Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Seconda Sezione)

20 giugno 2019*

«Rinvio pregiudiziale – Assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli – Direttiva 2009/103/CE – Articolo 3, primo comma – Nozione di "circolazione dei veicoli" – Danno materiale causato ad un immobile dall'incendio di un veicolo stazionato in un garage privato di tale immobile – Copertura da parte dell'assicurazione obbligatoria»

Nella causa C-100/18,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Tribunal Supremo (Corte suprema, Spagna), con decisione del 30 gennaio 2018, pervenuta in cancelleria il 12 febbraio 2018, nel procedimento

**Línea Directa Aseguradora SA**

contro

**Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros,**

LA CORTE (Seconda Sezione),

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

avvocato generale: Y. Bot

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

– per la Línea Directa Aseguradora SA, da M. Relaño, abogado;

– per la Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros, e da C. Blanco Sánchez de Cueto, procurador, A. Ruiz Hourcadette, abogada;

– per il governo spagnolo, da L. Aguilera Ruiz e V. Ester Casas, in qualità di agenti;

– per il governo lituano, da R. Krasuckaitė e G. Taluntytė, in qualità di agenti;

– per il governo austriaco, da G. Hesse, in qualità di agente;

– per il governo del Regno Unito, da S. Brandon, in qualità di agente, assistito da A. Bates, barrister;

* Lingua processuale: lo spagnolo.

– per la Commissione europea, da H. Tserepa-Lacombe e J. Rius, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 28 febbraio 2019,

ha pronunciato la seguente

## Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 3 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).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia che oppone la Línea Directa Aseguradora SA (in prosieguo: la «Línea Directa») alla Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros (in prosieguo: la «Segurcaixa»), e vertente sul rimborso dei risarcimenti che la Segurcaixa ha versato alla vittima di un incendio scaturito dal circuito elettrico di una vettura assicurata presso la Línea Directa.

### Contesto normativo

#### *Diritto dell'Unione*

3 L'articolo 1 della direttiva 2009/103 così dispone:

«Ai sensi della presente direttiva, si intende per:

1) "veicolo" qualsiasi autoveicolo destinato a circolare sul suolo e che può essere azionato da una forza meccanica, senza essere vincolato a una strada ferrata, nonché i rimorchi, anche non agganciati;

(…)».

4 L'articolo 3 di detta direttiva prevede quanto segue:

«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.

Ogni Stato membro adotta tutte le misure appropriate affinché il contratto d'assicurazione copra anche:

a) i danni causati nel territorio degli altri Stati membri, secondo la legislazione in vigore in questi Stati,

b) i danni di cui possono essere vittime i cittadini degli Stati membri nel percorso che collega direttamente due territori in cui si applica il trattato allorché non esista alcun ufficio nazionale di assicurazione per il territorio percorso; in tal caso, i danni sono indennizzati nei limiti previsti dalla legislazione nazionale sull'assicurazione obbligatoria vigente nello Stato membro nel cui territorio il veicolo staziona abitualmente.

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

5 L'articolo 5 della direttiva in parola ha il seguente tenore:

«1. Ogni Stato membro può derogare alle disposizioni dell'articolo 3 per quanto concerne talune persone fisiche o giuridiche, pubbliche o private, il cui elenco è determinato da tale Stato e notificato agli altri Stati membri e alla Commissione.

(…)

2. Ogni Stato membro può derogare alle disposizioni dell'articolo 3 per quanto riguarda determinati tipi di veicoli o determinati veicoli con targa speciale, il cui elenco è stabilito da tale Stato e notificato agli altri Stati membri e alla Commissione.

(…)».

6 L'articolo 13, paragrafo 1, lettera c), della medesima direttiva dispone:

«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:

(…)

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

### *Diritto spagnolo*

7 La Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (legge sulla responsabilità civile e l'assicurazione in materia di circolazione dei veicoli a motore), codificata dal Real Decreto Legislativo 8/2004 por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (regio decreto legislativo 8/2004 recante rifusione della legge sulla responsabilità civile e l'assicurazione in materia di circolazione dei veicoli a motore), del 29 ottobre 2004 (BOE n. 267, del 5 novembre 2004, pag. 3662), nella versione applicabile alla controversia di cui al procedimento principale, dispone, all'articolo 1, paragrafo 1, quanto segue:

«Il conducente di veicoli a motore è responsabile, in virtù del rischio creato dalla guida di tali veicoli, dei danni causati a persone o cose a motivo della circolazione.

In caso di danni alle persone, il conducente è esentato da tale responsabilità solo qualora dimostri che i danni sono dovuti esclusivamente alla colpa del danneggiato o ad una forza maggiore estranea alla guida o al funzionamento del veicolo; non sono considerati come casi di forza maggiore i difetti del veicolo, né la rottura o il malfunzionamento di taluno dei suoi componenti o meccanismi.

In caso di danni alle cose, il conducente risponde verso i terzi qualora risulti civilmente responsabile in forza delle disposizioni di cui agli articoli 1902 e seguenti del [Código Civil (codice civile)], degli articoli 109 e seguenti del [Código Penal (codice penale)] e delle disposizioni della presente legge.

In caso di concorso della negligenza del conducente con quella del danneggiato, la responsabilità viene equamente ripartita e l'ammontare del risarcimento è suddiviso nella misura delle rispettive colpe.

Il proprietario non conducente risponde dei danni alle persone e alle cose causati dal conducente qualora sia unito a quest'ultimo da uno dei rapporti disciplinati dall'articolo 1903 del codice civile e dall'articolo 120, paragrafo 5, del codice penale. Tale responsabilità viene meno se detto proprietario dimostra di aver usato tutta la diligenza del buon padre di famiglia per prevenire il danno.

Il proprietario non conducente di un veicolo privo di assicurazione obbligatoria risponde civilmente, in solido con il conducente, dei danni alle persone e alle cose causati dal veicolo, salvo che dimostri che il veicolo gli è stato rubato».

8 L'articolo 2, paragrafo 1, del Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos de motor (regolamento sull'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile in materia di circolazione di veicoli a motore), codificato dal Real Decreto 1507/2008 por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehiculos a motor (regio decreto 1507/2008 recante approvazione del regolamento sull'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione dei veicoli a motore), del 12 settembre 2008 (BOE n. 222, del 13 settembre 2008, pag. 37487), è così formulato:

«Ai fini della responsabilità civile in materia di circolazione di veicoli a motore e della copertura assicurativa obbligatoria di cui al presente regolamento, per fatti relativi alla circolazione si intendono i fatti derivanti dal rischio causato dalla guida dei veicoli a motore cui fa riferimento il precedente articolo, sia in garage e parcheggi sia su strade o terreni pubblici e privati idonei alla circolazione, di tipo urbano o interurbano, nonché su strade o terreni che, pur non presentando tale caratteristica, siano comunemente utilizzati».

## Procedimento principale e questioni pregiudiziali

9 Il 19 agosto 2013 il sig. Luis Salazar Rodes ha parcheggiato la propria vettura nuova nel garage privato di un immobile di proprietà della Industrial Software Indusoft (in prosieguo: la «Indusoft»).

10 Il 20 agosto 2013 il sig. Salazar Rodes, che voleva mostrare la propria vettura ad un vicino, ha avviato il motore della vettura, senza riuscire a spostarla. Nella notte dal 20 al 21 agosto 2013, la vettura del sig. Salazar Rodes, che non era stata guidata da più di 24 ore, ha preso fuoco, provocando un incendio dell'immobile della Indusoft e causando danni a quest'ultimo. All'origine di tale incendio era il circuito elettrico della vettura.

11 Il sig. Salazar Rodes aveva sottoscritto un'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli presso la Línea Directa, una società assicurativa.

12 La Indusoft aveva sottoscritto un'assicurazione sulla casa presso la Segurcaixa, la quale le ha versato l'importo complessivo di EUR 44 704,34 per i danni causati dall'incendio suddetto.

13 Nel corso del mese di marzo 2014, la Segurcaixa ha proposto un ricorso contro la Línea Directa dinanzi allo Juzgado de Primera Instancia de Vitoria-Gazteiz (Tribunale di primo grado di Vitoria-Gazteiz, Spagna) ed ha chiesto il versamento di un risarcimento di EUR 44 704,34 maggiorato degli interessi legali, a motivo del fatto che il sinistro aveva avuto origine in un «fatto relativo alla circolazione» coperto dall'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione del veicolo del sig. Salazar Rodes. Detto giudice ha respinto tale ricorso, dichiarando che l'incendio in questione non poteva essere considerato come un «fatto relativo alla circolazione», ai sensi del diritto spagnolo.

14 La Segurcaixa ha proposto un ricorso contro la sentenza dello Juzgado de Primera Instancia de Vitoria-Gazteiz (Tribunale di primo grado di Vitoria-Gazteiz) dinanzi alla Audiencia Provincial de Álava (Corte provinciale di Alava, Spagna), la quale ha accolto tale ricorso ed ha condannato la Línea Directa al versamento del risarcimento richiesto dalla Segurcaixa.

15 La Línea Directa ha impugnato la sentenza della Audiencia Provincial de Álava (Corte provinciale di Alava) con un ricorso per cassazione dinanzi al Tribunal Supremo (Corte suprema, Spagna).

16 Quest'ultimo giudice fa osservare che la Audiencia Provincial de Álava (Corte provinciale di Alava) ha adottato un'interpretazione estesa della nozione di «fatto relativo alla circolazione», secondo la quale, ai sensi del diritto spagnolo, rientra in tale nozione una situazione in cui un veicolo parcheggiato in modo non permanente in un garage privato si sia incendiato, qualora tale incendio sia stato provocato da cause intrinseche al veicolo e senza l'intervento di terzi.

17 In tale contesto, il giudice del rinvio ritiene che la questione centrale consista nello stabilire se l'assicurazione della responsabilità civile per gli autoveicoli copra un incidente nel quale sia stato implicato un veicolo il cui motore non era avviato, sebbene tale veicolo, che era parcheggiato in un garage privato, non rappresentasse alcun rischio per gli utenti di una strada.

18 A questo proposito, detto giudice fa osservare che, secondo la sua giurisprudenza, da un lato, rientrano nella nozione di «fatto relativo alla circolazione», ai sensi del diritto spagnolo, non soltanto le situazioni nelle quali un veicolo si sposti, ma anche quelle nelle quali il motore del veicolo non sia avviato, come pure le situazioni nelle quali un veicolo si arresti nel corso di un tragitto e prenda fuoco.

19 Dall'altro lato, il Tribunal Supremo (Corte suprema) avrebbe già statuito che un incendio di un veicolo che era stazionato su una pubblica via e che era coperto da un telo per protezione dal gelo non costituiva una situazione che rientrasse nella nozione di «fatto relativo alla circolazione», ai sensi del diritto spagnolo.

20 Detto giudice precisa che, secondo la sua giurisprudenza, quando un veicolo è fermo e il sinistro non ha alcun collegamento con la funzione di trasporto del veicolo stesso, non sussiste un «fatto relativo alla circolazione» che possa essere coperto dall'assicurazione obbligatoria.

21 In tale contesto, il giudice del rinvio fa osservare che, secondo il diritto spagnolo, il conducente non è responsabile dei danni causati in ragione della circolazione di un veicolo qualora tali danni siano dovuti ad un caso di forza maggiore estraneo alla guida del veicolo stesso. Tuttavia, né i difetti di un veicolo, né la rottura o il malfunzionamento di uno dei meccanismi del veicolo stesso sarebbero considerati come casi di forza maggiore. Di conseguenza, nelle situazioni in cui l'incidente sia stato causato da un difetto di un veicolo, tale difetto non esonererebbe il conducente dalla sua responsabilità e non escluderebbe dunque la copertura derivante dall'assicurazione RC Auto.

22 Il giudice del rinvio considera, da un lato, che, se l'incendio si verifica quando il veicolo è fermo, ma esso trova la propria origine in una funzione necessaria o utile per lo spostamento del veicolo stesso, tale situazione dovrebbe essere considerata connessa alla funzione abituale del veicolo.

23 Dall'altro lato, una situazione in cui un veicolo sia stazionato in un garage privato potrebbe essere esclusa dalla nozione di «circolazione dei veicoli», ai sensi dell'articolo 3 della direttiva 2009/103, qualora o per l'assenza di una prossimità temporale tra il precedente utilizzo del veicolo e l'incendio, o in ragione delle modalità con cui tale sinistro si è verificato, non sussista un nesso tra tale sinistro e la circolazione del veicolo.

24 Il giudice del rinvio aggiunge, a questo proposito, che, qualora si prescindesse da una correlazione temporale tra il precedente utilizzo del veicolo e il verificarsi del sinistro, ciò potrebbe portare ad un'equiparazione dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione degli autoveicoli all'assicurazione del proprietario per la copertura della responsabilità derivante dalla mera detenzione o titolarità di un veicolo.

25 Alla luce di tali circostanze, il Tribunal Supremo (Corte suprema) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se si ponga in contrasto con l'articolo 3 della direttiva 2009/103 un'interpretazione che includa nella copertura dell'assicurazione obbligatoria i danni causati dall'incendio di un veicolo fermo, qualora tale incendio trovi la propria origine nei meccanismi necessari per lo svolgimento della funzione di trasporto del veicolo.

2) Nel caso in cui la risposta alla questione precedente fosse negativa, se si ponga in contrasto con l'articolo 3 della direttiva 2009/103 un'interpretazione che includa nella copertura dell'assicurazione obbligatoria i danni causati dall'incendio di un veicolo, qualora l'incendio non possa essere posto in correlazione con un precedente spostamento del veicolo stesso, in modo tale per cui non possa ritenersi sussistente una connessione con un tragitto compiuto.

3) Nel caso in cui la risposta alla seconda questione fosse negativa, se si ponga in contrasto con l'articolo 3 della direttiva 2009/103 un'interpretazione che includa nella copertura dell'assicurazione obbligatoria i danni causati dall'incendio di un veicolo, qualora il veicolo si trovi stazionato in un garage privato chiuso».

## Sulle questioni pregiudiziali

### *Sulla ricevibilità della prima questione*

26 La Línea Directa sostiene che la prima questione è irricevibile per il fatto che essa solleva una problematica puramente ipotetica. Detta società fa valere che il fatto che l'incendio in questione abbia avuto origine nel circuito elettrico del veicolo in parola è la sola circostanza pacifica accertata dal giudice del rinvio. Per contro, non sarebbe dimostrato che tale incendio abbia avuto origine nei meccanismi necessari per lo svolgimento della funzione di trasporto del veicolo.

27 A questo proposito, occorre ricordare che, secondo una consolidata giurisprudenza, le questioni relative all'interpretazione del diritto dell'Unione sollevate dal giudice nazionale nel contesto di diritto e di fatto che esso individua sotto la propria responsabilità, e del quale non spetta alla Corte verificare l'esattezza, godono di una presunzione di rilevanza. Il rifiuto della Corte di statuire su una domanda proposta da un giudice nazionale è possibile soltanto qualora appaia in modo manifesto che l'interpretazione del diritto dell'Unione richiesta non ha alcun rapporto con la realtà effettiva o con l'oggetto della controversia nel procedimento principale, qualora il problema sia di natura ipotetica, oppure quando la Corte non disponga degli elementi di fatto e di diritto necessari per rispondere in modo utile alle questioni che le vengono sottoposte (sentenza del 24 ottobre 2018, XC e a., C-234/17, EU:C:2018:853, punto 16).

28 Orbene, nel caso di specie, non consta in modo manifesto che l'interpretazione del diritto dell'Unione richiesta nell'ambito della prima questione pregiudiziale non abbia alcun rapporto con la realtà effettiva o con l'oggetto della controversia di cui al procedimento principale, ovvero che il problema sia di natura ipotetica. A questo proposito, risulta dalla domanda di pronuncia pregiudiziale che detta interpretazione mira a chiarire la nozione di «circolazione dei veicoli», ai sensi dell'articolo 3 della direttiva 2009/103, da cui dipende la soluzione della controversia di cui al procedimento principale,

che verte sul risarcimento di danni causati dall'incendio di un veicolo. Inoltre, il giudice del rinvio ha fornito elementi di fatto e di diritto sufficienti per permettere alla Corte di rispondere in modo utile alle questioni che le vengono sottoposte.

### *Nel merito*

29 Con le sue questioni pregiudiziali, che vanno esaminate congiuntamente, il giudice del rinvio desidera sapere, in sostanza, se l'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103 debba essere interpretato nel senso che rientra nella nozione di «circolazione dei veicoli», contemplata da tale disposizione, una situazione, come quella in discussione nel procedimento principale, nella quale un veicolo parcheggiato in un garage privato di un immobile abbia preso fuoco, provocando un incendio avente origine nel circuito elettrico del veicolo stesso, e abbia causato dei danni a tale immobile, malgrado il fatto che detto veicolo non fosse stato spostato da più di 24 ore prima del verificarsi dell'incendio.

30 L'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103 stabilisce che ogni Stato membro adotta 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.

31 In via preliminare, occorre rilevare che una vettura, come quella in discussione nel procedimento principale, rientra nella nozione di «veicolo», contemplata all'articolo 1, punto 1, della direttiva 2009/103, secondo cui per tale si intende un «autoveicolo destinato a circolare sul suolo e che può essere azionato da una forza meccanica, senza essere vincolato a una strada ferrata». Inoltre, è pacifico che il veicolo in questione era abitualmente stazionato nel territorio di uno Stato membro e che esso non è interessato da una deroga adottata in applicazione dell'articolo 5 della direttiva sopra citata.

32 Per quanto riguarda il punto se una situazione come quella in discussione nel procedimento principale rientri nella nozione di «circolazione dei veicoli», ai sensi dell'articolo 3, primo comma, della direttiva in parola, occorre ricordare che tale nozione non può essere rimessa alla discrezionalità di ciascuno Stato membro, bensì costituisce una nozione autonoma del diritto dell'Unione, che deve essere interpretata, conformemente alla giurisprudenza costante della Corte, tenendo conto, in particolare, del contesto di detta disposizione e degli obiettivi perseguiti dalla normativa di cui essa fa parte (sentenza del 20 dicembre 2017, Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, punto 24).

33 Orbene, la normativa dell'Unione in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione dei veicoli, di cui fa parte la direttiva 2009/103, mira, 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 beneficeranno di un trattamento comparabile, indipendentemente dal luogo dell'Unione in cui il sinistro è avvenuto (v., in tal senso, sentenza del 20 dicembre 2017, Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, punti 25 e 26).

34 Risulta inoltre dall'evoluzione di detta normativa che l'obiettivo di tutela delle vittime di incidenti causati da tali veicoli è stato costantemente perseguito e rafforzato dal legislatore dell'Unione (sentenza del 20 dicembre 2017, Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, punto 27).

35 Alla luce di tali considerazioni, la Corte ha statuito che l'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103 deve essere interpretato nel senso che la nozione di «circolazione dei veicoli» contenuta in tale disposizione non è limitata alle ipotesi di circolazione stradale, vale a dire la circolazione sulla pubblica via, e che in tale nozione rientra qualunque uso di un veicolo che sia conforme alla funzione abituale dello stesso (sentenza del 20 dicembre 2017, Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, punto 28).

36 La Corte ha precisato che, poiché gli autoveicoli di cui all'articolo 1, punto 1, della direttiva 2009/103, indipendentemente dalle loro caratteristiche, sono destinati a servire abitualmente come mezzi di trasporto, rientra nella nozione suddetta qualunque uso di un veicolo come mezzo di trasporto (sentenza del 20 dicembre 2017, Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, punto 29).

37 A questo proposito, occorre rilevare, da un lato, che il fatto che il veicolo coinvolto in un sinistro fosse fermo al momento del verificarsi di quest'ultimo non esclude, di per sé solo, che l'uso di tale veicolo in quel momento possa rientrare nella sua funzione di mezzo di trasporto e, di conseguenza, nella nozione di «circolazione dei veicoli», ai sensi dell'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103 (v., in tal senso, sentenza del 15 novembre 2018, BTA Baltic Insurance Company, C-648/17, EU:C:2018:917, punto 38 e la giurisprudenza ivi citata).

38 Neppure la questione se il motore del veicolo in discussione fosse o no acceso nel momento in cui si è verificato il sinistro è determinante (v., in tal senso, sentenza del 15 novembre 2018, BTA Baltic Insurance Company, C-648/17, EU:C:2018:917, punto 39 e la giurisprudenza ivi citata).

39 Dall'altro lato, occorre ricordare che, secondo la giurisprudenza della Corte, nessuna disposizione della direttiva 2009/103 limita l'estensione dell'obbligo di assicurazione e della tutela che tale obbligo intende garantire alle vittime di sinistri causati da autoveicoli, ai casi in cui tali veicoli siano utilizzati su determinati terreni o su determinate strade (sentenza del 20 dicembre 2017, Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, punto 31).

40 Ne consegue che la portata della nozione di «circolazione dei veicoli», ai sensi dell'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103, non dipende dalle caratteristiche del terreno sul quale l'autoveicolo è utilizzato e, in particolare, dalla circostanza che il veicolo in questione sia, al momento del sinistro, fermo e si trovi in un parcheggio (v., in tal senso, sentenza del 15 novembre 2018, BTA Baltic Insurance Company, C-648/17, EU:C:2018:917, punti 37 e 40).

41 Alla luce di tali circostanze, occorre considerare che lo stazionamento e il periodo di immobilizzazione del veicolo sono delle fasi naturali e necessarie che costituiscono parte integrante dell'utilizzo di quest'ultimo come mezzo di trasporto.

42 Infatti, un veicolo viene utilizzato in conformità della sua funzione di mezzo di trasporto allorché si sposta, ma anche, in linea di principio, durante il suo stazionamento tra uno spostamento e l'altro.

43 Nel caso di specie, occorre constatare che lo stazionamento di un veicolo in un garage privato costituisce un'utilizzazione del veicolo stesso che è conforme alla sua funzione di mezzo di trasporto.

44 Tale conclusione non perde la sua validità per il fatto che il veicolo in questione sia rimasto parcheggiato per più di 24 ore in questo garage. Infatti, lo stazionamento di un veicolo presuppone che quest'ultimo, a volte per un lungo periodo di tempo, rimanga fermo fino al suo prossimo spostamento.

45 Per quanto riguarda la circostanza che il sinistro in questione nel procedimento principale deriva da un incendio causato dal circuito elettrico di un veicolo, occorre considerare che, poiché tale veicolo che è all'origine del sinistro risponde alla definizione di «veicolo», ai sensi dell'articolo 1, punto 1, della direttiva 2009/103, non è necessario distinguere, tra le componenti del veicolo in questione, quella che è all'origine dell'evento dannoso, né stabilire le funzioni che tale componente svolge.

46 Un'interpretazione siffatta è conforme all'obiettivo della tutela delle vittime di sinistri causati dagli autoveicoli, che è stato costantemente perseguito e rafforzato dal legislatore dell'Unione, come si è ricordato al punto 34 della presente sentenza.

47 Inoltre, occorre rilevare come dall'articolo 13 della direttiva 2009/103 risulti che deve reputarsi senza effetto, per quanto riguarda il ricorso dei terzi vittime di un sinistro, qualsiasi disposizione legale o clausola contrattuale che escluda dalla copertura assicurativa eventuali danni causati dall'utilizzo o dalla guida di un veicolo da parte di una persona che non si sia conformata agli obblighi di legge di ordine tecnico concernenti le condizioni e la sicurezza del veicolo in questione, il che corrobora l'interpretazione suddetta.

48 Alla luce delle considerazioni sopra esposte, occorre rispondere alle questioni sollevate dichiarando che l'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103 deve essere interpretato nel senso che rientra nella nozione di «circolazione dei veicoli», contemplata da tale disposizione, una situazione, come quella in discussione nel procedimento principale, nella quale un veicolo parcheggiato in un garage privato di un immobile, utilizzato in conformità della sua funzione di mezzo di trasporto, abbia preso fuoco, provocando un incendio avente origine nel circuito elettrico del veicolo stesso, e abbia causato dei danni a tale immobile, malgrado il fatto che detto veicolo non fosse stato spostato da più di 24 ore prima del verificarsi dell'incendio.

## 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 (Seconda Sezione) dichiara:

**L'articolo 3, primo comma, 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, deve essere interpretato nel senso che rientra nella nozione di «circolazione dei veicoli», contemplata da tale disposizione, una situazione, come quella in discussione nel procedimento principale, nella quale un veicolo parcheggiato in un garage privato di un immobile, utilizzato in conformità della sua funzione di mezzo di trasporto, abbia preso fuoco, provocando un incendio avente origine nel circuito elettrico del veicolo stesso, e abbia causato dei danni a tale immobile, malgrado il fatto che detto veicolo non fosse stato spostato da più di 24 ore prima del verificarsi dell'incendio.**

Firme