sono stati avviati molti progetti legislativi. Tra questi figurano le direttive sulla dotazione degli autoveicoli di cinture di sicurezza e sull'ampliamento dell'obbligo di uso di cinture di sicurezza su tutte le categorie di autoveicoli nonché su tutti i sedili costruiti in essi. L'uso obbligatorio della cintura è stato inizialmente stabilito con la direttiva 91/671/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1991 (GU L 373, pag. 26), nella versione risultante dalla direttiva 2003/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 aprile 2003 (GU L 115, pag. 63). Inizialmente essa era applicabile solo agli autoveicoli di peso inferiore a 3,5 tonnellate dotati di sistemi di ritenuta e non prevedeva per determinati altri autoveicoli (veicoli passeggeri e veicoli commerciali leggeri) l'obbligo dell'uso delle cinture sui sedili posteriori. Dal 2006 è obbligatorio l'uso della cintura di sicurezza in tutti gli autoveicoli.

9 — Sentenza del 17 marzo 2011 (C-484/09, Racc. pag. I-1821).

10 — Sentenza del 9 giugno 2011 (C-409/09, Racc. pag. I-4955).

II – Contesto normativo

A – *Diritto dell'Unione*

5. Il legislatore dell'Unione ha avviato nel 1972, utilizzando lo strumento delle direttive, il processo di ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli [11].

6. La prima direttiva prevede l'abolizione dei controlli della carta verde alle frontiere e l'introduzione, in tutti gli Stati membri, di un'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile che copra il danno occorso nel territorio comunitario.

7. Fondandosi sul principio secondo cui le vittime di incidenti stradali, allorché sia stata accertata la responsabilità, hanno diritto ad essere indennizzate da un debitore solvibile, l'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva così dispone:

«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».

8. Inoltre, l'articolo 3, paragrafo 2, della prima direttiva dispone, fra l'altro, quanto segue:

«Ogni Stato membro adotta inoltre tutte le misure necessarie affinché il contratto di assicurazione copra anche:

— i danni causati nel territorio degli altri Stati membri, secondo la legislazione in vigore in questi Stati, (…)».

9. Con l'adozione della seconda direttiva, il legislatore dell'Unione ha inteso armonizzare le varie componenti di tale assicurazione obbligatoria, al fine di garantire un livello minimo di tutela alle vittime di incidenti stradali e di ridurre le disparità esistenti nell'Unione quanto alla portata di detta assicurazione.

10. L'articolo 2, paragrafo 1, della seconda direttiva stabilisce 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 direttiva 72/166/CEE, 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,

11 — V., sulla storia dell'armonizzazione nel settore dell'assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli, i paragrafi 45 e seg. delle conclusioni da me presentate il 7 dicembre 2010 nella causa Carvalho Ferreira Santos (sentenza cit. supra alla nota 9) nonché Reichert-Facilidades, F., «Europäisches Versicherungsvertragsrecht?», *Festschrift für Ulrich Drobnig zum siebzigsten Geburtstag* (a cura di Jürgen Basedow/Klaus J. Hopt/Hein Kötz), Tubinga 1998, pag. 127, e Lemor, U., *Kommentar zur Kraftfahrtversicherung* (a cura di Hans Feyock/Peter Jacobsen/Ulf Lemor), 3ª edizione, Monaco di Baviera 2009, 1ª parte, punto 5.

sia considerata, per l'applicazione dell'articolo 3 paragrafo 1, della direttiva 72/166/CEE, 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. (…)».

11. La terza direttiva è stata adottata allo scopo di interpretare talune disposizioni concernenti l'assicurazione della responsabilità civile, in quanto permanevano notevoli disparità nella portata della copertura fornita dall'assicurazione.

12. L'articolo 1 della terza direttiva stabilisce quanto segue:

«Fatto salvo l'articolo 2, paragrafo 1, secondo comma, della direttiva 84/5/CEE, l'assicurazione di cui all'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 72/166/CEE copre la responsabilità per i danni alla persona di qualsiasi passeggero, diverso dal conducente, derivanti dall'uso del veicolo. (...)».

13. L'articolo 1 bis della suddetta direttiva è formulato come segue:

«L'assicurazione di cui all'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 72/166/CEE 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».

14. La 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, entrata in vigore l'8 ottobre 2009 [12], consolida ora le succitate direttive che non sono pertanto più in vigore. Considerando tuttavia che i fatti alla base del procedimento principale si sono verificati molto prima dell'entrata in vigore della direttiva 2009/103, solo le dette direttive risultano applicabili alla fattispecie di cui al procedimento principale.

15. L'articolo 12 della direttiva 2009/103 dispone quanto segue:

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

(…)

3. L'assicurazione di cui all'articolo 3 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. (...)».

12 — GU L 263, pag. 11.

B – *Normativa nazionale*

16. Le disposizioni del Código Civil (Codice civile portoghese) applicabili alla fattispecie di cui al procedimento principale recitano come segue:

17. Articolo 503, paragrafo 1: «Chiunque sia effettivamente alla guida di un autoveicolo e lo utilizzi nel proprio interesse, anche se tramite un incaricato, risponde dei danni risultanti dai rischi connessi al veicolo, anche se non è in circolazione».

18. Articolo 504, paragrafo 1: «La responsabilità per i danni causati da veicoli è disposta a beneficio di terzi, nonché delle persone trasportate».

19. L'articolo 505 del Código Civil, rubricato «Esclusione della responsabilità», prevede quanto segue: «[f]atto salvo il disposto dell'articolo 570, la responsabilità civile di cui all'articolo 503, paragrafo 1, è esclusa solo qualora l'incidente sia imputabile allo stesso danneggiato o a terzi ovvero sia dovuto a cause di forza maggiore estranee alla circolazione del veicolo».

20. L'articolo 570 del Código Civil, rubricato «Colpa del danneggiato», stabilisce:

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

III – Fatti, procedimento principale e questione pregiudiziale

21. Il 12 giugno 2004 si verificava su una strada comunale una collisione frontale fra due autoveicoli. Uno di questi non aveva un'assicurazione valida ed efficace. Il sig. Marques Almeida viaggiava come passeggero su uno dei due veicoli. In occasione del sinistro urtava il capo contro il parabrezza, infrangendolo e procurandosi profonde lacerazioni alla testa e al volto.

22. Il sig. Marques Almeida chiedeva al giudice civile competente in primo grado di condannare l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli convenuta del detentore di uno dei veicoli, il conducente e il proprietario del veicolo non assicurato nonché il Fundo de Garantia Automóvel (in prosieguo: il «fondo di garanzia») al risarcimento dei danni. La domanda veniva respinta con la motivazione che non era stato possibile accertare la colpa di alcuno dei conducenti in relazione al sinistro. Il giudice ha pronunciato una decisione favorevole alle parti convenute poiché era dell'avviso che i danni subiti dal sig. Marques Almeida fossero riconducibili al suo fatto colposo, in quanto egli, in violazione dell'articolo 82, paragrafo 1, del Código da Estrada (Codice della strada) non aveva allacciato la cintura di sicurezza. Secondo detto giudice, era escluso un obbligo di risarcimento ai sensi dell'articolo 505 del Código Civil.

23. Il sig. Marques Almeida ha presentato appello avverso la suddetta sentenza. Il giudice nazionale, competente a decidere sull'appello, nutre dubbi circa la compatibilità delle disposizioni portoghesi in materia di responsabilità civile con il diritto dell'Unione, in quanto queste prevedrebbero una riduzione o persino un'esclusione del diritto al risarcimento del danneggiato qualora questi abbia concorso alla causazione dei danni. In questo contesto il giudice rinvia alla sentenza della Corte di

giustizia nella causa Farrell [13], in cui questa ha affermato che «(...) l'entità del risarcimento della vittima può essere limitata solo al verificarsi di circostanze eccezionali, in base ad una valutazione caso per caso, e nel rispetto del diritto comunitario» [14].

24. Il giudice nazionale ritiene necessaria un'interpretazione delle pertinenti norme delle direttive sull'assicurazione della responsabilità civile nella circolazione stradale. Pertanto, ha sospeso il procedimento e ha sollevato le seguenti questioni pregiudiziali:

1) Se gli articoli 3, paragrafo 1, della prima direttiva (72/166/CEE), 2, paragrafo 1, della seconda direttiva (84/5/CEE), e 1 e 1 bis della terza direttiva (90/232/CEE) 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;

2) 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;

3) 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.

IV – Procedimento dinanzi alla Corte di giustizia

25. La decisione di rinvio pregiudiziale del 22 aprile 2010 è stata depositata presso la cancelleria della Corte di giustizia il 17 giugno 2010.

26. Il sig. Marques Almeida, il governo portoghese e il governo tedesco nonché la Commissione europea hanno presentato osservazioni scritte entro il termine stabilito dall'articolo 23 dello Statuto della Corte.

27. All'udienza del 22 maggio 2012 hanno presentato osservazioni i rappresentanti dei governi portoghese e tedesco, nonché della Commissione.

13 — Sentenza del 19 aprile 2007, Farrell (C-356/05, Racc. pag. I-3067).

14 — Ibidem (punto 35).

V – Principali argomenti delle parti

28. *Il sig. Marques Almeida* è dell'avviso che le direttive in questione ostino ad una disposizione nazionale che consente l'esclusione o la limitazione del diritto al risarcimento del danneggiato. A questo proposito egli rinvia alla giurisprudenza della Corte finalizzata a garantire una tutela effettiva ai passeggeri. Egli, inoltre, fa riferimento all'obiettivo delle direttive in questione che, a suo parere, consiste nell'armonizzare il diritto degli Stati membri e tutelare i diritti al risarcimento delle vittime di incidenti stradali. La normativa nazionale controversa non sarebbe compatibile sotto questo profilo con il diritto dell'Unione in quanto comprimerebbe i suddetti diritti al risarcimento.

29. Il sig. Marques Almeida, inoltre, chiarisce di non aver concorso nell'incidente stradale. Indipendentemente da ciò, non vi sarebbe la prova che le sue lesioni avrebbero potuto essere evitate qualora egli avesse indossato la cintura di sicurezza. Egli sottolinea la circostanza che il conducente dell'altro veicolo non ha riportato alcuna lesione nonostante non avesse allacciato la cintura di sicurezza. Stando così le cose, non potrebbe essergli attribuita la responsabilità per le lesioni subite. Conseguentemente, non sussisterebbe alcun motivo per negargli il diritto al risarcimento.

30. Sia il *governo portoghese* che quello *tedesco* che la *Commissione* sono invece dell'avviso che le direttive in questione non ostino ad una disposizione nazionale come quella in questione. Essi motivano la propria posizione asserendo che le direttive controverse, in base alla loro lettera e alla loro ratio, non sono finalizzate ad armonizzare le disposizioni nazionali in materia di responsabilità civile. Piuttosto, da un lato esse mirano a promuovere la libera circolazione dei veicoli che stazionano abitualmente sul territorio dell'Unione nonché dei passeggeri. D'altro canto, occorre garantire la parità di trattamento dei soggetti lesi all'interno dell'Unione. A tal fine le direttive stabilirebbero che la responsabilità civile relativa alla circolazione dei veicoli che stazionano abitualmente sul territorio nazionale deve essere coperta da un'assicurazione. Esse determinerebbero quale tipo di danni e quale ambito di soggetti lesi debbono essere garantiti mediante tale assicurazione.

31. La suddetta disciplina relativa all'entità della copertura si differenzia a sua volta dall'obbligo di risarcimento che incombe all'assicurato nei confronti del danneggiato sulla base della disciplina nazionale sulla responsabilità civile. Quest'ultima è soggetta alla competenza normativa degli Stati membri. Conseguentemente è solo la normativa nazionale sulla responsabilità civile a stabilire se un diritto al risarcimento del danneggiato possa essere escluso o limitato a causa del fatto che questi ha concorso nella causazione del danno subito. Ciò è già stato confermato dalla Corte di giustizia nelle sentenze Carvalho Ferreira Santos [15] nonché Ambrósio Lavrador e Olival Ferreira Bonifácio [16]. I fatti di cui alla presente causa, inoltre, sono quasi identici ai fatti nelle suddette cause. Per contro, i fatti di cui al procedimento principale si differenziano da quelli delle cause Farrell [17] e Candolin e a. [18] in quanto la limitazione dell'obbligo di risarcire il danno mediante l'assicurazione consegue alla disciplina della responsabilità civile, e non, come in quelle cause, alla disciplina dell'assicurazione della responsabilità civile. In considerazione di queste circostanze, il governo portoghese e tedesco nonché la Commissione non ravvisano alcun motivo per discostarsi dai principi giurisprudenziali elaborati dalla Corte di giustizia nelle sentenze Carvalho Ferreira Santos nonché Ambrósio Lavrador e Olival Ferreira Bonifácio.

15 — Cit. supra alla nota 9.

16 — Cit. supra alla nota 10.

17 — Sentenza cit. supra alla nota 13.

18 — Sentenza del 30 giugno 2005 (C-537/03, Racc. pag. I-5745).

VI – Valutazione giuridica

A – *Osservazioni introduttive*

32. Come osservato inizialmente, la presente causa offre alla Corte di giustizia l'opportunità di prendere nuovamente posizione circa il rapporto fra le due materie giuridiche determinanti per l'attuazione dei diritti al risarcimento delle vittime della circolazione stradale: la normativa sull'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e la normativa sulla responsabilità civile nel caso di incidenti stradali. Appare necessaria una disamina dei punti di collegamento esistenti fra entrambe le materie giuridiche, tanto più che non può escludersi che i precetti enunciati dal diritto dell'Unione nel settore armonizzato dell'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli possano ripercuotersi, in determinate circostanze, anche sulla disciplina della responsabilità civile negli Stati membri. La suddetta questione acquista rilevanza proprio quando, come accennato dal giudice del rinvio, vi è la probabilità che gli obiettivi perseguiti dal legislatore dell'Unione mediante l'adozione delle direttive sull'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli possano essere elusi, aspetto che richiede un'analisi distinta. La questione fondamentale che si pone nella presente causa è se questi precetti enunciati dal diritto dell'Unione ostino ad una disciplina nazionale secondo la quale, nel caso di collisione di due veicoli che non possa essere imputata ad alcuno dei conducenti a titolo di colpa, il diritto al risarcimento del danno di un passeggero che abbia riportato lesioni possa essere escluso o limitato qualora risulti che questi ha concorso alla causazione dei danni subiti.

33. Nell'esaminare la suddetta questione giuridica la Corte dovrà verificare se la giurisprudenza da essa elaborata sinora in questo settore possa essere applicata alla fattispecie di cui al procedimento principale o, eventualmente, necessiti di una precisazione. Per poter offrire alla Corte una base utile per la decisione, articolerò la mia analisi in tre parti: in primis si dovrà delineare una breve panoramica della giurisprudenza nel contesto della quale saranno esposti gli elementi essenziali della problematica. Successivamente mi occuperò della questione dell'applicabilità della suddetta giurisprudenza alla presente fattispecie, non mancando di esaminare le peculiarità dei fatti alla base del suddetto procedimento. Infine mi dedicherò alla questione se, alla luce delle conclusioni elaborate, si renda necessaria una precisazione o persino una modifica della suddetta giurisprudenza.

34. Vorrei qui premettere che non sono convinta che la presente causa giustifichi una diversa valutazione giuridica rispetto a quella di cui alle sentenze Carvalho Ferreira Santos [19] nonché Ambrósio Lavrador e Olival Ferreira Bonifácio [20]. Sono dell'avviso che occorra continuare ad attenersi alla netta separazione di principio fra le suddette materie giuridiche [21]. In considerazione del fatto che solo la disciplina dell'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli è stata oggetto di armonizzazione da parte del legislatore dell'Unione, la normativa in materia di responsabilità civile nel caso di incidenti stradali deve rimanere in linea di principio inalterata. Una diversa valutazione sarebbe inconciliabile con la volontà del legislatore dell'Unione. Una compressione

19 — Cit. supra alla nota 18.

20 — Cit. supra alla nota 10.

21 — V. Caradonna, G., «Responsabilità civile da circolazione dei veicoli», *Giurisprudenza italiana – Recentissime dalle Corti europee*, 2011, pag. 761; Michel, V., «Assurance automobile obligatoire et responsabilité civile», *Europe*, maggio 2011, n. 5, pag. 44 e, del medesimo autore, «Indemnisation de la victime fautive», *Europe*, agosto 2011, n. 8, pag. 43, che evidenziano che l'obbligo di copertura dei danni arrecati a terzi a seguito di incidenti stradali deve essere distinto dalla ripartizione della responsabilità civile tra i conducenti dei veicoli coinvolti, responsabilità che rientra esclusivamente nella competenza normativa degli Stati membri. V., sul cosiddetto principio della separazione nel rapporto fra responsabilità civile e assicurazione della medesima, Baumann, H., «Zur Überwindung des Trennungsprinzips im System von Haftpflicht und Haftpflichversicherung», *Festgabe Zivilrechtslehrer 1934/1935* (a cura di Walther Hadding), Berlino 1999, pag. 13 nonché Von Bar, C., «Das Trennungsprinzip und die Geschichte des Wandels der Haftpflichtversicherung», *Archiv für die civilistische Praxis*, 1981, n. 181, pag. 289, che si esprime contro l'applicazione delle particolarità della disciplina in materia assicurativa alla disciplina della responsabilità civile, cosa che è indicativa del fatto che nel diritto nazionale esiste una chiara separazione fra i due settori giuridici. Jansen, N., *Die Struktur des Haftungsrechts*, Tubinga 2003, pag. 115, pur evidenziando l'accessorietà dell'azione diretta rispetto all'azione di responsabilità civile, pone tuttavia l'accento sulle differenze che caratterizzano la disciplina della responsabilità civile e la disciplina in materia assicurativa. Mentre la disciplina della responsabilità civile è funzionale al risarcimento del danno, la disciplina in materia assicurativa mira ad una ripartizione degli oneri derivanti dalla responsabilità tra organismi assicurativi collettivi.

del diritto degli Stati membri attraverso un'interpretazione corrispondentemente ampia del campo di applicazione delle direttive sull'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli può essere presa in considerazione solo qualora sia evidente che gli obiettivi che esso intendeva raggiungere con l'adozione delle suddette direttive sono pregiudicati da disposizioni e pratiche contrastanti con essi. Che ciò non sia ipotizzabile nella presente causa è dimostrato dai parallelismi con la causa Ambrósio Lavrador e Olival Ferreira Bonifácio, in cui la Corte di giustizia ha ritenuto conformi al diritto dell'Unione le disposizioni del diritto civile portoghese oggetto di controversia.

B – *Panoramica della giurisprudenza*

1. La causa Carvalho Ferreira Santos

a) Gli elementi essenziali della problematica della causa

35. Oggetto della causa Carvalho Ferreira Santos [22] era una domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal Tribunal da Relação Porto, la cui questione fondamentale era se le direttive sull'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli ostassero ad una disciplina nazionale di diritto civile che consente, in caso di corresponsabilità nella causazione del danno da parte del danneggiato, di effettuare una ripartizione della responsabilità in base alla proporzione in cui la condotta pericolosa di ciascuno dei veicoli ha contribuito al danno, con la conseguenza di una riduzione dell'importo del risarcimento del danno spettante alla vittima del sinistro da parte della società di assicurazioni per la responsabilità civile derivante dalla circolazione degli autoveicoli.

36. La suddetta domanda è stata proposta nell'ambito di una controversia che vedeva contrapposto il sig. Carvalho e una società di assicurazioni per la responsabilità civile relativamente al completo ristoro dei danni patrimoniali e non patrimoniali da questi subiti a seguito di un incidente stradale. Il sig. Carvalho, che al momento del sinistro guidava un ciclomotore, riportò a seguito della collisione con un'autovettura un trauma cranioencefalico. Il giudice civile responsabile per l'azione di risarcimento dei danni constatò che a nessuno dei due conducenti poteva essere attribuita la colpa del sinistro. Poiché permaneva un dubbio circa la misura del contributo dei veicoli coinvolti nell'incidente alla produzione dei danni, il giudice civile ha applicato l'articolo 506, paragrafo 2, del Código Civil, che fissa al 50% la quota di responsabilità civile di ciascuno dei conducenti. Secondo detto giudice, la responsabilità del conducente del veicolo che aveva causato i danni doveva essere limitata proporzionalmente al contributo del veicolo della vittima alla produzione di tali danni. La limitazione della suddetta responsabilità aveva determinato una limitazione proporzionale del risarcimento dovuto alla vittima da parte della società di assicurazione a titolo di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli [23].

b) L'argomentazione nelle conclusioni

37. Nelle conclusioni da me presentate il 7 dicembre 2010 – al cui contenuto mi permetto di rinviare – ho affermato la compatibilità di quella normativa civile con il diritto dell'Unione, motivandola sostanzialmente con l'estraneità della stessa al campo di applicazione delle direttive in questione [24]. Per arrivare a questa conclusione ho esaminato il campo di applicazione delle direttive in questione mediante un'interpretazione sulla base del testo e della ratio delle disposizioni delle direttive

22 — Sentenza cit. supra alla nota 9.

23 — V. sentenza Carvalho Ferreira Santos, cit. supra alla nota 9 (punti 11-14).

24 — V. paragrafo 73 delle mie conclusioni.

in questione. A tale proposito ho affermato che, sebbene le direttive disciplinino diversi settori del diritto dell'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, esse non mirano tuttavia all'armonizzazione delle norme sulla responsabilità civile degli Stati membri [25]. Da questa constatazione sono pervenuta alla conclusione che non rientrano nell'ambito di applicazione delle direttive né i criteri della responsabilità fissati dal diritto sostanziale per valutare la responsabilità per i danni provocati in seguito ad un incidente stradale né la misura della responsabilità [26]. In considerazione del fatto che la disposizione portoghese controversa doveva essere ascritta, per ragioni sistematiche, alla normativa nazionale in materia di risarcimento del danno, neanche essa poteva essere considerata come rientrante nell'ambito di applicazione delle direttive [27].

38. Nelle mie conclusioni, per quanto riguarda la giurisprudenza della Corte nelle cause Candolin e a. [28] e Farrell [29], ho inoltre esposto esaurientemente la mia posizione [30], evidenziando le palesi differenze esistenti tra quelle cause e la causa Carvalho Ferreira Santos. Come ho esposto dettagliatamente, la situazione di fatto e di diritto di cui a quest'ultima causa si differenziava sotto profili essenziali da quella di cui alle cause Candolin e a. e Farrell, in quanto nella prima la questione verteva sulla compatibilità di una disposizione della disciplina in materia di responsabilità civile – e non, come nelle cause Candolin e a. e Farrell, su una disposizione della disciplina dell'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli [31]. In questo contesto, a mio avviso, era esclusa l'applicabilità della suddetta giurisprudenza alla causa Carvalho Ferreira Santos [32].

39. Sulla base delle considerazioni qui riportate succintamente, ho suggerito alla Corte di rispondere alla questione pregiudiziale affermando che le direttive 72/166, 84/5 e 90/232 non ostano ad una normativa nazionale di diritto civile che, in una situazione come quella oggetto della causa principale, in cui a seguito di una collisione tra veicoli la colpa non sia imputabile ad alcuno dei conducenti ed uno di questi, a causa di tale incidente, abbia subito lesioni e danni materiali, prevede che la pretesa del danneggiato, sulla base della responsabilità oggettiva, venga ridotta forfettariamente alla metà.

c) La decisione della Corte di giustizia

40. La Corte di giustizia ha dato seguito alla suddetta proposta con la sentenza Carvalho Ferreira Santos [33]. In essa è ravvisabile anche un'ampia convergenza dell'argomentazione giuridica, come sarà evidenziato in prosieguo.

41. Punto di partenza di questa argomentazione era la constatazione che occorreva distinguere l'obbligo di copertura, in capo all'assicurazione della responsabilità civile, dei danni causati a terzi dagli autoveicoli, dalla portata del risarcimento di detti terzi a titolo di responsabilità civile dell'assicurato. Infatti, mentre il primo è garantito e definito dalla normativa dell'Unione, la seconda è

25 — V. già sentenza del 14 settembre 2000, Mendes Ferreira e Delgado Correia Ferreira (causa C-348/98, Racc. pag. I-5711, punti 23 e 29). V. inoltre, in merito all'interpretazione della prima, della seconda e della terza direttiva con effetto per gli Stati EFTA/SEE la giurisprudenza della Corte EFTA (corrispondente al principio di omogeneità nell'ambito del diritto del SEE), inter alia, le sentenze del 14 giugno 2001, Helgadóttir (E-7/00, punto 30), e del 20 giugno 2008, Nguyen (E-8/07, punto 24). A norma dei punti 8, 9 e 19 dell'allegato IX dell'Accordo SEE, le direttive sono applicabili anche nei confronti degli Stati EFTA/SEE. La giurisprudenza in ambito di responsabilità civile derivante dalla circolazione degli autoveicoli nello Spazio economico europeo è stata caratterizzata dallo scambio, in essere da diversi anni, tra la Corte di giustizia dell'Unione europea e la Corte EFTA. V., per quanto riguarda le caratteristiche inerenti a tale peculiare dialettica giudiziaria, Baudenbacher, C., «Some thoughts on the EFTA Court's phases of life», *Judicial Protection in the European Economic Area*, Stoccarda 2012, pagg. 11 e seg., e «The EFTA Court, the ECJ, and the Latter's Advocates General – a Tale of Judicial Dialogue», *Continuity and Change in EU Law – Essays in Honour of Sir Francis Jacobs* (a cura di. Anthony Arnull/Takis Tridimas), Oxford 2008, pagg. 90 e seg.

26 — V. paragrafo 59 delle mie conclusioni.

27 — Ibidem (paragrafo 60).

28 — Sentenza cit. supra alla nota 16.

29 — Sentenza cit. supra alla nota 13.

30 — Conclusioni presentate nella causa Carvalho Ferreira Santos (paragrafi 50-53, 61 e 70 e seg.).

31 — Ibidem (paragrafi 61 e 70). V. Micha, M., *Der Direktanspruch im europäischen Internationalen Privatrecht*, Tubinga 2010, pagg. 72 e seg., che esamina la sentenza Farrell esclusivamente sotto il profilo della disciplina dell'assicurazione della responsabilità civile.

32 — Ibidem (paragrafo 74).

33 — Cit. supra alla nota 9.

sostanzialmente disciplinata dal diritto nazionale [34]. Facendo riferimento alle sentenze Candolin e a. [35] e Farrell [36], la Corte ha affermato che le direttive sull'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli 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 [37]. Ciò vale in particolare per la precisazione del tipo di responsabilità civile, colposa o oggettiva, relativa alla circolazione dei veicoli, che deve essere coperta dall'assicurazione obbligatoria [38]. La Corte ha tuttavia chiarito che, nonostante questa delimitazione dei singoli aspetti normativi, vi è cionondimeno un legame fra di essi in quanto gli Stati membri, in forza delle direttive, sono obbligati a garantire che la responsabilità civile applicabile secondo il loro diritto nazionale sia coperta da un'assicurazione conforme alle disposizioni delle tre direttive summenzionate [39].

42. Per quanto concerne l'interpretazione dei summenzionati criteri della giurisprudenza Candolin e a. e della sua eventuale applicazione al caso di specie, la Corte ha adottato un approccio simile a quello che ho applicato nelle mie conclusioni. Neanche essa, infatti, ha ravvisato alcun pregiudizio per l'effetto utile nella circostanza che una disciplina nazionale della responsabilità civile come quella di cui all'articolo 506 del Código Civil preveda la ripartizione della responsabilità civile dei danni causati in una collisione tra due autoveicoli in mancanza di colpa imputabile ai conducenti, atteso che tale normativa non pregiudica la garanzia, prevista dal diritto dell'Unione, che il regime di responsabilità civile applicabile secondo il diritto nazionale sia coperto da un'assicurazione conforme alle tre direttive summenzionate [40].

43. Al fine di rafforzare la propria argomentazione attraverso un'interpretazione sistematica, la Corte ha anche fatto riferimento alle recenti direttive sull'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, dalle cui disposizioni risulta sostanzialmente che, indipendentemente dalla copertura in linea di principio dei danni causati a persone e a cose mediante l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, nel caso degli incidenti stradali sia la responsabilità sia l'importo del risarcimento dei suddetti danni è determinato secondo la disciplina giuridica della responsabilità civile [41]. Così, ad esempio, all'articolo 1 bis della terza direttiva, introdotto dalla direttiva 2005/14 [42], si afferma che l'assicurazione di cui all'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 72/166 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. Questa disposizione della direttiva, inoltre, prescrive espressamente che la responsabilità civile e l'importo del risarcimento del danno sono impregiudicati. La Corte rinvia inoltre all'articolo 12 della direttiva 2009/103, dal quale risulta che la copertura da parte dell'assicurazione obbligatoria dei danni causati alle categorie specifiche di vittime, segnatamente gli utenti non motorizzati ed i passeggeri, lascia impregiudicata sia la responsabilità sia l'importo del risarcimento dei suddetti danni.

34 — Ibidem (punto 31).

35 — Cit. supra alla nota 18.

36 — Cit. supra alla nota 13.

37 — Ibidem (punto 32).

38 — Ibidem (punto 33).

39 — Ibidem (punto 34).

40 — Ibidem (punto 44).

41 — Ibidem (punto 45).

42 — Direttiva 2005/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2005, che modifica le direttive 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE e 90/232/CEE del Consiglio e direttiva 2000/26/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 149, pag. 14).

44. Alla luce delle suesposte considerazioni, la Corte ha dichiarato che l'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva, l'articolo 2, paragrafo 1, della seconda direttiva e l'articolo 1 della terza direttiva devono essere interpretati nel senso che essi non ostano ad una normativa nazionale che, qualora una collisione tra due veicoli abbia causato danni senza che possa attribuirsi alcuna colpa ai conducenti, ripartisca la responsabilità per tali danni in proporzione al contributo causale di ciascuno dei veicoli al loro verificarsi e, in caso di dubbio, ripartisca detto contributo causale in eguale misura [43].

2. La causa Ambrósio Lavrador e Olival Ferreira Bonifácio

a) Gli elementi essenziali della problematica della causa

45. La causa Ambrósio Lavrador e Olival Ferreira Bonifácio traeva origine da una domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal Supremo Tribunal de Justiça, con cui quest'ultimo chiedeva essenzialmente alla Corte se la prima, la seconda e la terza direttiva dovessero essere interpretate nel senso che esse ostano ad una normativa nazionale la quale limiti o escluda il diritto al risarcimento della vittima di un incidente in cui sia coinvolto un autoveicolo, a motivo della responsabilità, parziale o esclusiva, della vittima stessa nella causazione del danno [44].

46. La suddetta domanda è stata proposta nell'ambito di una controversia che vedeva contrapposti il sig. Ambrósio Lavrador e la sig.ra Olival Ferreira Bonifácio, da un lato, e una società di assicurazioni della responsabilità civile, dall'altro, in merito al risarcimento da parte di quest'ultima dei danni subiti dai ricorrenti nel procedimento principale in conseguenza di un incidente stradale verificatosi tra il loro figlio minore, che circolava in bicicletta, e un veicolo la cui responsabilità civile era coperta dalla società di assicurazioni [45]. Secondo la decisione di rinvio pregiudiziale, la domanda di risarcimento del danno proposta dai genitori era stata respinta sia in primo che in secondo grado a motivo del fatto che l'incidente, nel quale il minore aveva perso la vita, era ad esso imputabile in quanto egli circolava contromano, senza rispettare le regole di precedenza.

47. Il Supremo Tribunal de Justiça dubitava della compatibilità della normativa relativa alla responsabilità civile con la giurisprudenza Candolin e a. e decideva di chiedere alla Corte informazioni circa la compatibilità dell'articolo 1 della terza direttiva con il diritto civile portoghese, in particolare con gli articoli 503, paragrafo 1, 504, 505 e 570 del Código Civil, che nel caso di un incidente stradale esclude o limita il diritto al risarcimento del danno di un minore, lui stesso vittima dell'incidente, per il solo fatto che a questi viene attribuita la responsabilità parziale, o addirittura esclusiva, per la causazione dell'evento dannoso.

b) La decisione della Corte

48. Alla luce del fatto che le conclusioni nella causa Carvalho Ferreira Santos erano già state lette e, quindi, la causa Ambrósio Lavrador e Olival Ferreira Bonifácio non sollevava nuove questioni di diritto, sentito l'avvocato generale, la Corte decideva, ai sensi dell'articolo 20, quinto comma, dello Statuto, di giudicare la causa senza conclusioni.

43 — Sentenza Carvalho Ferreira Santos, cit. supra alla nota 9 (punto 46).

44 — Sentenza Ambrósio Lavrador e Olival Ferreira Bonifácio, cit. supra alla nota 10 (punto 22).

45 — Ibidem (punto 2).

49. Con sentenza Ambrósio Lavrador e Olival Ferreira Bonifácio [46] la Corte ha deciso che le direttive sull'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli non ostano a disposizioni nazionali rientranti nella disciplina della responsabilità civile, le quali consentano di escludere o di limitare il diritto della vittima di un incidente a pretendere un risarcimento a titolo dell'assicurazione della responsabilità civile dell'autoveicolo implicato nel sinistro, sulla base di una valutazione caso per caso della responsabilità esclusiva o parziale di detta vittima nella causazione del danno da essa subito.

50. La Corte di giustizia si è servita di un'argomentazione giuridica simile a quella adottata nella causa Carvalho Ferreira Santos. In primo luogo essa ha sottolineato la necessità di una distinzione fra l'obbligo di copertura, da parte dell'assicurazione della responsabilità civile, dei danni causati da autoveicoli a soggetti terzi e l'ampiezza del risarcimento a favore di tali terzi a titolo della responsabilità civile dell'assicurato [47]. Al contempo ha ricordato che, in assenza di una normativa armonizzata nel diritto dell'Unione, gli Stati membri restano liberi di stabilire il regime di responsabilità civile applicabile ai sinistri derivanti dalla circolazione dei veicoli [48].

51. Analogamente alla causa Carvalho Ferreira Santos, la Corte ha evidenziato la differenza fra la fattispecie di cui al procedimento principale e i fatti alla base delle cause Candolin e a. e Farrell. Diversamente dalle ultime due cause, il diritto al risarcimento delle vittime dell'incidente subiva pregiudizio non a causa di una limitazione della copertura della responsabilità civile apportata da disposizioni in materia assicurativa, bensì per effetto di una limitazione della responsabilità civile del conducente assicurato derivante dal regime di responsabilità civile applicabile [49].

52. Quest'affermazione era fondata su un'analisi delle norme giuridiche nazionali applicabili. Come la Corte ha potuto desumere dalla decisione di rinvio, gli articoli 503 e 504 del Código Civil portoghese prevedevano invero una responsabilità oggettiva nel caso di incidenti stradali, tuttavia, a norma dell'articolo 505 del Código Civil, la responsabilità oggettiva di cui all'articolo 503, paragrafo 1, era esclusa qualora l'incidente fosse ascrivibile al danneggiato. Inoltre, qualora la vittima avesse concorso a titolo di colpa alla genesi o all'aggravamento dei danni, l'articolo 570 del Código Civil portoghese prevedeva che, a seconda del grado di gravità di tale colpa, la suddetta persona fosse privata in tutto o in parte del risarcimento [50]. La Corte ha interpretato le suddette norme giuridiche nel senso che esse intendono escludere la responsabilità oggettiva del conducente del veicolo coinvolto nel sinistro solo qualora tale sinistro sia imputabile in modo esclusivo alla vittima. Nel caso in cui la vittima avesse colpevolmente contribuito alla genesi o all'aggravamento del suo danno, il risarcimento che le spettava era, in forza di tale normativa, ridotto in misura proporzionale al grado di gravità di tale colpa [51].

53. La Corte si è espressa nel senso che, diversamente da quanto avveniva nei contesti normativi rispettivamente esaminati nelle cause Candolin e a. nonché Farrell, le citate disposizioni non avevano l'effetto, in caso di responsabilità della vittima nella causazione del danno da essa subito, di escludere ipso iure o di limitare in misura sproporzionata il diritto di quest'ultima – nella specie quello dei genitori di un minore deceduto a seguito di una collisione con un autoveicolo mentre andava in bicicletta – ad ottenere un risarcimento da parte dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile del conducente del veicolo coinvolto nel sinistro. La Corte ha desunto da ciò che quindi le disposizioni giuridiche in questione non pregiudicavano la garanzia, sancita dal diritto dell'Unione, che la responsabilità civile, determinata secondo il diritto nazionale applicabile, sia coperta da un'assicurazione conforme alle tre direttive summenzionate [52].

46 — Cit. supra alla nota 10.
47 — Ibidem (punto 25).
48 — Ibidem (punto 26).
49 — Ibidem (punto 31).
50 — Ibidem (punto 32).
51 — Ibidem (punto 33).
52 — Ibidem (punto 34).

54. In altri termini: la Corte non ha ravvisato un pregiudizio dell'effetto utile delle direttive nella circostanza che, in forza del regime nazionale di responsabilità civile, alla vittima è precluso il risarcimento a motivo del suo concorso alla causazione del danno, atteso che la garanzia della pretesa civilistica prevista in linea di principio – e auspicata dal diritto dell'Unione – non è intaccata dall'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli.

C – *Analisi della presente causa*

55. Dopo aver illustrato i principi fondamentali della giurisprudenza sinora elaborata, occorre valutare se da essa siano desumibili conclusioni per la trattazione della presente causa.

1. Determinazione dell'oggetto di interpretazione

56. È tuttavia necessario svolgere in via preliminare alcune osservazioni circa la portata dell'oggetto di interpretazione. È noto che fra le competenze della Corte vi è anche quella di precisare, se del caso, o persino di riformulare una questione pregiudiziale, per poter fornire al giudice nazionale una risposta il più possibile completa e utile che contribuisca a dirimere la controversia [53]. A mio giudizio una precisazione della questione pregiudiziale è necessaria, nel senso che essa è finalizzata in parte anche all'interpretazione di una norma – ossia l'articolo 1 bis della terza direttiva – che non è applicabile al caso controverso né ratione materiae né ratione temporis.

57. Tale norma non è pertinente ratione materiae perché la vittima nel procedimento a quo non rientra nel novero rilevante delle persone oggetto di tutela. La norma stabilisce che l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli 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 procedimento a quo riguarda invece la domanda di risarcimento del danno subito da un passeggero in occasione di un sinistro.

58. Tale norma non è applicabile ratione temporis poiché la direttiva 2005/14, con cui essa è stata inserita nella terza direttiva, è stata adottata solo l'11 maggio 2005. Ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, la suddetta direttiva doveva essere trasposta entro l'11 giugno 2007. I singoli, tuttavia, possono in linea di principio invocare dinanzi ai giudici nazionali le disposizioni della direttiva solo dopo la scadenza del termine per la trasposizione. Come ha affermato la Corte nella sua giurisprudenza, prima della scadenza del termine fissato per la trasposizione di una direttiva non si può addebitare agli Stati membri di non aver ancora adottato i provvedimenti necessari per la sua trasposizione nel diritto interno [54]. In considerazione del fatto che il sinistro che ha dato origine al procedimento a quo si era verificato già il 12 giugno 2004, è preclusa la possibilità di invocare questa disposizione delle direttive.

59. Alla luce di questa considerazione, l'interpretazione dell'articolo 1 bis della terza direttiva è irrilevante ai fini della decisione. La Corte, pertanto, non è neanche tenuta a considerare questa norma come parte dell'oggetto di interpretazione. La questione pregiudiziale, pertanto, deve essere precisata nel senso che la richiesta di interpretazione non si estende alla disposizione controversa della direttiva.

53 — V., ex multis, sentenze dell'11 luglio 2002, Marks & Spencer (C-62/00, Racc. pag. I-6325, punto 32), e del 28 novembre 2000, Roquette Frères (C-88/99, Racc. pag. I-10465, punti 18 e 19). V. Lenaerts, K., Arts, D., Maselis, I., *Procedural Law of the European Union*, 2ª edizione, Londra 2006, pagg. 48 e seg., punto 2-021.

54 — V. sentenza del 4 luglio 2006, Adeneler e a. (C-212/04, Racc. pag. I-6057, punto 114).

2. Applicabilità della citata giurisprudenza al procedimento a quo

60. A mio avviso vi sono molti argomenti, che dovranno essere discussi in prosieguo, che depongono a favore dell'applicazione al caso di specie della giurisprudenza di cui sopra relativa al rapporto fra diritto civile nazionale e il regime in materia di assicurazione nella circolazione stradale elaborato dal diritto dell'Unione.

61. Occorre innanzitutto rilevare che la Corte, come evidenziano correttamente il governo portoghese [55] e la Commissione [56], ha già risolto una questione pregiudiziale quasi identica nella causa Ambrósio Lavrador e Olival Ferreira Bonifácio. Non da ultimo per questo motivo la suddetta sentenza riveste una particolare importanza ai fini della valutazione delle questioni giuridiche sollevate dalla presente causa. Come in quella causa, nel caso di specie la questione riguarda in ultima analisi anche la conformità alle direttive della normativa portoghese sull'esclusione della responsabilità oggettiva del detentore del veicolo a seguito del concorso colposo della vittima. Come risulta sia dalla questione pregiudiziale sia dalle pertinenti disposizioni del Código Civil, questa normativa di diritto civile conferisce ad un giudice chiamato a pronunciarsi sulla domanda di risarcimento del danno risultante da un incidente stradale la facoltà di limitare o persino di escludere tali diritti qualora la vittima sia corresponsabile nella causazione o nell'aggravamento del danno. Ciò discende da un principio del diritto civile portoghese, in base al quale un concorso della vittima a titolo di colpa può ripercuotersi sull'entità del risarcimento. In base alla gravità della colpa ciò può persino comportare l'esclusione totale del diritto al risarcimento.

62. La giurisprudenza sinora elaborata dalla Corte indica che questo principio del diritto civile nazionale è sostanzialmente compatibile con il diritto dell'Unione, in quanto nelle due sentenze citate è stata riconosciuta la facoltà degli Stati membri di prevedere nei propri ordinamenti giuridici sia la riduzione del 50% delle pretese di risarcimento del danno [57] sia la loro totale esclusione [58], qualora ciò appaia giustificato. Ciò è riconducibile principalmente alla distinzione riconosciuta dalla Corte tra la normativa sull'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, soggetta ai precetti fissati dall'Unione, e la disciplina della responsabilità civile negli incidenti stradali, definita secondo precetti nazionali. In considerazione del fatto che gli Stati membri possono determinare soprattutto la natura della responsabilità civile nella circolazione stradale [59], essi, nell'organizzare la propria disciplina nazionale, possono conseguentemente stabilire anche se far dipendere l'esclusione del diritto dall'eventuale colpa della vittima.

63. Come osserva correttamente il governo tedesco [60], la circostanza che i fatti alla base del procedimento principale presentino determinate peculiarità non è giuridicamente rilevante ai fini della risposta alla questione pregiudiziale. Queste peculiarità non potrebbero neanche essere utilizzate come argomento ai fini di una trattazione differenziata. Esse potrebbero al massimo avere ripercussioni sulla valutazione giuridica dei fatti secondo i parametri del diritto civile nazionale. La questione verte concretamente sul fatto se nella fattispecie di cui al procedimento principale il passeggero danneggiato abbia violato l'obbligo di legge di indossare la cintura di sicurezza, cosa che, come si evince dalla domanda di pronuncia pregiudiziale, secondo il diritto portoghese può costituire un aspetto rilevante sotto il profilo giuridico tale da giustificare la contestazione del concorso di colpa della vittima. Quest'ultima constatazione è desumibile soprattutto dal modo in cui è formulata la questione pregiudiziale.

55 — V. punto 35 delle osservazioni scritte del governo portoghese.
56 — V. punto 41 delle osservazioni scritte della Commissione.
57 — V. paragrafo 44 delle presenti conclusioni.
58 — V. paragrafo 49 delle presenti conclusioni.
59 — V. paragrafo 41 delle presenti conclusioni.
60 — V. punto 4 delle osservazioni scritte del governo tedesco.

64. A questo proposito si deve rilevare che la Corte di giustizia è in ultima analisi vincolata dall'interpretazione del diritto civile nazionale operata dalla giurisprudenza degli organi giurisdizionali portoghesi, tanto più che essa non è competente ad interpretare il diritto nazionale [61] o a valutare questioni attinenti ai fatti [62]. Nell'ambito del procedimento previsto all'articolo 267 TFUE spetta esclusivamente al giudice del rinvio interpretare il diritto interno e valutarne gli effetti [63]. Dal punto di vista del diritto dell'Unione una valutazione giuridica dei fatti nel senso sopra indicato è comunque inoppugnabile, in quanto le direttive sulla circolazione stradale non mirano affatto all'armonizzazione della normativa sulla responsabilità civile degli Stati membri. Ai fini del presente procedimento di rinvio pregiudiziale, pertanto, è determinante esclusivamente la valutazione giuridica vincolante di un atto – che può assumere la forma di azione o di omissione – a titolo di concorso di colpa operata dai giudici portoghesi. La Corte, dunque, non è tenuta ad esaminare le affermazioni del sig. Marques Almeida secondo cui la causazione del danno non può essere imputata alla violazione dell'obbligo di indossare la cintura di sicurezza [64].

65. Neanche la circostanza che il sig. Marques Almeida abbia riportato lesioni gravi può essere considerata un argomento valido per una diversa valutazione della situazione giuridica. Mi si consenta di ricordare in questa sede che nei fatti alla base della causa Ambrósio Lavrador e Olival Ferreira Bonifácio la condotta considerata colposa aveva determinato addirittura il decesso del danneggiato. Nonostante la gravità del danno patito, la Corte non ha ravvisato alcun motivo per discostarsi dalla giurisprudenza elaborata sino a quel momento. In questo contesto, le argomentazioni addotte dal sig. Marques Almeida devono essere respinte in quanto irrilevanti ai fini del presente procedimento.

66. È stato dedotto in giudizio come ulteriore peculiarità il fatto che uno dei veicoli coinvolti al momento dell'incidente non fosse assicurato. Anche in questo caso non è tuttavia comprensibile in quale misura questa circostanza possa essere rilevante per la situazione giuridica, tanto più che il sig. Marques Almeida ha la possibilità di citare in giudizio, oltre all'assicurazione dell'altro veicolo coinvolto, anche il proprietario del veicolo non assicurato, il conducente dello stesso e il fondo di garanzia, i quali, sussistendo responsabilità oggettiva, possono essere chiamati a rispondere in solido del pagamento del suddetto risarcimento. Il giudice a quo stesso menziona questo aspetto nella questione pregiudiziale.

67. È opportuno inoltre chiarire che la circostanza che – diversamente dalle cause Carvalho Ferreira Santos nonché Ambrósio Lavrador e Olival Ferreira Bonifácio – l'oggetto della controversia principale riguardi il risarcimento non già di un conducente di un autoveicolo bensì di un passeggero non è di impedimento all'applicazione della suddetta giurisprudenza al caso di specie. Occorre innanzitutto sottolineare che l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli copre sostanzialmente i danni «di tutti i passeggeri» e, dunque, comprende anche i danni subiti da un passeggero, come si evince dal tenore letterale dell'articolo 1 della terza direttiva. La tutela di un passeggero approntata dalla normativa sulle assicurazioni, pertanto, è paragonabile a quella di qualsiasi altro utente della strada alla guida di un autoveicolo. Tuttavia, questa disciplina stabilita dall'Unione, che è intesa a garantire una tutela assicurativa completa a tutti gli utenti della strada, lascia impregiudicata in ultima analisi la questione di un'eventuale riduzione sino all'esclusione totale di un diritto al risarcimento del danno dei passeggeri di un autoveicolo secondo quanto stabilito dalla disciplina della responsabilità civile. Sotto questo profilo non risultano peculiarità ai fini della determinazione della misura del risarcimento. Come osserva correttamente la Commissione [65], anche

61 — V., ex multis, sentenze del 19 marzo 1964, Unger (75/63, Racc. pag. 379), e del 18 dicembre 1997, Annibaldi (C-309/96, Racc. pag. I-7493, punto 13).

62 — V. sentenze del 22 settembre 2011, Interflora Inc. (C-323/09, Racc. pag. I-8625punto 46), e del 19 aprile 2012, Wintersteiger (C-523/10, punti 26 e 28).

63 — V. sentenze del 3 febbraio 1977, Benedetti (52/76, Racc. pag. 163, punto 25); del 21 settembre 1999, Kordel e a. (C-397/96, Racc. pag. I-5959, punto 25); del 17 luglio 2008, Corporación Dermoestética (C-500/06, Racc. pag. I-5785, punto 21), e del 1º dicembre 2011, Churchill Insurance Company e Evans (C-442/10, Racc. pag. I-12639, punto 22).

64 — V. punto 23 delle osservazioni scritte del sig. Marques Almeida.

65 — V. punti 47-51 delle osservazioni scritte della Commissione.

le considerazioni della Corte relativamente all'articolo 1 bis della direttiva 2005/14 e all'articolo 12 della direttiva 2009/103 nella sentenza Carvalho Ferreira Santos finiscono per avvalorare questa tesi, anche se in relazione alla salvaguardia di altre categorie di utenti della strada. Si deve pertanto affermare che la qualità di vittima del passeggero non ha di per sé alcuna ripercussione sulla valutazione della presente causa.

68. Qualora, come nella fattispecie oggetto del procedimento principale, risulti che l'esclusione del diritto al risarcimento del danneggiato deve essere in ultima analisi ricondotta solo all'esclusione della responsabilità civile, viene meno al contempo la possibilità di tracciare dei parallelismi con le cause Candolin e a. e Farrell, cui anche il giudice nazionale fa riferimento per fondare la propria domanda di pronuncia pregiudiziale. A differenza delle fattispecie alla base delle sentenze di cui a dette cause, infatti, nella fattispecie oggetto del procedimento principale il diritto al risarcimento del danno del sig. Marques Almeida in quanto vittima di un sinistro subisce un pregiudizio a causa di una limitazione della copertura della responsabilità civile apportata da disposizioni in materia assicurativa.

69. Diversamente da quanto avveniva nei contesti normativi rispettivamente esaminati nelle citate cause Candolin e a. nonché Farrell, la normativa portoghese in questione non ha come effetto, in caso di responsabilità della vittima nella causazione del danno da essa subito, di escludere ipso iure o di limitare in misura sproporzionata il diritto di quest'ultima ad ottenere un risarcimento da parte dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile del conducente del veicolo coinvolto nel sinistro. Essa non pregiudica quindi la garanzia, sancita dal diritto dell'Unione, che la responsabilità civile, determinata secondo il diritto nazionale applicabile, sia coperta da un'assicurazione conforme alle direttive sulla circolazione di autoveicoli.

70. Dal momento che la presente causa presenta evidenti parallelismi con le cause Carvalho Ferreira Santos nonché Ambrósio Lavrador e Olival Ferreira Bonifácio quanto alla problematica giuridica, si impone l'applicazione della suddetta giurisprudenza. Conseguentemente, la Corte dovrebbe anche affermare che le direttive sulla circolazione degli autoveicoli non ostano ad una normativa nazionale sulla responsabilità civile che preveda che, in caso di collisione tra due veicoli che non è stato possibile imputare ad alcuno dei conducenti a titolo di colpa, il risarcimento spettante al passeggero leso debba essere negato o limitato poiché si ritiene che egli abbia concorso alla causazione del danno da questi subito.

D – *Nessuna necessità di modificare la giurisprudenza*

71. La presente analisi ha evidenziato che le direttive sull'armonizzazione dell'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli conseguono lo scopo normativo di garantire la copertura della responsabilità civile per gli autoveicoli mediante un'assicurazione. Esse, tuttavia, non hanno alcuna influenza sulla misura della responsabilità civile, non essendo finalizzate ad un'armonizzazione delle norme nazionali sulla responsabilità civile. In questo contesto, nell'attuale stato di sviluppo del diritto dell'Unione, occorre accettare le risposte divergenti che gli ordinamenti

civili degli Stati membri [66] danno in relazione alla misura del diritto al risarcimento del danno di vittime di sinistri come il sig. Marques Almeida. Un ravvicinamento indiretto di queste disposizioni giuridiche mediante un'interpretazione estensiva delle direttive non appare possibile senza ledere le competenze del legislatore dell'Unione, il quale sino ad oggi ha consapevolmente rinunciato ad una siffatta armonizzazione. Qualora si dovesse ritenere necessario armonizzare le disposizioni giuridiche sulla responsabilità civile, un siffatto modus operandi non sarebbe nemmeno auspicabile, tanto più che non è eludibile un accorto ravvicinamento del diritto civile da parte del legislatore dell'Unione [67], come dimostrano taluni esempi attuali [68].

VII – Conclusioni

72. Alla luce delle suesposte considerazioni, suggerisco alla Corte di rispondere alla questione pregiudiziale posta dal Tribunal da Relação de Guimarães nei seguenti termini:

L'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, l'articolo 2, paragrafo 1, della 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 nonché l'articolo 1 della direttiva 90/232/CEE del Consiglio, del 14 maggio 1990, concernente il 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 ad una normativa nazionale sulla responsabilità civile che preveda che, in caso di collisione fra due veicoli che non possa essere imputata ad alcuno dei conducenti a titolo di colpa, il risarcimento spettante al passeggero leso di uno dei veicoli sia negato o limitato perché questi ha concorso alla causazione del danno che ha subito.

66 — La maggior parte degli Stati membri (ad esempio la Germania, la Spagna, l'Estonia, la Francia, l'Italia, la Lettonia, la Polonia, la Slovenia, la Svezia) riconoscono un diritto al risarcimento del danno della vittima del sinistro anche quando non è stato possibile dimostrare una responsabilità a titolo colposo di alcuno dei conducenti interessati. Solitamente ciò si fonda sul principio della responsabilità oggettiva per la guida di un autoveicolo nella circolazione stradale. Questi ordinamenti giuridici prevedono inoltre un diritto diretto dell'interessato nei confronti della società di assicurazione. In altri Stati membri, tuttavia, una siffatta responsabilità civile indipendente dalla colpa non esiste; l'interessato, invece, deve fare valere una violazione di un dovere di vigilanza del conducente (ad esempio, in Irlanda e nei Paesi Bassi). Per quanto attiene alla portata del diritto al risarcimento del danno, alcuni Stati membri (ad esempio la Polonia e la Slovenia) prevedono senz'altro la possibilità di una decurtazione o addirittura dell'esclusione di questo diritto qualora l'interessato non indossasse la cintura di sicurezza al momento dell'incidente. Altri Stati membri (ad esempio la Francia e la Svezia) riconoscono invece in via di principio nei loro ordinamenti giuridici un diritto dell'interessato ad un risarcimento integrale, mentre una deroga a questo principio è possibile solo in casi speciali. Altri Stati membri (ad esempio la Germania, la Spagna, la Grecia, l'Italia, la Lettonia), invece, prevedono in linea di principio una decurtazione o un'esclusione del diritto qualora la persona interessata sia venuta meno al proprio obbligo di evitare il danno. Ciò non si verifica automaticamente, ma dipende piuttosto da se il convenuto sia in grado di dimostrare che la persona interessata non avrebbe subito lesioni qualora avesse rispettato l'obbligo di indossare le cinture di sicurezza.

67 — Fra i modelli di ravvicinamento graduale delle legislazioni nel campo del diritto civile è possibile annoverare il «Common Frame of Reference», che offre del pari norme sulla responsabilità extracontrattuale. Esso contiene al VI – 1:101 («Basic Rule») la regola fondamentale in base alla quale chiunque abbia sofferto un danno a causa di un atto imputabile ad un altro ha diritto al risarcimento. VI – 3:205 («Accountability for damage caused by motor vehicles») prevede la responsabilità del detentore di un veicolo per il danno provocato ad un'altra persona a seguito di un incidente stradale. D'altro canto, VI – 5:102 («Contributory fault and accountability») prevede al paragrafo 1 la decurtazione del diritto al risarcimento del danno proporzionalmente al concorso della vittima nel danno subito. Ai sensi del paragrafo 2, lettera c), la suddetta decurtazione del diritto al risarcimento, tuttavia, non opera se il danno è occorso nel contesto di un incidente stradale, a meno che la disattenzione del danneggiato, in considerazione delle circostanze del caso concreto, non costituisca colpa grave. La suddetta disciplina mira a garantire una tutela particolare alle vittime degli incidenti stradali.

68 — Un parziale ravvicinamento delle legislazioni nel campo del diritto civile può essere osservato soprattutto nel campo della normativa a tutela dei consumatori, che attualmente è oggetto di una serie di adeguamenti legislativi a testimonianza degli sforzi della Commissione per consolidare e modernizzare l'acquis raggiunto. Non solo la direttiva 93/13/CEE del Consiglio, del 5 aprile 1993, concernente le clausole abusive nei contratti stipulati con i consumatori (GU L 95, pag. 29), ha subito alcune modifiche puntuali per mezzo della direttiva 2011/83/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2011, sui diritti dei consumatori (GU L 304, pag. 64), che è improntata ad un'armonizzazione completa delle disposizioni a tutela dei consumatori; la Commissione, inoltre, con la sua proposta dell'11 ottobre 2011 di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo a un diritto comune europeo della vendita [COM(2011) 635 def.], ha avviato un programma legislativo che consentirà in futuro di applicare quest'opera di normazione come opzione ai contratti di vendita transfrontalieri, qualora le parti del contratto lo decidano espressamente.