

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 1972, L 103, pag. 1; in prosieguo: la «prima direttiva»).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia fra la «BTA Baltic Insurance Company» AS, già «Balcia Insurance» SE (in prosieguo: la «BTA»), e la «Baltijas apdrošināšanas Nams» AS (in prosieguo: la «BAN»), relativamente al rimborso di un risarcimento assicurativo versato dalla BTA a uno dei suoi clienti.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

3 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 (GU 2009, L 263, pag. 11), ha abrogato in particolare la prima direttiva e la seconda direttiva 84/5/CEE del Consiglio, del 30 dicembre 1983, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e di controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità (GU 1984, L 8, pag. 17; in prosieguo: la «seconda direttiva»). Tuttavia, tenuto conto della data dei fatti di cui al procedimento principale, a quest'ultimo rimangono applicabili le direttive abrogate.

4 L'articolo 1 della prima direttiva così recitava:

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

(...)

2 persona lesa: ogni persona avente diritto alla riparazione del danno causato da veicoli;

(...).».

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

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

6 L'articolo 2, paragrafo 1, della seconda direttiva prevedeva 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.

(...).».

7 L'articolo 3 di tale direttiva stabiliva quanto segue:

«I membri della famiglia dell'assicurato, del conducente o di qualsiasi altra persona la cui responsabilità civile sia sorta a causa di un sinistro e sia coperta dall'assicurazione di cui all'articolo 1, paragrafo 1, non possono essere esclusi, a motivo del legame di parentela, dal beneficio dell'assicurazione per quanto riguarda i danni alle persone».

Diritto lettone

8 L'articolo 1 del Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums (legge relativa all'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile dei proprietari di veicoli stradali che traspone la prima direttiva e la seconda direttiva; in prosieguo: la «legge sull'assicurazione obbligatoria») dispone quanto segue:

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

(...)

2. rischio assicurato: un sinistro stradale cui consegue il pagamento del risarcimento assicurativo.

(...)».

9 L'articolo 3 di tale legge così recita:

«1. L'oggetto dell'assicurazione obbligatoria è la responsabilità civile del proprietario del veicolo o del detentore del veicolo (in prosieguo: la "responsabilità civile del proprietario") per i danni cagionati a terzi a seguito di un sinistro stradale.

2. Qualunque proprietario di un veicolo dovrà assicurare la responsabilità civile del proprietario per ogni veicolo utilizzato nella circolazione tramite la sottoscrizione del corrispondente contratto di assicurazione. (...)».

10 L'articolo 18 della legge in parola prevede quanto segue:

«Quando si verifica un rischio coperto da assicurazione, l'assicuratore della responsabilità civile del proprietario del veicolo causante i danni (...) dovrà risarcire, entro i limiti di responsabilità dell'assicuratore, i danni (...) che siano stati cagionati a terzi in un sinistro stradale».

11 Ai sensi dell'articolo 25, paragrafo 1, di detta medesima legge:

«Il danno cagionato alle cose di un terzo in un sinistro stradale, è il danno cagionato:

1) dal deterioramento o dalla distruzione di un veicolo;

(...)».

12 L'articolo 31, paragrafo 10, della legge sull'assicurazione obbligatoria così dispone:

«Se un'altra impresa di assicurazione ha risarcito i danni cagionati ai sensi di un contratto di assicurazione facoltativa, l'assicuratore che abbia assicurato la responsabilità civile del proprietario del veicolo causante il danno in un sinistro stradale (...) dovrà rimborsare l'importo del risarcimento computato e corrisposto in conformità alle procedure di cui alla presente legge».

13 L'articolo 1 del Ceļu satiksmes likums (legge sulla sicurezza stradale) è formulato come segue:

«La legge utilizza i seguenti termini:

(...)

5) circolazione: consiste nelle relazioni derivanti dal transito sulle strade con o senza veicoli

(...)

7) sinistro stradale: evento non auspicato verificatosi nell'ambito della circolazione in cui è coinvolto almeno un veicolo e a seguito del quale una persona muore o soffre lesioni personali o si produce un danno alle cose di una persona fisica o giuridica o all'ambiente, nonché un evento non auspicato avvenuto in altro luogo in cui è possibile la circolazione con un veicolo e in cui è coinvolto un veicolo».

14 L'articolo 44 di tale legge così recita:

«1. Dovranno essere risarciti i danni cagionati da una violazione della presente legge o di altre norme in materia di sicurezza stradale.

2. Dei danni cagionati dall'utilizzo di un veicolo risponderà il suo proprietario o possessore, a meno che non dimostri che i danni sono conseguenti a forza maggiore, dolo o negligenza grave della stessa vittima o ad altra causa che, ai sensi della legge, esoneri dalla responsabilità.

(...».

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

15 Il 24 ottobre 2008, il passeggero di un autoveicolo stazionato in un parcheggio di un supermercato (in prosieguo: il «primo veicolo»), ha danneggiato, aprendo la portiera posteriore destra del medesimo, il lato posteriore sinistro di un veicolo adiacente (in prosieguo: il «secondo veicolo»).

16 Il proprietario del secondo veicolo e il conducente del primo veicolo hanno compilato in loco una constatazione amichevole di sinistro, laddove il conducente del primo veicolo ha riconosciuto di avere torto e ha fatto presente che era stato il passeggero del primo veicolo ad urtare, con la portiera posteriore del medesimo, il secondo veicolo.

17 La BTA aveva concluso un contratto di assicurazione facoltativa con il proprietario del secondo veicolo. La responsabilità civile risultante dalla circolazione del primo veicolo era assicurata presso la BAN.

18 La BTA ha versato al proprio cliente, proprietario del secondo veicolo, in virtù del contratto di assicurazione stipulato con quest'ultimo, l'importo di 47,42 lat lettoni (LVL) (circa EUR 67,47) corrispondente alle spese di riparazione dei danni causati a detto veicolo, dopo deduzione della franchigia. Detta società ha successivamente chiesto alla BAN di provvedere a rimborsarle le spese sostenute.

19 La BAN ha rifiutato di rimborsare tali spese, con la motivazione che un sinistro verificatosi fra due veicoli in sosta non può essere considerato come un «rischio assicurato» ai sensi della legge relativa all'assicurazione obbligatoria.

20 La BTA ha allora deciso di adire le vie legali nei confronti della BAN, ai fini del rimborso del risarcimento versato al proprietario del secondo veicolo. I giudici di primo grado e di appello hanno accolto il suo ricorso.

21 Su impugnazione della BAN, l'Augstākā tiesa (Corte suprema, Lettonia), con sentenza del 28 marzo 2014, ha annullato la sentenza pronunciata in appello per difetto di motivazione.

22 Pronunciandosi su rinvio, la Rīgas apgabaltiesas Civīlietu tiesas kolēģija (Corte regionale di Riga, collegio degli affari civili, Lettonia), con sentenza del 20 maggio 2014, ha respinto il ricorso della BTA sulla base del rilievo che sussiste sinistro stradale solo allorché almeno uno dei veicoli coinvolti è in movimento e, di conseguenza, il rischio assicurato presso la BAN non si è configurato nel caso di specie. Tale giudice ha ritenuto, inoltre, che fosse civilmente responsabile dei danni cagionati al secondo veicolo non già il conducente del primo veicolo, bensì il passeggero del medesimo.

23 La BTA ha proposto un ricorso per cassazione avverso la menzionata sentenza dinanzi all'Augstākā tiesa (Corte suprema). A sostegno della propria impugnazione, essa afferma, in particolare, che l'interpretazione della nozione di «rischio assicurato» usato dalla Rīgas apgabaltiesas Civīlietu tiesas kolēģija (Corte regionale di Riga, collegio degli affari civili) è in contrasto con l'obiettivo di tutela delle vittime di sinistri causati da autoveicoli, perseguito dalla normativa dell'Unione in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione dei medesimi, che l'utilizzo di siffatto veicolo può rientrare nella nozione di «circolazione dei veicoli» anche se è fermo e che, rispondendo il proprietario di un veicolo dei danni causati a terzi da parte dei passeggeri del veicolo stesso nell'ambito del suo utilizzo, tali danni sono coperti dall'assicurazione di responsabilità civile relativa al veicolo in parola.

24 Il giudice del rinvio si chiede se l'azione di aprire la portiera di un veicolo parcheggiato costituisca «uso conforme alla funzione abituale del veicolo medesimo», ai sensi della sentenza del 4 settembre 2014, Vnuk (C 162/13, EU:C:2014:2146), e se, di conseguenza, rientri nella nozione di «circolazione dei veicoli», ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva.

25 Il giudice del rinvio fa notare, al riguardo, che l'ampia definizione che la Corte ha dato a tale nozione nella sentenza menzionata depone a favore di una risposta affermativa a detta questione. Secondo il giudice in parola, difatti, la circostanza che i passeggeri salgano e scendano da un

veicolo costituisce una manifestazione dell'utilizzo del medesimo e detto veicolo non può essere usato appieno se i passeggeri permangono a bordo.

26 In caso di risposta affermativa a tale questione, il giudice del rinvio si chiede se la nozione di «circolazione dei veicoli» di cui all'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva comprenda del pari i casi in cui un passeggero utilizzi il veicolo.

27 A tal riguardo, il giudice del rinvio osserva che, ai sensi dell'articolo 1, punto 2, della prima direttiva, la nozione di «persona lesa», ai sensi della citata direttiva, si riferisce a qualsiasi persona avente diritto alla riparazione del danno causato da veicoli. Essa aggiunge che l'articolo 3, paragrafo 1, di suddetta direttiva menziona la «circolazione» dei veicoli e non la sola responsabilità dei conducenti.

28 Inoltre, tale giudice rileva che la Corte ha precisato, nella sentenza del 4 settembre 2014, Vnuk (C 162/13, EU:C:2014:2146), che rientra nella nozione di «circolazione dei veicoli» contenuta in detta disposizione qualunque uso di un veicolo che sia conforme alla funzione abituale dello stesso. Orbene, l'azione di aprire la portiera per salire o scendere dal veicolo costituirebbe un uso del genere.

29 In siffatto contesto, l'Augstākā tiesa (Corte suprema) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se l'articolo 3, paragrafo 1, della [prima direttiva] debba essere interpretato nel senso che la nozione di “circolazione dei veicoli” comprende una situazione come quella del procedimento principale, vale a dire, l'apertura delle portiere di un veicolo in sosta.

2) In caso di risposta affermativa alla prima questione, se l'articolo 3, paragrafo 1, della [prima direttiva] debba essere interpretato nel senso che la nozione di “circolazione di veicoli” include una situazione come quella del procedimento principale, vale a dire, [quella] in cui un danno a un bene di proprietà di terzi viene cagionato dall'utilizzo del veicolo da parte di un passeggero».

Sulle questioni pregiudiziali

30 Con le sue questioni, che occorre esaminare congiuntamente, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva debba essere interpretato nel senso che rientra nella nozione di «circolazione dei veicoli», di cui a tale disposizione, una situazione in cui il passeggero di un veicolo parcheggiato in un parcheggio, aprendo la portiera del veicolo medesimo, ha urtato e ha danneggiato il veicolo parcheggiato accanto ad esso.

31 Va ricordato, in proposito, che la nozione di «circolazione dei veicoli», prevista all'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva, non può essere nella disponibilità dei singoli Stati membri, ma costituisce una nozione autonoma di diritto dell'Unione, che deve essere interpretata, conformemente alla giurisprudenza costante della Corte, tenendo conto, in particolare, del contesto di tale disposizione e della finalità perseguita dalla normativa di cui è parte (v., in tal senso, sentenze del 4 settembre 2014, Vnuk, C 162/13, EU:C:2014:2146, punti 41 e 42, e del 28 novembre 2017, Rodrigues de Andrade, C 514/16, EU:C:2017:908, punto 31).

32 Orbene, la disciplina dell'Unione in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli è diretta, da un lato, ad assicurare la libera circolazione tanto dei veicoli che stazionano abitualmente nel territorio dell'Unione europea quanto delle persone che vi si trovano a bordo e, dall'altro, a garantire che le vittime degli incidenti causati da tali veicoli beneficeranno di un trattamento comparabile, indipendentemente dal luogo dell'Unione in cui il sinistro è avvenuto (v., in tal senso, sentenze del 23 ottobre 2012, Marques Almeida, C 300/10, EU:C:2012:656, punto 26; del 4 settembre 2014, Vnuk, C 162/13, EU:C:2014:2146, punto 50, e del 28 novembre 2017, Rodrigues de Andrade, C 514/16, EU:C:2017:908, punto 32).

33 Inoltre, dall'evoluzione della normativa in parola emerge che l'obiettivo di tutela delle vittime di sinistri causati da tali veicoli è stato costantemente perseguito e rafforzato dal legislatore dell'Unione (v., in tal senso, sentenze del 4 settembre 2014, Vnuk, C 162/13, EU:C:2014:2146, punti da 52 a 55, e del 28 novembre 2017, Rodrigues de Andrade, C 514/16, EU:C:2017:908, punto 33).

34 Dalle considerazioni che precedono risulta che l'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva deve essere interpretato nel senso che la nozione di «circolazione dei veicoli» ivi contenuta non è

limitata alle ipotesi di circolazione stradale, vale a dire la circolazione sulla pubblica via, ma che in siffatta nozione rientra qualunque uso di un veicolo che sia conforme alla funzione abituale dello stesso (v., in tal senso, sentenze del 4 settembre 2014, Vnuk, C 162/13, EU:C:2014:2146, punto 59, e del 28 novembre 2017, Rodrigues de Andrade, C 514/16, EU:C:2017:908, punto 34).

35 A detto proposito, la Corte ha precisato che, poiché gli autoveicoli di cui all'articolo 1, punto 1, della prima direttiva, indipendentemente dalle loro caratteristiche, sono destinati a servire abitualmente come mezzi di trasporto, rientra in tale nozione qualunque uso di un veicolo in quanto mezzo di trasporto (sentenza del 28 novembre 2017, Rodrigues de Andrade, C 514/16, EU:C:2017:908, punti 37 e 38).

36 Nel caso di specie, si deve constatare che l'azione di aprire la portiera di un veicolo costituisce un uso dello stesso che è conforme alla sua funzione di mezzo di trasporto, giacché consente segnatamente che le persone salgano e scendano nonché il carico e lo scarico di beni da trasportare o che sono stati trasportati per mezzo del suddetto veicolo.

37 Tale conclusione non è inficiata dalla circostanza che i veicoli di cui trattasi nella causa principale fossero, al momento del sinistro, fermi e che essi si trovassero in un parcheggio.

38 Si deve infatti ricordare, da un lato, che la circostanza che il veicolo coinvolto nell'incidente fosse fermo nel momento in cui quest'ultimo si è verificato non esclude, di per sé, che l'uso di tale veicolo in quel momento potesse rientrare nella sua funzione di mezzo di trasporto e, di conseguenza, nella nozione di «circolazione dei veicoli», ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva (sentenza del 28 novembre 2017, Rodrigues de Andrade, C 514/16, EU:C:2017:908, punto 39). Orbene, l'apertura delle portiere avviene generalmente solo quando i veicoli sono fermi.

39 Peraltro, la Corte ha anche precisato che accertare se il motore del veicolo in discussione fosse o meno acceso nel momento in cui si è verificato il sinistro non è del resto determinante (sentenza del 28 novembre 2017, Rodrigues de Andrade, C 514/16, EU:C:2017:908, punto 39).

40 Con riguardo, d'altro lato, alla circostanza che i veicoli in discussione nel procedimento principale si trovassero in un parcheggio, occorre rammentare che la portata della nozione di «circolazione dei veicoli», ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva, non dipende dalle caratteristiche del terreno sul quale l'autoveicolo è utilizzato (v., in tal senso, sentenze del 28 novembre 2017, Rodrigues de Andrade, C 514/16, EU:C:2017:908, punto 35, e del 20 dicembre 2017, Núñez Torreiro, C 334/16, EU:C:2017:1007, punto 30).

41 Per quanto riguarda la circostanza che il sinistro di cui trattasi nel procedimento principale non consegue ad un'azione del conducente del primo veicolo, bensì di un passeggero, si deve rilevare, anzitutto, che l'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva stabilisce in generale che «la responsabilità civile relativa alla circolazione dei veicoli che stazionano abitualmente nel suo territorio [degli Stati membri]» che deve essere coperta dall'assicurazione.

42 Pertanto, contrariamente alla posizione espressa dal governo polacco in relazione alla risposta da dare alla seconda questione, né tale disposizione, né le altre disposizioni delle direttive in materia di assicurazione obbligatoria limitano la copertura dell'assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile di una particolare categoria di persone, quali, ad esempio, il conducente del veicolo.

43 Per contro, l'articolo 2, paragrafo 1, della seconda direttiva, in cui si fa riferimento a «l'utilizzo o la guida di autoveicoli», e l'articolo 3 della medesima direttiva, che si riferisce al «conducente o [a] qualsiasi altra persona la cui responsabilità civile sia sorta a causa di un sinistro e sia coperta dall'assicurazione [obbligatoria]», inducono a pensare che tale assicurazione concerna la responsabilità civile risultante non solo dalla guida di veicoli, ma del pari da altri usi dei medesimi da parte di persone diverse dal conducente.

44 Inoltre, si evince dalla giurisprudenza citata ai punti 34 e 35 della presente sentenza che rientra nella nozione di «circolazione dei veicoli», ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva, «qualsiasi» uso di un veicolo che sia conforme alla funzione abituale dello stesso, ossia alla funzione di mezzo di trasporto.

45 A detto proposito, è importante sottolineare che siffatto uso dei veicoli non è limitato alla guida di questi ultimi, ma include azioni che, come quelle menzionate al punto 36 della presente sentenza, sono del pari normalmente effettuate anche da parte dei passeggeri.

46 Infine, va ricordato che la disciplina dell'Unione in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli osta a che l'obbligo in capo all'assicuratore di risarcire la vittima di un incidente stradale che coinvolge un veicolo assicurato sia escluso allorché tale sinistro sia stato causato da una persona che non il soggetto indicato nella polizza assicurativa (v., in tal senso, sentenza del 1° dicembre 2011, Churchill Insurance Company Limited e Evans, C 442/10, EU:C:2011:799, punti da 33 a 44 e giurisprudenza ivi citata).

47 Dalle considerazioni che precedono risulta che la circostanza che il sinistro di cui trattasi nel procedimento principale consegua non già ad un'azione del conducente del primo veicolo, bensì di un passeggero di quest'ultimo, non esclude, di per sé, che l'uso di detto veicolo in tale momento possa rientrare nella sua funzione di mezzo di trasporto e, di conseguenza, nella nozione di «circolazione dei veicoli», ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva.

48 Alla luce di tutte le considerazioni che precedono, occorre rispondere alle questioni poste dichiarando che l'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva deve essere interpretato nel senso che rientra nella nozione di «circolazione dei veicoli», di cui a tale disposizione, una situazione in cui il passeggero di un veicolo fermo in un parcheggio, nell'aprire la portiera del suddetto veicolo, ha urtato e danneggiato il veicolo parcheggiato accanto ad esso.

Sulle spese

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

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

L'articolo 3, 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, deve essere interpretato nel senso che rientra nella nozione di «circolazione dei veicoli», di cui a tale disposizione, una situazione in cui il passeggero di un veicolo fermo in un parcheggio, nell'aprire la portiera del suddetto veicolo, ha urtato e danneggiato il veicolo parcheggiato accanto ad esso.