

SENTENZA DELLA CORTE (Prima Sezione)  
30 giugno 2005\*

Nel procedimento C-537/03,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'art. 234 CE, dal Korkein oikeus (Finlandia) con decisione 19 dicembre 2003, pervenuta in cancelleria il 22 dicembre 2003, nella causa

**Katja Candolin,**

**Jari-Antero Viljaniemi,**

**Veli-Matti Paananen**

contro

**Vahinkovakuutusosakeyhtiö Pohjola,**

\* Lingua processuale: il finlandese.

**Jarno Ruokoranta,**

LA CORTE (Prima Sezione),

composta dal sig. P. Jann, presidente di sezione, dai sigg. K. Lenaerts, J.N. Cunha Rodrigues (relatore), E. Juhász e M. Ilešič, giudici,

avvocato generale: sig. L.A. Geelhoed

cancelliere: sig. H. von Holstein, cancelliere aggiunto

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 19 gennaio 2005,

considerate le osservazioni presentate:

— per il sig. Paananen, dal sig. M. Hunnako, asianajaja;

- per la Vahinkovakuutusosakeyhtiö Pohjola, dal sig. M. Mäkelä, in qualità di agente;
  
- per il governo finlandese, dalla sig.ra T. Pynnä, in qualità di agente;
  
- per il governo tedesco, dal sig. M. Lumma, in qualità di agente;
  
- per il governo austriaco, dal sig. E. Riedl, in qualità di agente;
  
- per il governo svedese, dalla sig.ra K. Norman, in qualità di agente;
  
- per il governo norvegese, dalla sig.ra I. Djupvik, in qualità di agente, assistita dal sig. T. Nordby, advocate;
  
- per la Commissione delle Comunità europee, dai sigg. E. Traversa e M. Huttunen, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 10 marzo 2005,

ha pronunciato la seguente

### **Sentenza**

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione della seconda direttiva del Consiglio 30 dicembre 1983, 84/5/CEE, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli (GU 1984, L 8, pag. 17; in prosieguo: la «seconda direttiva»), e della terza direttiva del Consiglio 14 maggio 1990, 90/232/CEE, relativa al ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli (GU L 129, pag. 33; in prosieguo: la «terza direttiva»).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra la sig.ra K. Candolin e i sigg. Viljaniemi e Paananen, da un lato, e la compagnia di assicurazioni Vahinkovakuutusosakeyhtiö Pohjola (in prosieguo: la «Pohjola») e il sig. Ruokoranta, dall'altro, con riguardo al risarcimento del danno spettante ai primi a seguito di un incidente automobilistico.

## Contesto normativo

### *La normativa comunitaria*

- 3 A termini dell'art. 3, n. 1, della direttiva del Consiglio 24 aprile 1972, 72/166/CEE, 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»):

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

- 4 Il settimo e il nono 'considerando' della seconda direttiva così recitano:

«considerando che è interesse delle vittime che gli effetti di talune clausole di esclusione siano limitati alle relazioni tra l'assicuratore ed il responsabile del sinistro;  
(...)»

(...)

considerando che è necessario accordare ai membri della famiglia dell'assicurato, del conducente o di qualsiasi altro responsabile una protezione analoga a quella degli altri terzi vittime, comunque per quanto riguarda i danni alle persone».

5 L'art. 2, n. 1, della medesima seconda direttiva così dispone:

«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

0

— 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 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.

(...)).».

6 L'art. 1 della terza direttiva così recita:

«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.

(...)).

*La normativa nazionale*

- 7 All'epoca dei fatti di cui alla causa principale, l'art. 7, nn. 1 e 3, della legge 26 giugno 1959 sull'assicurazione degli autoveicoli [liikennevakuutuslaki (279/1959)], come modificata dalla legge 656/1994, disponeva quanto segue:

«1. Quando la persona vittima di un incidente stradale abbia concorso essa stessa al suo verificarsi, il risarcimento per il danno subito per quanto riguarda i danni diversi da quelli alle persone può essere ridotto o negato, a seconda dell'entità della sua colpa, del modo in cui sia stato condotto il veicolo e di altre circostanze che hanno influenzato il sinistro. Allorché qualcuno abbia cagionato un danno fisico a se stesso, per colpa o per negligenza grave, il danno sarà risarcito esclusivamente per la parte in cui altre circostanze di fatto ne abbiano determinato l'insorgenza.

(...)

3. Allorché qualcuno abbia cagionato un danno a se stesso alla guida di un autoveicolo, nel caso in cui il tasso alcolico del sangue, al momento della guida o immediatamente dopo, fosse pari quantomeno all'1,2 per mille, ovvero il tasso di alcol per litro di aria espirata fosse pari quantomeno a 0,60 milligrammi, ovvero abbia provocato in altro modo un danno alla guida di un autoveicolo sotto l'effetto dell'alcol o di un'altra sostanza inebriante, ovvero sotto l'effetto congiunto dell'alcol



e di un'altra sostanza inebriante, cosicché fosse sensibilmente ridotta la sua capacità di agire senza errori, l'assicuratore dell'autoveicolo è tenuto a risarcire il danno solo nella misura in cui sussista a tal fine un motivo specifico. Quanto sopra stabilito con riguardo al diritto del conducente al risarcimento vale anche per il passeggero che si trovava a bordo dell'autoveicolo al verificarsi del danno, pur conoscendo o dovendo conoscere lo stato del conducente».

- 8 A seguito del parere motivato inviato in data 20 marzo 2002 dalla Commissione delle Comunità europee alla Repubblica di Finlandia, il secondo periodo del detto art. 7, n. 3, è stato modificato dalla legge 548/2002. A termini di tale nuova disposizione:

«Il risarcimento a favore del passeggero che, al momento del verificarsi del danno, si trovava a bordo di un veicolo il cui conducente rispondeva alle caratteristiche descritte al presente comma, può essere ragionevolmente ridotto in considerazione della propria corresponsabilità nella causazione del danno».

- 9 Successivamente all'entrata in vigore, il 1° febbraio 2003, della legge 1144/2002, l'art. 7, n. 1, della legge sull'assicurazione degli autoveicoli è così formulato:

«Colui che abbia intenzionalmente contribuito alla realizzazione del danno fisico subito sarà risarcito solo nella parte in cui altre circostanze abbiano contribuito alla

realizzazione del danno. A colui che abbia contribuito, per negligenza grave, alla realizzazione del danno fisico subito, il risarcimento potrà essere negato ovvero ridotto, ove ciò risulti equo alla luce delle circostanze».

### **Causa principale e questioni pregiudiziali**

- 10 Il 21 aprile 1997 la sig.ra T. Candolin, madre della sig.ra K. Candolin, nonché i sigg. Viljaniemi e Paananen viaggiavano a bordo dell'autoveicolo di quest'ultimo, guidata in tale occasione dal sig. Ruokoranta. Durante il viaggio, si verificava un incidente automobilistico, che provocava la morte della sig.ra T. Candolin, nonché gravi ferite agli altri passeggeri.
  
- 11 Dalla decisione di rinvio risulta che il conducente e tutti gli altri passeggeri erano in stato di ebbrezza.
  
- 12 Il Porin käräjäoikeus (giudice di primo grado di Pori) condannava il sig. Ruokoranta ad una pena detentiva, oltre al risarcimento della sig.ra K. Candolin nonché dei sigg. Viljaniemi e Paananen. Con riguardo al versamento del risarcimento da parte della Pohjola, il detto giudice, ritenendo che i passeggeri avrebbero dovuto rendersi

conto dello stato di ebbrezza del conducente, riteneva che nessuno di loro avesse diritto, in linea di principio, ai sensi dell'art. 7, n. 3, della legge sull'assicurazione degli autoveicoli, come modificata dalla legge 656/1994, ad un risarcimento da parte della detta compagnia di assicurazione. Tuttavia, se fosse sussistito, ai sensi della detta disposizione, un «motivo specifico» per il versamento del risarcimento, la Pohjola avrebbe potuto essere obbligata alla sua corresponsione. In considerazione delle gravi lesioni subite dal sig. Paananen e del fatto che il sig. Ruokoranta, data la propria situazione finanziaria, non sarebbe stato probabilmente in grado di risarcirlo, il Porin käräjäoikeus decideva che la Pohjola dovesse provvedere al versamento del risarcimento. Per contro, riteneva che non potesse invocarsi alcun «motivo specifico» con riguardo alla sig.ra K. Candolin e al sig. Viljaniemi.

13 A seguito della proposizione di appello, il Turun hovioikeus (Corte d'appello di Turku) riteneva che neanche il risarcimento dovuto dal sig. Ruokoranta al sig. Paananen dovesse essere posto a carico della Pohjola.

14 Avverso la decisione del Turun hovioikeus la sig.ra K. Candolin nonché i sigg. Viljaniemi e Paananen ricorrevano dinanzi al Korkein oikeus (Corte suprema), chiedendo che la compagnia di assicurazione venisse condannata, in base dell'assicurazione degli autoveicoli, a versare loro il risarcimento del danno. La Pohjola contesta di essere obbligata al risarcimento sulla base del rilievo che, quando un passeggero sale a bordo di un veicolo nella consapevolezza di esporsi al rischio, superiore rispetto a quello ordinario, di subire un danno, deve rispondere, da parte sua, delle conseguenze dei propri atti.

- 15 Ritenendo che le disposizioni legislative vigenti all'epoca dei fatti vadano interpretate conformemente al diritto comunitario, il Korkein oikeus decideva di sospendere il giudizio e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se l'art. 1 della terza direttiva (...), ai sensi del quale l'assicurazione è tenuta a risarcire i danni alla persona derivanti dalla circolazione di un autoveicolo nei confronti di tutti i passeggeri, ad eccezione del conducente, ovvero qualsiasi altra disposizione o principio di diritto comunitario, limiti la possibilità di tener conto, nel diritto nazionale, della rilevanza della corresponsabilità del passeggero nella causazione del danno, nella valutazione del suo diritto al risarcimento del danno da parte dell'assicurazione obbligatoria per gli autoveicoli.

2) Se sia conforme al diritto comunitario, in qualsiasi altra fattispecie diversa rispetto a quelle menzionate all'art. 2, n. 1, secondo comma, della seconda direttiva (...), negare o limitare, a motivo della condotta del passeggero del veicolo, il diritto del medesimo ad ottenere il risarcimento dei danni da parte dell'assicurazione obbligatoria a seguito di un sinistro. Se tale ipotesi possa ricorrere, ad esempio, nel caso in cui una persona sia salita a bordo di un veicolo, pur essendo stata in grado di rilevare che il rischio di incidente e di danni era più elevato del normale.

3) Se il diritto comunitario non consenta di tener conto dello stato di ebbrezza del conducente quale elemento che incida sulla sua capacità di guidare un veicolo con sicurezza.

- 4) Nel caso in cui il proprietario di un'autovettura abbia consentito ad una persona in stato di ebbrezza di guidare il proprio veicolo, se il diritto comunitario osti all'applicazione di maggiore severità, rispetto agli altri passeggeri, nella valutazione del suo diritto al risarcimento, da parte dall'assicurazione obbligatoria, delle lesioni personali subite».

### **Sulle questioni pregiudiziali**

- 16 Con tali questioni, che occorre esaminare congiuntamente, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'art. 2, n. 1, secondo comma, della seconda direttiva e l'art. 1 della terza direttiva ostino ad una normativa nazionale che consenta di negare ovvero di limitare, in considerazione della corresponsabilità del passeggero nella causazione del danno subito, il risarcimento a carico dell'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli e se la soluzione differisca nell'ipotesi in cui il passeggero interessato sia proprietario del veicolo.

- 17 In limine, occorre ricordare che la prima, la seconda e la terza direttiva sono dirette a garantire, da un lato, la libera circolazione sia dei veicoli che stazionano abitualmente nel territorio della Comunità sia delle persone che si trovano a bordo dei medesimi e, dall'altro, a garantire che le vittime degli incidenti causati da tali veicoli beneficino di un trattamento comparabile indipendentemente dal luogo della Comunità dove il sinistro è avvenuto (sentenza 28 marzo 1996, causa C-129/94, Ruiz Bernáldez, Racc. pag. I-1829, punto 13).

- 18 Alla luce della finalità di tutela delle vittime, la Corte ha giudicato che l'art. 3, n. 1, della prima direttiva osta a che l'assicuratore possa valersi di disposizioni legali o di clausole contrattuali allo scopo di negare il risarcimento dei terzi vittime di un sinistro causato dal veicolo assicurato (sentenza Ruiz Bernáldez, citata, punto 20).
- 19 La Corte ha parimenti rilevato che l'art. 2, n. 1, primo comma, della seconda direttiva si limita a ricordare tale obbligo quanto alle disposizioni o alle clausole di una polizza che escludano dall'assicurazione l'utilizzo o la guida di autoveicoli in casi particolari (persone non autorizzate alla guida del veicolo, persone non titolari di una patente di guida o persone che non si sono conformate agli obblighi di legge di ordine tecnico concernenti le condizioni e la sicurezza del veicolo) (sentenza Ruiz Bernáldez, citata, punto 21).
- 20 In deroga a tale obbligo, l'art. 2, n. 1, secondo e terzo comma, prevede che talune vittime potranno non essere risarcite dall'assicuratore, tenuto conto della situazione da esse stesse creata (persone che hanno preso posto nel veicolo essendo a conoscenza del fatto che era stato rubato) (sentenza Ruiz Bernáldez, citata, punto 21).
- 21 Tuttavia, con riguardo ad una disposizione che prevede una deroga rispetto ad una regola generale, l'art. 2, n. 1, secondo comma, della seconda direttiva deve essere interpretato restrittivamente.

22 In tal senso, come correttamente rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 42 delle conclusioni, qualunque altra interpretazione consentirebbe agli Stati membri di limitare il risarcimento dei terzi vittime di un incidente automobilistico a determinate circostanze, il che è proprio quanto le direttive intendono evitare.

23 Ne consegue che l'art. 2, n. 1, secondo comma, della seconda direttiva va interpretato nel senso che una disposizione legislativa ovvero una clausola contrattuale contenuta in una polizza di assicurazione, che escluda dall'assicurazione l'uso o la guida di veicoli, può essere opposta ai terzi vittime di un incidente automobilistico solo quando l'assicuratore sia in grado di dimostrare che le persone che avevano preso posto in piena consapevolezza nel veicolo che ha causato il danno erano a conoscenza del fatto che fosse stato rubato.

24 Con riguardo al diniego ovvero alla limitazione del diritto al risarcimento dovuto dall'assicurazione auto obbligatoria in ragione della corresponsabilità del passeggero vittima di un incidente nella causazione del danno, dall'oggetto della prima, della seconda e della terza direttiva, nonché dal loro tenore letterale, risulta che esse non mirano ad armonizzare i regimi della responsabilità civile negli Stati membri e che, allo stato attuale del diritto comunitario, questi ultimi restano liberi di stabilire il regime della responsabilità civile applicabile ai sinistri derivanti dalla circolazione degli autoveicoli (sentenza 14 settembre 2000, causa C-348/98, Mendes Ferreira e Delgado Correia Ferreira, Racc. pag. I-6711, punti 23 e 29).

25 A tal riguardo, la Pohjola nonché i governi finlandese, tedesco, austriaco e norvegese sostengono che il diritto comunitario non fissa alcun limite alla valutazione, secondo

la normativa nazionale in materia di responsabilità civile, del grado di corresponsabilità del passeggero nella realizzazione del danno subito.

26 Tale argomento non può essere accolto.

27 Gli Stati membri devono esercitare le proprie competenze nel rispetto del diritto comunitario e, segnatamente, dell'art. 3, n. 1, della prima direttiva, dell'art. 2, n. 1, della seconda direttiva e dell'art. 1 della terza direttiva, il cui obiettivo consiste nel garantire che l'assicurazione obbligatoria per gli autoveicoli debba consentire a tutti i passeggeri vittime di un incidente causato da un veicolo di essere risarciti dei danni dai medesimi subiti.

28 Le disposizioni nazionali che disciplinano il risarcimento dei sinistri conseguenti alla circolazione dei veicoli, pertanto, non possono privare le dette disposizioni del loro effetto utile.

29 Ciò si verificherebbe, segnatamente, se una normativa nazionale, definita in base a criteri generali ed astratti, negasse al passeggero il diritto al risarcimento da parte



dell'assicurazione obbligatoria per gli autoveicoli, ovvero limitasse tale diritto in misura sproporzionata, esclusivamente sulla base della corresponsabilità del passeggero stesso nella realizzazione del danno.

30 Solo al verificarsi di circostanze eccezionali, in base ad una valutazione caso per caso, l'ampiezza del risarcimento della vittima può essere limitata.

31 Nel contesto della valutazione della sussistenza di tali circostanze e del carattere di proporzionalità del limite al risarcimento, la cui competenza spetta al giudice nazionale, è irrilevante il fatto che il passeggero interessato sia il proprietario del veicolo il conducente del quale abbia causato l'incidente.

32 Infatti, nel prevedere che l'assicurazione della responsabilità civile relativa alla circolazione degli autoveicoli copra la responsabilità per i danni alla persona di tutti i passeggeri, ad eccezione del conducente, l'art. 1 della terza direttiva si limita a fissare una distinzione tra il detto conducente e gli altri passeggeri.

33 Inoltre, gli obiettivi di tutela ricordati ai punti 18-20 della presente sentenza impongono che la posizione giuridica del proprietario del veicolo che si trovava a bordo del medesimo al momento del sinistro, non come conducente, bensì come passeggero, sia assimilata a quella di qualsiasi altro passeggero vittima dell'incidente.

34 Tale interpretazione è avvalorata dall'evoluzione della normativa comunitaria. A termini del settimo 'considerando' della seconda direttiva, è interesse delle vittime che gli effetti di talune clausole di esclusione siano limitati alle relazioni tra l'assicuratore ed il responsabile del sinistro. Ai fini di concedere una tutela analoga a quella degli altri terzi vittime, come emerge dal nono 'considerando' della direttiva medesima, l'art. 3 di quest'ultima ha esteso il beneficio dell'assicurazione per quanto riguarda i danni alle persone ai familiari dell'assicurato, del conducente o di qualsiasi altra persona responsabile. L'art. 1 della terza direttiva accoglie una formulazione ancora più ampia, prevedendo il risarcimento dei danni alla persona a tutti i passeggeri ad eccezione del conducente. Il proprietario dell'autoveicolo, pertanto, in quanto passeggero, non è escluso dal beneficio del risarcimento.

35 Alla luce delle suesposte considerazioni, le questioni sollevate vanno risolte nel senso che, in circostanze come quelle della causa principale, l'art. 2, n. 1, della seconda direttiva e l'art. 1 della terza direttiva ostano ad una normativa nazionale che consenta di negare ovvero di limitare in misura sproporzionata, in considerazione della corresponsabilità del passeggero nella causazione del danno subito, il risarcimento a carico dell'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli. Il fatto che il passeggero interessato sia proprietario del veicolo il conducente del quale ha causato l'incidente è irrilevante.

### **Sulle spese**

36 Nei confronti delle parti nella causa principale il presente procedimento costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute per presentare osservazioni alla Corte, diverse da quelle delle dette parti, non possono dar luogo a rifusione.

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

**In circostanze come quelle della causa principale, l'art. 2, n. 1, della seconda direttiva del Consiglio 30 dicembre 1983, 84/5/CEE, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, e l'art. 1 della terza direttiva del Consiglio 14 maggio 1990, 90/232/CEE, relativa al ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, ostano ad una normativa nazionale che consenta di negare ovvero di limitare in misura sproporzionata, in considerazione della corresponsabilità del passeggero nella causazione del danno subito, il risarcimento a carico dell'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli. Il fatto che il passeggero interessato sia proprietario del veicolo il conducente del quale ha causato l'incidente è irrilevante.**

Firme