



Tutela del passeggero: la Corte Europea rafforza l'obbligo di garanzia da parte delle normative nazionali

Descrizione

La Corte di Giustizia UE, con la sentenza n. 236 del 19 settembre 2024, ha rilevato che *“gli artt. 3 e 13 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, devono essere interpretati nel senso che: essi **ostano a una normativa nazionale che consente di opporre al passeggero vittima di sinistro, qualora quest'ultimo sia anche il contraente dell'assicurazione, la nullità del contratto di assicurazione per la responsabilità civile auto risultante da una falsa dichiarazione dolosa di tale contraente in merito al conducente abituale del veicolo interessato; essi **ostano altresì a una normativa nazionale che autorizzi l'assicuratore a proporre ricorso nei confronti del passeggero vittima, qualora quest'ultimo sia anche il contraente dell'assicurazione, fondato sulla falsa dichiarazione dolosa dello stesso in merito al conducente abituale del veicolo interessato, al fine di ottenere il rimborso della totalità delle somme pagate a tale passeggero vittima in esecuzione del contratto di cui trattasi**”***.

Tale decisione costituisce l'ennesima espressione della posizione giurisprudenziale europea di **assoluta tutela nei confronti del danneggiato**, ed invero dall'evoluzione della normativa dell'Unione in materia di assicurazione obbligatoria risulta che l'obiettivo di garanzia delle vittime di incidenti causati da tali veicoli “è stato **costantemente perseguito e rafforzato dal legislatore dell'Unione** (ordinanza del 13 ottobre 2021, Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, punto 56 e giurisprudenza ivi citata).

In particolare si deve rilevare che in forza dell'**articolo 13, paragrafo 1, primo comma, della Direttiva n. 2009/103**, una compagnia di assicurazione della responsabilità civile auto non può² rifiutare di risarcire i terzi vittime di un sinistro causato da un veicolo assicurato, avvalendosi di disposizioni legali o di clausole contrattuali contenute in una polizza assicurativa che escludono dalla copertura, da parte dell'assicurazione della responsabilità civile auto, i danni causati ai



terzi vittime a causa dell'uso o della guida del veicolo assicurato da parte di **persone non autorizzate a guidarlo, di persone non titolari di una patente di guida o di persone che non si sono conformate agli obblighi di legge di ordine tecnico concernenti le condizioni e la sicurezza di detto veicolo** (v., in tal senso, ordinanza del 13 ottobre 2021, Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, punti 58 e 59 nonché giurisprudenza ivi citata). In deroga a tale primo comma, il secondo comma prevede che talune vittime potranno non essere risarcite dalla compagnia di assicurazione, tenuto conto della **situazione da esse stesse creata**, vale a dire nel caso in cui il veicolo che ha causato il danno sia stato utilizzato o guidato da persone che non avevano l'autorizzazione esplicita o implicita e i terzi vittime abbiano di loro spontanea volontà preso posto in tale veicolo, essendo a conoscenza del fatto che quest'ultimo era stato **rubato** (v., in tal senso, ordinanza del 13 ottobre 2021, Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, punto 60 e giurisprudenza ivi citata).

La Corte ha dichiarato, riprendendo il proprio precedente orientamento (v., in tal senso, sentenza del 14 settembre 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, punto 42 e giurisprudenza ivi citata), che: **«l'obiettivo di tutela delle vittime osta a che una normativa nazionale restringa indebitamente la nozione di passeggero coperto da assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli»**. Ed invero la Corte ha precisato che: **«tale obiettivo impone che la posizione giuridica del proprietario del veicolo che si trovava a bordo di quest'ultimo al momento di detto incidente in qualità di passeggero, sia assimilata a quella di qualsiasi altro «passeggero vittima» di detto incidente** (v., in tal senso, sentenza del 14 settembre 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, punto 41 e giurisprudenza ivi citata)». Ed invero la circostanza che il passeggero sia anche il contraente dell'assicurazione non giustifica un trattamento differente, in considerazione dell'obiettivo generale di tutela del danneggiato. A medesima conclusione si perviene nell'ipotesi in cui il contraente dell'assicurazione non sia il conducente abituale del veicolo coinvolto in un incidente stradale (sentenza del 20 luglio 2017, Fidelidade-Companhia de Seguros, C-287/16, EU:C:2017:575, punto 28).

Nel caso posto all'attenzione della Corte, la circostanza quindi che, al momento del verificarsi del sinistro stradale, il contraente dell'assicurazione, fosse passeggero del veicolo di cui trattasi non ha alcuna incidenza sulla sua qualità di «terzo vittima». Per quanto riguarda l'opponibilità al medesimo della nullità del contratto di assicurazione della responsabilità civile auto risultante dalla sua **falsa dichiarazione resa al momento della conclusione di quest'ultimo quanto all'identità del conducente abituale del veicolo interessato**, la Corte rileva che: **«il legislatore ha previsto all'articolo 13, paragrafo 1, secondo comma, della direttiva 2009/103 una sola deroga all'obbligo delle compagnie di assicurazione di risarcire i terzi vittime di un incidente stradale. Dalla giurisprudenza si evince anche che questa deroga deve essere interpretata restrittivamente** (ordinanza del 13 ottobre 2021, Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, punto 61 e giurisprudenza ivi citata). **Qualsiasi altra interpretazione consentirebbe agli Stati membri di limitare il risarcimento dei terzi vittime di un incidente stradale a determinate circostanze, che è appunto ciò che la direttiva 2009/103 si volta ad evitare** (ordinanza del 13 ottobre 2021, Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, punto 62 e giurisprudenza ivi citata)».



La Corte conclude quindi che: *l'articolo 13, paragrafo 1, primo e secondo comma, di tale direttiva deve essere interpretato nel senso che una disposizione di legge o una clausola contrattuale contenuta in una polizza assicurativa, la quale escluda dall'assicurazione l'utilizzo o la guida di veicoli da parte di persone non aventi autorizzazione esplicita o implicita, può essere opposta ai terzi vittime di un incidente stradale solo nel caso in cui il veicolo che ha causato il danno sia stato utilizzato o guidato da tali persone e i terzi vittime abbiano preso posto in tale veicolo di loro spontanea volontà essendo a conoscenza del fatto che era stato rubato (v., in tal senso, ordinanza del 13 ottobre 2021, Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, paragrafo 63 e giurisprudenza ivi citata). Ne consegue che la circostanza che una compagnia di assicurazione abbia concluso un contratto di assicurazione sulla base di omissioni o di false dichiarazioni da parte del contraente dell'assicurazione non può consentire a tale compagnia di avvalersi di disposizioni legali o di una clausola contrattuale che prevedano la nullità del contratto per opporre tale nullità al terzo vittima al fine di sottrarsi all'obbligo, di cui all'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103 di risarcire quest'ultimo del danno subito a seguito di un sinistro provocato dal veicolo assicurato. (v., in tal senso, sentenza del 20 luglio 2017, Fidelidade-Companhia de Seguros, C-287/16, EU:C:2017:575, punto 27). Tale interpretazione non è rimessa in discussione dalla possibilità che sia versato un risarcimento alla vittima da parte del FGAO. Infatti, l'intervento dell'organismo di cui all'articolo 10, paragrafo 1, della direttiva 2009/103 è stato concepito come ultima ratio, prevista unicamente nel caso in cui i danni siano stati causati da un veicolo per il quale sia stato disatteso l'obbligo di assicurazione di cui all'articolo 3 di tale direttiva, vale a dire un veicolo per il quale non esista alcun contratto di assicurazione (ordinanza del 13 ottobre 2021, Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, punto 69 e giurisprudenza ivi citata).*

Si rileva inoltre che: *la direttiva 2009/103 non contiene disposizioni che disciplinino l'eventuale abuso di diritto da parte del contraente dell'assicurazione. Tuttavia, conformemente a una giurisprudenza costante, nel diritto dell'Unione esiste un principio generale di diritto secondo cui i singoli non possono avvalersi abusivamente o fraudolentemente delle norme del diritto dell'Unione (sentenza del 21 dicembre 2023, BMW Bank e a, C-38/21, C-47/21 e C-232/21, EU:C:2023:1014, punto 281 e giurisprudenza ivi citata). Il rispetto di tale principio generale è obbligatorio per i singoli. Infatti, l'applicazione delle norme dell'Unione non può essere estesa sino a comprendere operazioni effettuate allo scopo di beneficiare fraudolentemente o abusivamente dei vantaggi previsti dal diritto dell'Unione (sentenza del 21 dicembre 2023, BMW Bank e a, C-38/21, C-47/21 e C-232/21, EU:C:2023:1014, punto 282 e giurisprudenza ivi citata). Da detto principio discende infatti che uno Stato membro deve negare, anche in assenza di disposizioni di diritto nazionale che prevedano tale diniego, il beneficio di disposizioni di diritto dell'Unione laddove queste vengano invocate da una persona non già al fine di realizzare le finalità delle disposizioni medesime, bensì al fine di godere di un vantaggio concesso a tale persona dal diritto dell'Unione sebbene le condizioni oggettive richieste per poterne godere, previste dal diritto dell'Unione, siano rispettate solo formalmente (sentenza del 21 dicembre 2023, BMW Bank e a, C-38/21, C-47/21 e C-232/21, EU:C:2023:1014, punto 283 e giurisprudenza ivi citata).*

Per come emerge dalla giurisprudenza della Corte- la **prova di una pratica abusiva** richiede: *da una parte, un insieme di circostanze oggettive dalle quali risulti che, nonostante il rispetto*



formale delle condizioni previste dalla normativa dell'Unione, l'obiettivo perseguito da tale normativa non sia stato conseguito e, dall'altra, un **elemento soggettivo** consistente nella volontà di ottenere un vantaggio derivante dalla normativa dell'Unione per mezzo della creazione artificiosa delle condizioni necessarie per il suo ottenimento (sentenza del 21 dicembre 2023, BMW Bank e a, C-38/21, C-47/21 e C-232/21, EU:C:2023:1014, punto 285 e giurisprudenza ivi citata). La verifica dell'esistenza di una pratica abusiva esige che il giudice del rinvio prenda in considerazione tutti i fatti e le circostanze del caso di specie, compresi quelli successivi all'operazione di cui si lamenta l'abusività (sentenza del 21 dicembre 2023, BMW Bank e a., C-38/21, C-47/21 e C-232/21, EU:C:2023:1014, punto 286 e giurisprudenza ivi citata).

Nel caso di specie, pur spettando al giudice nazionale verificare, conformemente alle norme nazionali sull'onere della prova, se gli elementi costitutivi di una pratica abusiva sussistano nel procedimento, la Corte ritiene per² necessario precisare che: *la vittima non aveva reso false dichiarazioni allo scopo essenziale di avvalersi egli stesso degli articoli 3 e 13 della direttiva 2009/103 e di eludere una disposizione nazionale relativa alle condizioni legali di nullità di un contratto di assicurazione. In tali circostanze, fatte salve le verifiche che devono essere effettuate dal giudice del rinvio, non risulta che nel caso di specie ricorrano gli elementi costitutivi di una pratica abusiva, quali ricordati al punto 54 della presente sentenza. Pertanto, nei limiti in cui PQ non ha violato il principio del divieto dell'abuso di diritto, si deve ritenere che la nullità del contratto di assicurazione della responsabilità civile auto di cui trattasi nel procedimento principale, risultante dalla sua falsa dichiarazione resa al momento della conclusione di tale contratto, non possa essergli opposta. In secondo luogo, per quanto riguarda la possibilità per l'assicuratore, in un caso del genere, di ottenere da PQ il rimborso della totalità delle somme che gli sono state versate in esecuzione del contratto di assicurazione mediante un ricorso, fondato sul comportamento doloso di quest'ultimo tenuto al momento della conclusione di tale contratto, occorre rilevare che le condizioni legali di validità di un contratto di assicurazione nonché quelle relative alla sussistenza della responsabilità del contraente dell'assicurazione a causa di false dichiarazioni al momento della conclusione del contratto di assicurazione sono disciplinate non già dal diritto dell'Unione, bensì dal diritto degli Stati membri (v., in tal senso, sentenza del 20 luglio 2017, Fidelidade-Companhia de Seguros, C-287/16, EU:C:2017:575, punto 31). A tal riguardo, dalla giurisprudenza della Corte risulta che gli Stati membri devono esercitare le loro competenze in tale settore nel rispetto del diritto dell'Unione e che le disposizioni nazionali che disciplinano il risarcimento dei sinistri risultanti dalla circolazione dei veicoli non possono privare la direttiva 2009/103 del suo effetto utile (v., per analogia, sentenza del 20 luglio 2017, Fidelidade-Companhia de Seguros, C-287/16, EU:C:2017:575, punto 32 e giurisprudenza ivi citata).*

La Corte ha più volte considerato che: *per garantire l'effetto utile delle disposizioni del diritto dell'Unione, relative all'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, tali disposizioni devono essere interpretate nel senso che esse ostano alle normative nazionali che pregiudicano tale effetto utile, in quanto, escludendo o limitando in modo sproporzionato il diritto della vittima di ottenere un risarcimento da parte dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, esse compromettono la realizzazione dell'obiettivo di tutela delle vittime di incidenti stradali, costantemente perseguito e*



rafforzato dal legislatore dell'Unione (sentenza del 10 giugno 2021, Van Ameyde España, C-923/19, EU:C:2021:475, punto 44 e giurisprudenza ivi citata). In tali circostanze si deve considerare che una normativa nazionale che consente all'assicuratore, in circostanze come quelle di cui al procedimento principale e mediante un ricorso diretto contro il «passeggero vittima», che è anche il contraente dell'assicurazione e l'autore della falsa dichiarazione resa al momento della conclusione del contratto di assicurazione, di ottenere il rimborso della «totalità» delle somme versate a detto «passeggero vittima» in esecuzione di tale contratto può privare tale persona, definitivamente e in modo sproporzionato, della tutela che la direttiva 2009/103 riconosce alle vittime di tali incidenti e, di conseguenza, pregiudicare il diritto di tale individuo di essere risarcito dall'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile auto.

Alla luce di tali motivazioni la Corte ha dichiarato che: «l'articolo 3, primo comma, e l'articolo 13, paragrafo 1, della direttiva 2009/103 devono essere interpretati nel senso che, salvo che il giudice del rinvio constati l'esistenza di un abuso di diritto, essi ostano a una normativa nazionale che consente, da un lato, di opporre al passeggero di un veicolo coinvolto in un incidente stradale, che è vittima di tale incidente, qualora quest'ultimo sia anche il contraente dell'assicurazione, la nullità del contratto di assicurazione della responsabilità civile auto risultante da una falsa dichiarazione di tale contraente, resa al momento della conclusione di detto contratto, in merito all'identità del conducente abituale del veicolo di cui trattasi e, dall'altro, all'assicuratore, nell'ipotesi in cui una siffatta nullità sia effettivamente inopponibile a un tale «passeggero vittima», di ottenere il rimborso della totalità delle somme che egli ha versato a tale passeggero in esecuzione del contratto di assicurazione mediante un ricorso proposto contro quest'ultimo, fondato sul comportamento doloso dallo stesso tenuto al momento della conclusione di tale contratto, dal momento che un siffatto rimborso porterebbe a privare di ogni effetto utile le disposizioni di tale direttiva, limitando in modo sproporzionato il diritto della vittima di ottenere un risarcimento da parte dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli».

Categoria

1. Focus giuridico

Data di creazione

26 Set 2024