

## **Avvocato Generale CGUE, conclusioni 28 febbraio 2019, causa C-100/18 (\*)**

*«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 nel parcheggio privato di tale immobile – Copertura da parte dell'assicurazione obbligatoria»*

### **I. Introduzione**

1. La domanda di pronuncia pregiudiziale, proposta dal Tribunal Supremo (Corte suprema, Spagna), 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 (2).

2. Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra due compagnie di assicurazione, vale a dire la Línea Directa Aseguradora, SA (in prosieguo: la «Línea Directa») e la Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros (in prosieguo: la «Segurcaixa»), in merito alla copertura, da parte dell'assicurazione RC Auto, dei danni causati a una casa unifamiliare dall'incendio di un veicolo parcheggiato nel garage di quest'ultima.

3. Le questioni sollevate dal giudice del rinvio mirano a stabilire se la nozione di «circolazione dei veicoli», di cui all'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103, possa essere interpretata nel senso che in essa rientra una situazione nella quale un veicolo abbia preso fuoco mentre si trovava parcheggiato da più di ventiquattr'ore in un luogo di stazionamento privato e l'incendio trovi la propria origine, secondo detto giudice, nei meccanismi necessari per garantire la funzione di trasporto del veicolo in parola.

4. Al termine della mia analisi, sosterrò che la summenzionata nozione di «circolazione dei veicoli» dev'essere interpretata prendendo in considerazione il coinvolgimento di un veicolo, utilizzato conformemente alla sua funzione di mezzo di trasporto, in un sinistro verificatosi in un luogo di stazionamento a ciò destinato.

5. Proporrò, infatti, di considerare che le circostanze di cui al procedimento principale non consentono di modificare i contorni di tale nozione stabilendo un limite spaziale consistente nell'escludere lo stazionamento in un garage individuale privato, oppure fissando un limite temporale tra l'avverarsi del rischio e la precedente circolazione del veicolo parcheggiato, od anche un limite causale in base all'origine meccanica del sinistro.

### **II. Contesto normativo**

A. Diritto dell'Unione

6. L'articolo 1, punto 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».

7. L'articolo 3 della direttiva in parola 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.

(...)

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

8. L'articolo 13, paragrafo 1, primo comma, lettera c), della suddetta direttiva così dispone:

«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».

9. L'articolo 29 della medesima direttiva così recita:

«Le direttive 72/166/CEE[ (3)], 84/5/CEE[ (4)], 90/232/CEE[ (5)], 2000/26/CE[ (6)] e 2005/14/CE[ (7)] (...) sono abrogate (...).

I riferimenti alle direttive abrogate si intendono fatti alla presente direttiva e si leggono secondo la tavola di concordanza riportata all'allegato II».

B. Diritto spagnolo

10. 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 di veicoli a motore), codificata dal Real Decreto Legislativo 8/2004 (regio decreto legislativo n. 8/2004), del 29 ottobre 2004 (8), nella versione applicabile all'epoca dei fatti, 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».

11. 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 (regio decreto n. 1507/2008), del 12 settembre 2008 (9), dispone quanto segue:

«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 di uso collettivo».

### **III. Fatti di cui al procedimento principale e questioni pregiudiziali**

12. Nel pomeriggio del 19 agosto 2013, il sig. Luis Salazar Rodes ha parcheggiato nel garage di una casa unifamiliare, di proprietà della Industrial Software Indusoft, il suo veicolo, che egli aveva acquistato dieci giorni prima.

13. Il 20 agosto 2013, nel pomeriggio, il sig. Luis Salazar Rodes ha attivato il meccanismo di accensione del veicolo, senza riuscire a farlo partire.

14. Alcune ore più tardi, verso le tre del mattino, il veicolo del sig. Salazar Rodes, che non aveva circolato da più di ventiquattr'ore, ha preso fuoco danneggiando la casa attigua al garage. L'incendio ha avuto origine nel circuito elettrico del veicolo.

15. La responsabilità civile relativa alla circolazione del veicolo del sig. Salazar Rodes era coperta da una polizza assicurativa stipulata con la Línea Directa.

16. L'Industrial Software Indusoft, che aveva assicurato la casa unifamiliare presso la Segurcaixa, è stata risarcita con la somma di EUR 44 704,34 per i danni materiali cagionati all'immobile dall'incendio del veicolo di cui trattasi.

17. Il 5 marzo 2014, la Segurcaixa ha convenuto la Línea Directa dinanzi allo Juzgado de Primera

Instancia de Vitoria-Gazteiz (Tribunale di primo grado di Vitoria-Gazteiz, Spagna) al fine di ottenere la condanna di quest'ultima compagnia al pagamento della somma di EUR 44 704,34, oltre agli interessi legali, sostenendo che il sinistro aveva avuto origine in un fatto relativo alla circolazione coperto dall'assicurazione RC Auto del veicolo del sig. Salazar Rodes. Detto giudice ha respinto la domanda della Segurcaixa, avendo ritenuto che l'incendio non potesse essere qualificato come «fatto relativo alla circolazione» coperto dall'assicurazione RC Auto.

18. L'Audiencia Provincial de Álava (Corte provinciale di Alava, Spagna), investita di un ricorso proposto dalla Segurcaixa avverso tale sentenza, ha annullato quest'ultima ed ha accolto la domanda giudiziale di detta compagnia adottando un'interpretazione estensiva della nozione di «fatto relativo alla circolazione» (10), secondo la quale costituisce un fatto del genere «l'incendio di un veicolo parcheggiato in modo non permanente dal suo proprietario in un posto all'interno di un garage, quando la combustione sia riconducibile a cause intrinseche al veicolo senza che intervenga l'azione di un terzo».

19. La Línea Directa ha proposto ricorso per cassazione avverso tale sentenza dinanzi al Tribunal Supremo (Corte suprema).

20. Questo giudice afferma che il diritto spagnolo che recepisce la direttiva 2009/103 identifica l'ambito oggettivo della responsabilità civile relativa alla circolazione dei veicoli di cui all'articolo 3 della direttiva in parola e considera come «fatti relativi alla circolazione» i «fatti derivanti dal rischio causato dalla guida di veicoli a motore», 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 idoneità, siano di uso collettivo.

21. Il Tribunal Supremo (Corte suprema) aggiunge che, in base alla sua interpretazione estesa del rischio derivante dalla circolazione, esso ha ritenuto che siano coperti dall'assicurazione obbligatoria i casi di un veicolo fermo o il cui motore sia spento, in quanto il sinistro è correlato alla funzione di trasporto del veicolo, nonché il caso di un veicolo che abbia preso fuoco durante un tragitto.

22. Detto giudice ha tuttavia escluso il caso dell'incendio di un veicolo parcheggiato e coperto da teli per ripararlo dal gelo.

23. Il Tribunal Supremo (Corte suprema) precisa che, ai sensi del diritto spagnolo, il conducente di un veicolo va esente da responsabilità per i danni dovuti a forza maggiore, ma che non sono considerati come circostanze integranti forza maggiore i difetti del veicolo ovvero il malfunzionamento di taluno dei suoi meccanismi. Inoltre, la circostanza che l'incidente sia ascrivibile a un difetto del veicolo non escluderebbe la copertura dell'assicurazione obbligatoria e, in un momento successivo, un eventuale ricorso contro il produttore, ove ne sussistano i presupposti.

24. Detto giudice si chiede pertanto se sia compatibile con la direttiva 2009/103 dichiarare che l'assicurazione RC Auto copre un sinistro coinvolgente un veicolo con il motore spento parcheggiato nel garage di una casa unifamiliare, quando non sussiste una correlazione con la circolazione stradale e il veicolo non rappresenta alcun rischio per gli utenti circolanti su una strada. Tale situazione potrebbe piuttosto attenere alla responsabilità del proprietario di una cosa potenzialmente pericolosa.

25. Nondimeno, il giudice del rinvio rileva che l'obiettivo della protezione delle vittime di incidenti causati da veicoli, perseguito dalla normativa dell'Unione, potrebbe giustificare la copertura assicurativa delle conseguenze dell'incendio di un veicolo fermo qualora l'incendio trovi la propria origine in una funzione necessaria o utile per lo spostamento del veicolo, situazione che potrebbe in tal caso essere connessa alla funzione abituale di trasporto del veicolo.

26. Tuttavia, ove manchi una prossimità temporale tra il precedente utilizzo del veicolo e il sinistro, ovvero in ragione delle modalità con cui tale sinistro si è verificato, non potrebbe escludersi che una situazione in cui il veicolo è stazionato esuli dalla nozione di «circolazione dei veicoli», risultando insussistente un nesso diretto tra il rischio e l'uso del veicolo.

27. Il giudice del rinvio sottolinea al riguardo che un'interpretazione che prescindesse da una correlazione temporale tra il precedente utilizzo del veicolo e il verificarsi del sinistro potrebbe tradursi in un'equiparazione dell'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli ad un'assicurazione di proprietario per la copertura della responsabilità derivante dal mero possesso o dalla mera titolarità di un veicolo.

28. Alla luce di quanto sopra, 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».

#### **IV. La mia analisi**

A. Sulla ricevibilità della prima questione pregiudiziale

29. La Línea Directa sostiene che la prima questione pregiudiziale è irricevibile in quanto ipotetica. Detta compagnia di assicurazioni ritiene, in sostanza, che il giudice del rinvio parta dall'assunto che l'incendio ha avuto origine nei meccanismi necessari per lo svolgimento della funzione di trasporto del veicolo, benché ciò non sia suffragato da elementi della controversia principale. Secondo la Línea Directa, sarebbe dimostrato soltanto che l'incendio ha avuto origine nel circuito elettrico del veicolo in parola.

30. Conformemente a una giurisprudenza costante della Corte, «spetta soltanto al giudice nazionale, cui è stata sottoposta la controversia e che deve assumersi la responsabilità dell'emananda decisione giurisdizionale, valutare, alla luce delle particolarità del caso di specie, tanto la necessità di una pronuncia pregiudiziale per essere in grado di emettere la propria sentenza, quanto la rilevanza delle questioni che sottopone alla Corte. Di conseguenza, se le questioni sollevate vertono sull'interpretazione di una norma giuridica dell'Unione, la Corte è, in via di principio, tenuta a statuire (...). Ne consegue che le questioni vertenti sul diritto dell'Unione sono assistite da una presunzione di rilevanza. Il rifiuto della Corte di statuire su una questione pregiudiziale sollevata da un giudice nazionale è possibile soltanto qualora risulti in modo manifesto che l'interpretazione richiesta relativamente ad una norma dell'Unione non ha alcun rapporto con la realtà effettiva o con l'oggetto della controversia nel procedimento principale, oppure qualora il problema sia di natura ipotetica, o anche quando la Corte non disponga degli elementi di fatto o di diritto necessari per rispondere utilmente alle questioni che le vengono sottoposte (...)» (11).

31. Nel caso di specie, non sussiste nessuna di queste ipotesi. Le circostanze di fatto della controversia illustrate dal Tribunal Supremo (Corte suprema), che fanno dubitare quest'ultimo della portata dell'ambito di applicazione dell'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli, non si limitano all'origine dell'incendio del veicolo di cui trattasi. L'interpretazione richiesta della nozione di «circolazione dei veicoli» è necessaria per dirimere la controversia. La sua rilevanza, alla luce delle sentenze già pronunciate dalla Corte, è giustificata.

32. Considerate tali circostanze, propongo alla Corte di ritenere ricevibile la prima questione pregiudiziale.

B. Nel merito

33. Con le sue questioni pregiudiziali, che è opportuno esaminare congiuntamente, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103 debba essere interpretato nel senso che ricade nella nozione di «circolazione dei veicoli» una situazione in cui l'incendio di un veicolo parcheggiato in un garage privato da più di ventiquattr'ore, originatosi nel circuito elettrico del veicolo, abbia provocato danni alla casa adiacente al garage.

34. Il giudice del rinvio ha evidenziato, alla luce della giurisprudenza della Corte, la particolarità della controversia consistente nel coinvolgimento in un sinistro, verificatosi in un luogo di stazionamento privato, di un veicolo che non aveva appena finito di circolare.

35. Infatti, pur se da precedenti decisioni della Corte possono evincersi taluni elementi di risposta, le disposizioni dell'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103 devono essere nuovamente

interpretate per stabilire se nella nozione di «circolazione dei veicoli» rientri un incendio verificatosi in modo spontaneo, il quale abbia coinvolto un veicolo fermo che non aveva circolato nel periodo immediatamente precedente.

36. Occorre pertanto rammentare, in primo luogo, che la nozione di «circolazione dei veicoli» costituisce una nozione autonoma del diritto dell'Unione la cui interpretazione non può essere rimessa alla discrezionalità dei singoli Stati membri, e che essa deve essere interpretata alla luce del contesto nonché degli obiettivi perseguiti dalla normativa in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione dei veicoli (12).

37. In secondo luogo, può osservarsi che l'interpretazione della nozione in parola si è evoluta in funzione delle diverse situazioni portate all'esame della Corte.

38. La Corte ha infatti dichiarato che nella nozione di «circolazione dei veicoli» rientra qualsiasi uso di un veicolo che sia conforme alla funzione abituale di quest'ultimo, ossia alla funzione di mezzo di trasporto (13).

39. Tale interpretazione ha permesso di ritenere coperte da assicurazione obbligatoria le situazioni in cui il veicolo si trova fermo e in un parcheggio (14), non rilevando che il motore fosse o meno acceso nel momento in cui si è verificato il sinistro (15).

40. La Corte ha parimenti statuito che l'uso dei veicoli conforme alla loro funzione di mezzo di trasporto non è limitato alla guida dei veicoli stessi, ma include azioni che sono a questa connesse, come l'uso delle portiere da parte dei passeggeri che scendono da un veicolo parcheggiato (16).

41. Allo stesso modo, rientra nella nozione di «circolazione dei veicoli» qualsiasi situazione in cui un veicolo sia stato utilizzato non soltanto sulla pubblica via ma anche su un terreno pubblico o privato (17), dal momento che la portata di detta nozione non dipende dalle caratteristiche del terreno sul quale il veicolo è utilizzato (18).

42. Pertanto, allo stato attuale della giurisprudenza della Corte, non vi è alcun dubbio che tale nozione ricomprende le situazioni in cui i danni siano stati cagionati mentre il veicolo si trovava stazionato in un luogo privato destinato a tal fine.

43. Si deve tuttavia rilevare che le diverse cause che la Corte ha dovuto esaminare avevano come tratto comune il coinvolgimento di un veicolo che veniva utilizzato o che era stato appena utilizzato.

44. Di conseguenza, l'unica questione sensibile da dirimere è se il mancato utilizzo del veicolo in un tempo sufficientemente ravvicinato al sinistro possa costituire una causa di esclusione della tutela riconosciuta dalla normativa dell'Unione in materia di responsabilità civile risultante dalla circolazione dei veicoli e, in subordine, in caso di risposta negativa, se debba sussistere un nesso di causalità a carattere tecnico.

45. Sono tre le ragioni che, a mio avviso, giustificano una risposta negativa a tale interrogativo principale. In primo luogo, si deve rilevare che il legislatore dell'Unione non ha previsto limiti temporali al verificarsi del sinistro, per quanto riguarda l'attuazione della tutela delle vittime di sinistri causati da veicoli.

46. In secondo luogo, dall'evoluzione della giurisprudenza della Corte emerge che quest'ultima mira ad attuare detto obiettivo di tutela costantemente perseguito e rafforzato dal legislatore dell'Unione (19), nella misura in cui un veicolo – la cui nozione è stata recentemente rammentata dalla Corte (20) – viene utilizzato o è destinato ad essere utilizzato conformemente alla sua funzione di mezzo di trasporto.

47. In terzo luogo, mi pare che un'analisi caso per caso della durata del precedente utilizzo del veicolo costituirebbe una fonte di incertezza giuridica che si porrebbe in contrasto con l'obiettivo sopra ricordato.

48. Ne deduco che non ricadono nella nozione di «circolazione dei veicoli» soltanto le situazioni in cui il sinistro si verifica allorché il veicolo viene adibito o è stato adibito per finalità diverse dal trasporto, ad esempio come macchina da lavoro (21) o come arma, od anche come luogo di abitazione.

49. Qualora, in linea con la sua giurisprudenza, la Corte accogliesse l'interpretazione secondo cui è ininfluenza il fatto che il sinistro non si sia verificato immediatamente dopo essere stato utilizzato come mezzo di trasporto, in quanto è lo stazionamento di per sé a ricadere nella nozione di «circolazione dei veicoli», rimarrebbe da accertare, ai fini della risposta alla prima questione pregiudiziale sollevata dal giudice del rinvio, se debbano essere fissati dei limiti attinenti all'origine del danno, ossia i meccanismi del veicolo necessari alla sua funzione di trasporto.

50. Occorre, da un lato, constatare che il legislatore dell'Unione non ha stabilito condizioni di tal genere. Dall'altro lato, alla luce delle peculiari circostanze di fatto caratterizzanti il procedimento principale, consistenti in un incendio provocato da un veicolo in modo spontaneo, è sufficiente, a mio avviso, considerare il coinvolgimento di quest'ultimo, al pari di quanto potrebbe avvenire se il veicolo fosse esploso accidentalmente o se il danno fosse stato causato da un prodotto o da un liquido fuoriuscito da un veicolo (22).

51. Poiché questo genere di rischi inerisce alla funzione di trasporto del veicolo, non occorre ricercare una qualche azione od un'origine precisa del danno che sia riferibile a questo o quel meccanismo o elemento del veicolo utile alla sua funzione di mezzo di trasporto.

52. Una siffatta interpretazione (23) è conforme all'obiettivo perseguito dal legislatore dell'Unione, volto a garantire che le vittime degli incidenti causati da veicoli ricevano un trattamento comparabile indipendentemente dal luogo dell'Unione ove il sinistro è avvenuto (24), che l'ha d'altronde condotto a non fissare limiti alla copertura dei rischi da parte dell'assicurazione RC Auto, in particolare, in caso di non conformità del veicolo agli obblighi di legge di ordine tecnico concernenti le condizioni e la sicurezza del veicolo in questione, come risulta dall'articolo 13, paragrafo 1, primo comma, lettera c), della direttiva 2009/103.

53. Alla luce di tali circostanze, mi pare che il coinvolgimento di un veicolo, usato in modo conforme alla sua funzione di mezzo di trasporto, possa risultare dalla mera constatazione che lo stesso ha contribuito, a qualsivoglia titolo, alla realizzazione del sinistro.

54. Di conseguenza, mi sembra che l'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103 possa essere interpretato nel senso che rientra nella nozione di «circolazione dei veicoli» una situazione nella quale un veicolo, utilizzato conformemente alla sua funzione di mezzo di trasporto, sia coinvolto in un incendio verificatosi in un luogo destinato a parcheggio, non rilevando che lo stesso si sia prodotto in un garage privato individuale o in seguito a una sosta prolungata.

#### **V. Conclusione**

55. Alla luce di tutte le considerazioni che precedono, propongo alla Corte di rispondere alle questioni pregiudiziali sollevate dal Tribunal Supremo (Corte suprema, Spagna) nei seguenti termini:  
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, dev'essere interpretato nel senso che rientra nella nozione di «circolazione dei veicoli», di cui a tale disposizione, una situazione nella quale un veicolo, utilizzato conformemente alla sua funzione di mezzo di trasporto, sia coinvolto in un incendio verificatosi in un luogo destinato a parcheggio, non rilevando che lo stesso si sia prodotto in un garage privato individuale o a seguito di una sosta prolungata.