

CURIA - Documenti



InfoCuria  
Giurisprudenza

italiano (it)



Lingua del documento :  ECLI:EU:C:2024:761

Edizione provvisoria

SENTENZA DELLA CORTE (Prima Sezione)  
19 settembre 2024 (\*)

« Rinvio pregiudiziale – Assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli – Direttiva 2009/103/CE – Articoli 3 e 13 – Contratto di assicurazione concluso sulla base di una falsa dichiarazione dolosa riguardante il conducente abituale – Normativa nazionale che dichiara l’opponibilità al “passeggero vittima”, che è anche il contraente dell’assicurazione, della nullità del contratto di assicurazione risultante da una falsa dichiarazione dolosa resa da quest’ultimo al momento della conclusione del contratto – Abuso di diritto – Ricorso proposto contro il contraente dell’assicurazione al fine di far valere la sua responsabilità per falsa dichiarazione dolosa »

Nella causa C-236/23, avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell’articolo 267 TFUE, dalla Cour de cassation (Corte di cassazione, Francia), con decisione del 30 marzo 2023, pervenuta in cancelleria il 7 aprile 2023, nel procedimento

**Mutuelle assurance des travailleurs mutualistes (Matmut)**

contro

**TN,**

**MAAF assurances SA,**

**Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages (FGAO),**

**PQ,**

LA CORTE (Prima Sezione),

composta da A. Arabadjiev (relatore), presidente di sezione, T. von Danwitz, P.G. Xuereb, A. Kumin e I. Ziemele, giudici,

avvocato generale: M. Szpunar

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

per la Mutuelle assurance des travailleurs mutualistes (Matmut), da F. Rocheteau, avocat;

per il Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages (FGAO), da E. Trichet, avocate;

per TN, da J.-P. Caston, avocat;

per il governo francese, da J.-L. Carré, B. Fodda e B. Herbaut, in qualità di agenti;

per la Commissione europea, da G. Goddin e H. Tserepa-Lacombe, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell’avvocato generale, presentate all’udienza del 27 giugno 2024,

ha pronunciato la seguente

#### Sentenza

La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull’interpretazione degli articoli 3 e 13 della 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).

Tale domanda è stata presentata nell’ambito di una controversia tra, da un lato, la Mutuelle assurance des travailleurs mutualistes (Matmut) e, dall’altro, TN, la MAAF assurances SA, il Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages (Fondo di garanzia delle assicurazioni obbligatorie per danni; in prosieguo: il «FGAO») e PQ, in merito all’opponibilità a quest’ultimo della nullità di un contratto di assicurazione della responsabilità civile auto concluso tra lo stesso e la Matmut.

#### Contesto normativo

##### Diritto dell’Unione

I considerando 1, 2 e 20 della direttiva 2009/103 così recitano:

La 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)], 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 [(GU 1984, L 8, pag. 17)], la terza direttiva 90/232/CEE del Consiglio, del 14 maggio 1990, relativa al ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli [(GU 1990, L 129, pag. 33)], e la direttiva 2000/26/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 maggio 2000, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli (Quarta direttiva assicurazione autoveicoli) [(GU 2000, L 181,

<https://curia.europa.eu/juris/doc/document/document.jsf?text=&docid=290210&pageIndex=0&doclang=it&mode=req&dir=&occ=first&part=1>

1/7

CURIA - Documenti

pag. 65]), hanno subito diverse e sostanziali modificazioni. È opportuno, per motivi di chiarezza e razionalizzazione, procedere alla codificazione di tali quattro direttive, così come della direttiva 2005/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2005, che modifica le direttive del Consiglio 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE e 90/232/CEE e la direttiva 2000/26/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sull'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli [(GU 2005, L 149, pag. 14)].

L'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli (assicurazione autoveicoli) riveste una particolare importanza per i cittadini europei, sia in quanto contraenti sia come parti lese di un sinistro. Essa è anche di fondamentale importanza per le compagnie di assicurazione, in quanto rappresenta una parte consistente dell'attività assicurativa, ramo non vita, nella Comunità, oltre ad avere un impatto sulla libera circolazione di persone e veicoli. Il rafforzamento e il consolidamento del mercato interno dell'assicurazione autoveicoli dovrebbero quindi costituire un obiettivo fondamentale dell'azione comunitaria nel settore dei servizi finanziari.

(...)

Occorre garantire che le vittime di sinistri della circolazione automobilistica ricevano un trattamento comparabile indipendentemente dal luogo della Comunità ove il sinistro è avvenuto».

L'articolo 3 della direttiva 2009/103 così dispone:

«Ogni Stato membro adotta tutte le misure appropriate, fatta salva l'applicazione dell'articolo 5, 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 delle misure di cui al primo comma.

(...)

L'assicurazione di cui al primo comma copre obbligatoriamente i danni alle cose e i danni alle persone».

L'articolo 10, paragrafo 1, di tale direttiva prevede quanto segue:

«Ogni Stato membro istituisce o autorizza un organismo incaricato di risarcire, almeno entro i limiti dell'obbligo di assicurazione, i danni alle cose o alle persone causati da un veicolo non identificato o per il quale non vi è stato adempimento dell'obbligo di assicurazione a norma dell'articolo 3.

Il primo comma fa salvo il diritto degli Stati membri di conferire o meno all'intervento dell'organismo un carattere sussidiario, nonché quello di disciplinare la soluzione di controversie fra l'organismo e il responsabile o i responsabili del sinistro e altre imprese di assicurazione o istituti di sicurezza sociale che siano tenuti a indennizzare la vittima per lo stesso sinistro. Tuttavia, gli Stati membri non possono autorizzare l'organismo a subordinare il pagamento dell'indennizzo alla condizione che la vittima dimostri in qualsiasi modo che il responsabile del sinistro non è in grado o rifiuta di pagare».

L'articolo 12, paragrafo 1, di detta direttiva così recita:

«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».

Ai sensi dell'articolo 13 della medesima direttiva:

«1. Ciascuno Stato membro prende tutte le misure appropriate affinché ai fini dell'applicazione dell'articolo 3 sia reputata senza effetto, per quanto riguarda il ricorso dei terzi vittime di un sinistro, qualsiasi disposizione legale o clausola contrattuale contenuta in un contratto di assicurazione rilasciato conformemente all'articolo 3 che escluda dall'assicurazione l'utilizzo o la guida di autoveicoli da parte:

di persone non aventi l'autorizzazione esplicita o implicita;

di persone non titolari di una patente di guida che consenta loro di guidare l'autoveicolo in questione;

di persone che non si sono conformate agli obblighi di legge di ordine tecnico concernenti le condizioni e la sicurezza del veicolo in questione.

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

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

2. Nel caso di veicoli rubati o ottenuti con la violenza, gli Stati membri possono prevedere che l'organismo di cui all'articolo 10, paragrafo 1, intervenga in luogo e vece dell'assicuratore, alle condizioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo. Qualora il veicolo stazioni abitualmente in un altro Stato membro, detto organismo non avrà la possibilità di agire contro alcun organismo in detto Stato membro.

Gli Stati membri che, per il caso di veicoli rubati od ottenuti con la violenza, prevedono l'intervento dell'organismo di cui all'articolo 10, paragrafo 1, possono fissare per i danni alle cose una franchigia non superiore a 250 EUR, opponibile alla vittima.

3. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché qualsiasi disposizione di legge o clausola contrattuale contenuta in una polizza di assicurazione che escluda un passeggero dalla copertura assicurativa in base alla circostanza che sapeva o avrebbe dovuto sapere che il conducente del veicolo era sotto gli effetti dell'alcol o di altre sostanze eccitanti al momento del sinistro sia considerata senza effetto per quanto riguarda l'azione di tale passeggero».

#### **Diritto francese**

L'articolo L. 113-8 del code des assurances (codice delle assicurazioni) stabilisce che il contratto di assicurazione è nullo in caso di reticenza o falsa dichiarazione dolosa da parte dell'assicurato, quando tale reticenza o tale falsa dichiarazione altera l'oggetto del rischio o ne diminuisce la valutazione per l'assicuratore, persino qualora il rischio omesso o snaturato dall'assicurato non abbia avuto alcuna incidenza sul sinistro.

#### **Procedimento principale e questione pregiudiziale**

Il 5 ottobre 2012 PQ ha sottoscritto un contratto di assicurazione auto presso la Matmut e ha dichiarato, al momento della sottoscrizione, di essere l'unico conducente del veicolo assicurato.

<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=290210&pageIndex=0&doclang=it&mode=req&dir=&occ=first&part=1>

2/7



CURIA - Documenti

Il 28 settembre 2013 tale veicolo, guidato da TN, che si trovava in stato di ebbrezza, è stato coinvolto in un incidente stradale con un altro veicolo assicurato dalla MAAF assurances. PQ, passeggero nel primo veicolo, è rimasto ferito in tale incidente.

Perseguito dinanzi al tribunal correctionnel (Tribunale penale, Francia), TN è stato dichiarato colpevole, in particolare, di «lesioni personali involontarie in quanto conducente di un veicolo terrestre a motore sotto effetto di alcol che hanno causato a [PQ] un'incapacità superiore a tre mesi».

All'udienza penale dinanzi a tale giudice, nel corso della quale sono state esaminate le domande di risarcimento civile di PQ, la Matmut ha invocato l'eccezione di nullità del contratto per falsa dichiarazione dolosa dell'assicurato in merito all'identità del conducente abituale del veicolo di cui trattasi, ha chiesto di essere estromessa dal giudizio e ha chiesto che del risarcimento di PQ se ne facesse carico il FGAO, il quale, ai sensi del code des assurances (Codice delle assicurazioni), è l'ente incaricato di risarcire le vittime di incidenti stradali il cui responsabile non è assicurato.

Con sentenza del 17 dicembre 2018, il tribunal correctionnel (Tribunale penale) ha dichiarato la nullità del contratto stipulato tra la Matmut e PQ a causa di una falsa dichiarazione dolosa di quest'ultimo. Di conseguenza, la Matmut è stata estromessa dal giudizio, TN è stato condannato a risarcire i danni subiti dalle vittime dell'incidente stradale di cui trattasi e tale sentenza è stata dichiarata opponibile al FGAO.

Il FGAO, la MAAF assurances e TN hanno proposto appello avverso tale sentenza dinanzi alla cour d'appel de Lyon (Corte d'Appello di Lione, Francia). Con sentenza del 21 ottobre 2020, tale giudice ha confermato detta sentenza nella parte in cui in essa si dichiarava la nullità del contratto di assicurazione tra PQ e la Matmut. Detto giudice ha constatato che, al momento della sottoscrizione del contratto di assicurazione da parte di PQ, TN era proprietario del veicolo di cui trattasi nonché suo conducente abituale. Esso ha ritenuto che PQ avesse quindi reso una falsa dichiarazione dolosa sull'identità del conducente abituale, il che aveva modificato la valutazione sul rischio per l'assicuratore, tenuto conto in particolare del fatto che TN era stato precedentemente condannato per guida in stato di ebbrezza.

La cour d'appel de Lyon (Corte d'Appello di Lione) ha tuttavia dichiarato che la nullità del contratto di assicurazione di cui trattasi è inopponibile a PQ e ha rifiutato di estromettere dal giudizio la Matmut, in quanto dal primato del diritto dell'Unione europea sul diritto nazionale risulta che la nullità del contratto di assicurazione per falsa dichiarazione dolosa dell'assicurato, prevista all'articolo L. 113-8 del code des assurances, non è opponibile alle vittime di un incidente stradale o ai loro aventi causa. Detto giudice ha precisato che il fatto che una vittima sia stata passeggera del veicolo che ha causato l'incidente, contraente dell'assicurazione o proprietario di tale veicolo non consentiva di negarle la qualità di terzo vittima.

La Matmut ha proposto ricorso dinanzi alla Cour de cassation (Corte di cassazione, Francia), giudice del rinvio, avverso la sentenza della cour d'appel de Lyon (Corte d'appello di Lione), facendo valere che quest'ultima ha erroneamente dichiarato che la nullità del contratto di assicurazione nel procedimento principale era inopponibile a PQ.

Il giudice del rinvio ricorda che, ai sensi dell'articolo L. 113-8 del code des assurances, il contratto di assicurazione è nullo in caso di reticenza o di falsa dichiarazione dolosa da parte dell'assicurato, quando tale reticenza o tale falsa dichiarazione altera l'oggetto del rischio o ne diminuisce la valutazione per l'assicuratore, persino qualora il rischio omesso o snaturato dall'assicurato non abbia avuto alcuna incidenza sul sinistro.

A tal riguardo, detto giudice osserva che, secondo la giurisprudenza nazionale, la nullità del contratto di assicurazione ha effetto dalla data della falsa dichiarazione dolosa. Di conseguenza, quando una siffatta dichiarazione è fatta al momento della sottoscrizione del contratto, la nullità cancella retroattivamente quest'ultimo, che si considera allora come mai esistito.

Il giudice del rinvio precisa che, fino a una sentenza del 29 agosto 2019, che ha operato un'inversione di tendenza della propria giurisprudenza, esso riteneva che la nullità di un contratto derivante dalla falsa dichiarazione dell'assicurato fosse opponibile nei confronti della vittima. Dopo tale sentenza, esso ha dichiarato, in sostanza, che dall'articolo L. 113-8 del code des assurances, interpretato alla luce degli articoli 3 e 13 della direttiva 2009/103, si può dedurre che la nullità prevista da tale disposizione non è opponibile alle vittime di un incidente stradale o dei loro aventi causa e che il FGAO non può essere chiamato a risarcire la vittima in un caso del genere.

Il giudice del rinvio indica altresì che, per conformare il code des assurances al diritto dell'Unione, nel 2019 il legislatore francese ha introdotto in tale codice l'articolo L. 211-7-1, ai sensi del quale, da un lato, la nullità di un contratto di assicurazione auto non è opponibile alle vittime dei danni derivanti da un incidente stradale, o ai loro aventi causa e, in tal caso, l'assicuratore che garantisce la responsabilità civile per danni del veicolo coinvolto è tenuto a risarcirli e, dall'altro, l'assicuratore si surroga nei diritti che il creditore dell'indennizzo vanta nei confronti del responsabile dell'incidente, per l'importo versato.

Ciò premesso, detto giudice rileva che, sebbene dalla giurisprudenza pertinente della Corte in materia di assicurazione della responsabilità civile auto emerga, in sostanza, che il fatto che un passeggero di un veicolo vittima di un incidente stradale sia anche la persona coperta dall'assicurazione del veicolo coinvolto in tale incidente non consente di negargli la qualità di terzo vittima, il procedimento principale solleverebbe la questione se la nullità di un contratto di assicurazione possa essere opposta al passeggero vittima qualora egli sia anche il contraente dell'assicurazione e l'autore della falsa dichiarazione dolosa che ha comportato la nullità di tale contratto.

Il giudice del rinvio si chiede altresì se, nell'ipotesi in cui la nullità del contratto di assicurazione fosse dichiarata inopponibile alla vittima, contraente dell'assicurazione, l'assicuratore sia legittimato, senza violare il diritto dell'Unione, a proporre un ricorso nei confronti di tale vittima, fondato sul comportamento doloso tenuto da quest'ultima al momento della conclusione del contratto di assicurazione, al fine di ottenere il rimborso delle somme a lui versate in esecuzione del contratto.

A tal riguardo, il giudice del rinvio precisa che, secondo la giurisprudenza nazionale in materia, la responsabilità del contraente di un contratto di assicurazione per responsabilità civile auto il quale abbia reso volontariamente dichiarazioni false può essere fatta valere dall'assicuratore e che, in caso di annullamento di tale contratto per falsa



CURIA - Documenti

dichiarazione dolosa, il contraente è tenuto a rimborsare all'assicuratore l'indennizzo che quest'ultimo ha versato alla vittima dell'incidente stradale.

Per contro, nell'ipotesi in cui la nullità del contratto di assicurazione fosse opponibile alla vittima, contraente dell'assicurazione, la normativa nazionale prevederebbe che il FGAO si faccia carico del risarcimento che deve essere versato alla vittima.

Ciò premesso, la Cour de cassation ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se gli articoli 3 e 13 della [direttiva 2009/103] debbano essere interpretati nel senso che essi ostano a che la nullità del contratto di assicurazione [della] responsabilità civile auto sia dichiarata opponibile al passeggero vittima, qualora egli sia anche il contraente dell'assicurazione che ha reso una falsa dichiarazione dolosa al momento della conclusione del contratto, all'origine di tale nullità».

#### **Sulla questione pregiudiziale**

Secondo una giurisprudenza costante della Corte, nell'ambito della procedura di cooperazione tra i giudici nazionali e la Corte, di cui all'articolo 267 TFUE, spetta a quest'ultima fornire al giudice nazionale una risposta utile che gli consenta di dirimere la controversia di cui è investito. In tale prospettiva spetta alla Corte, se necessario, riformulare le questioni che le sono sottoposte. La circostanza che un giudice nazionale abbia, sul piano formale, formulato una questione pregiudiziale facendo riferimento a talune disposizioni del diritto dell'Unione non osta a che la Corte fornisca a detto giudice tutti gli elementi d'interpretazione che possano essere utili per la soluzione della causa di cui è investito, indipendentemente dalla circostanza che esso vi abbia fatto o meno riferimento nell'enunciazione delle sue questioni. Spetta, a tale riguardo, alla Corte trarre dall'insieme degli elementi forniti dal giudice nazionale, e, in particolare, dalla motivazione della decisione di rinvio, gli elementi di diritto dell'Unione che richiedano un'interpretazione, tenuto conto dell'oggetto della controversia (sentenza del 22 febbraio 2024, Direcția pentru Evidența Persoanelor și Administrarea Bazelor de Date, C-491/21, EU:C:2024:143, punto 23 e giurisprudenza ivi citata).

Nel caso di specie, alla luce di tutte le indicazioni fornite dal giudice del rinvio nonché delle osservazioni presentate da TN, dalla Matmut, dal FGAO, dal governo francese e dalla Commissione europea occorre riformulare la questione sollevata al fine di fornire a tale giudice elementi d'interpretazione utili.

Occorre dunque considerare che, con la sua questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 3, primo comma, e l'articolo 13, paragrafo 1, della direttiva 2009/103 debbano essere interpretati nel senso che 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 tale 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.

A tale riguardo, occorre ricordare, come enunciato al considerando 1 della direttiva 2009/103, che quest'ultima ha codificato la direttiva 72/166, la seconda direttiva 84/5, la terza direttiva 90/232, la direttiva 2000/26 e la direttiva 2005/14. Tali direttive hanno progressivamente precisato gli obblighi degli Stati membri in materia di assicurazione obbligatoria. Esse miravano, da un lato, ad assicurare la libera circolazione sia dei veicoli che stazionano abitualmente nel territorio dell'Unione europea sia delle persone che vi si trovano a bordo e, dall'altro, a garantire che le vittime degli incidenti causati da tali veicoli beneficino di un trattamento comparabile, indipendentemente dal luogo dell'Unione in cui il sinistro è avvenuto (ordinanza del 13 ottobre 2021, Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, punto 54 e giurisprudenza ivi citata).

Inoltre, dai considerando 2 e 20 della direttiva 2009/103 risulta che quest'ultima persegue gli stessi obiettivi perseguiti da dette direttive (ordinanza del 13 ottobre 2021, Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, punto 55 e giurisprudenza ivi citata).

Dall'evoluzione della normativa dell'Unione in materia di assicurazione obbligatoria risulta che l'obiettivo di tutela 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).

L'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103 impone a ogni Stato membro di adottare tutte le misure appropriate, fatta salva l'applicazione dell'articolo 5 di tale direttiva, affinché la responsabilità civile relativa alla circolazione dei veicoli che stazionano abitualmente nel suo territorio sia coperta da un'assicurazione.

A tal riguardo, in forza dell'articolo 13, paragrafo 1, primo comma, di detta direttiva, una compagnia di assicurazione della responsabilità civile auto non può 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'utilizzo 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, l'articolo 13, paragrafo 1, secondo comma, della direttiva 2009/103 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).

<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=290210&pageIndex=0&doclang=it&mode=req&dir=&occ=first&part=1>

4/7



CURIA - Documenti

Dall'articolo 12, paragrafo 1, di tale direttiva risulta che, fatto salvo l'articolo 13, paragrafo 1, secondo comma, di quest'ultima, l'assicurazione di cui all'articolo 3 di detta direttiva copre la responsabilità per i danni alla persona di qualsiasi passeggero, diverso dal conducente, derivanti dall'uso del veicolo.

La Corte ha dichiarato 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 (v., in tal senso, sentenza del 14 settembre 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, punto 42 e giurisprudenza ivi citata).

Infatti, per quanto concerne la qualità di vittima di un sinistro stradale, di contraente dell'assicurazione e di proprietario del veicolo coinvolto in tale incidente, la Corte ha dichiarato 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).

La Corte ha altresì considerato che detto obiettivo impone anche che la posizione giuridica della persona che era assicurata per la guida del veicolo, ma che era passeggero di tale veicolo al momento dello stesso incidente, sia assimilata a quella di qualsivoglia altro «passeggero vittima» di tale incidente e che, pertanto, la circostanza che una persona fosse assicurata per guidare il veicolo all'origine dell'incidente non consente di escludere tale persona dalla nozione di «terzo vittima», ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 1, primo comma, della direttiva 2009/103, qualora essa fosse passeggero, e non conducente, di tale veicolo (v., in tal senso, sentenza del 14 settembre 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, punto 43 e giurisprudenza ivi citata).

Pertanto, il fatto che un passeggero in occasione di un sinistro stradale fosse il contraente dell'assicurazione non consente di escludere tale persona dalla nozione di «terzo vittima», ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 1, primo comma, della direttiva 2009/103 (v., per analogia, sentenza del 14 settembre 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, punto 44 e giurisprudenza ivi citata).

La circostanza che il passeggero fosse anche il contraente dell'assicurazione non può giustificare un trattamento differente, in considerazione del medesimo obiettivo di tutela perseguito da tale direttiva, indicato al punto 31 della presente sentenza (v., per analogia, sentenza del 14 settembre 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, punto 45).

Lo stesso vale per la circostanza che 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).

Ne consegue che, nel caso di specie, la circostanza che, al momento del verificarsi del sinistro stradale, PQ, il contraente dell'assicurazione, fosse passeggero del veicolo di cui trattasi non ha alcuna incidenza sulla sua qualità di «terzo vittima», ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 1, primo comma, della direttiva 2009/103.

Per quanto riguarda l'opponibilità a PQ 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, dalla giurisprudenza ricordata al punto 34 della presente sentenza risulta 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 è volta ad evitare (ordinanza del 13 ottobre 2021, Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, punto 62 e giurisprudenza ivi citata).

Pertanto, 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 l'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).

Nel caso di specie, occorre tuttavia rilevare che, a differenza delle cause che hanno dato luogo alla sentenza del 20 luglio 2017, Fidelidade-Companhia de Seguros (C-287/16, EU:C:2017:575), e all'ordinanza del 13 ottobre 2021, Liberty Seguros (C-375/20, EU:C:2021:861), nel caso di specie, PQ è non solo il «passeggero vittima» dell'incidente stradale di cui trattasi nel procedimento principale che chiede di essere risarcito, bensì anche il contraente dell'assicurazione, il quale è l'autore della falsa dichiarazione dolosa che ha comportato la nullità del contratto di assicurazione.

<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=290210&pageIndex=0&doclang=it&mode=req&dir=&occ=first&part=1>

5/7



CURIA - Documenti

A tal riguardo, in primo luogo, occorre rilevare che la direttiva 2009/103 non contiene disposizioni che disciplinano 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).

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).

Spetta pertanto al giudice nazionale verificare, conformemente alle norme nazionali sull'onere della prova, ma senza che venga compromessa l'efficacia del diritto dell'Unione, se gli elementi costitutivi di una pratica abusiva, come ricordati al punto 54 della presente sentenza, sussistano nel procedimento principale. Tuttavia, la Corte, nel pronunciarsi su un rinvio pregiudiziale, può, ove necessario, fornire precisazioni dirette a guidare tale giudice nella sua interpretazione (sentenza del 21 dicembre 2023, BMW Bank e a., C-38/21, C-47/21 e C-232/21, EU:C:2023:1014, punto 287 e giurisprudenza ivi citata).

A tal riguardo, per quanto riguarda, da un lato, la questione se, nel caso di specie, sia stato raggiunto l'obiettivo perseguito dalla direttiva 2009/103, occorre rilevare, come osservato, in sostanza, dall'avvocato generale ai paragrafi 67 e 68 delle sue conclusioni, che, fatte salve le verifiche che devono essere effettuate dal giudice del rinvio, l'obiettivo di tutela delle vittime di incidenti stradali sembra essere raggiunto, essendo PQ una vittima dell'incidente di cui trattasi che chiede di essere risarcita.

Orbene, per quanto riguarda, dall'altro lato, l'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 conseguimento, dalla decisione di rinvio risulta che la falsa dichiarazione di cui trattasi nel procedimento principale aveva lo scopo di evitare che TN dovesse concludere un contratto di assicurazione, tenuto conto della sua precedente condanna per guida in stato di ebbrezza. Pertanto, tale falsa dichiarazione sarebbe stata rilasciata da PQ al fine di assicurare il veicolo di TN beneficiando al contempo di un premio assicurativo più vantaggioso di quello che sarebbe stato dovuto qualora l'identità del conducente abituale di tale veicolo fosse stata nota all'assicuratore.

A tal riguardo, come rilevato, in sostanza, dall'avvocato generale al paragrafo 77 delle sue conclusioni, fatte salve le verifiche che devono essere effettuate dal giudice del rinvio, non risulta che PQ abbia 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

CURIA - Documenti

devono essere interpretate nel senso che esse ostano alle normative nazionali che pregiudicano tale effetto utile, in quanto, escludendo d'ufficio 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, come rilevato, in sostanza, dall'avvocato generale ai paragrafi 105 e 110 delle sue conclusioni, 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 della motivazione che precede, occorre rispondere alla questione posta dichiarando 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.

#### Sulle spese

Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice del rinvio, 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 (Prima Sezione) dichiara:

**L'articolo 3, primo comma, e l'articolo 13, paragrafo 1, della 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:**

**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.**

Firme

\* Lingua processuale: il francese.