



## Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Terceira Secção)

4 de setembro de 2014\*

«Reenvio prejudicial — Seguro obrigatório de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis — Diretiva 72/166/CEE — Artigo 3.º, n.º 1 — Conceito de ‘circulação de veículos’ — Acidente causado no terreiro de uma quinta por um trator com reboque»

No processo C-162/13,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Vrhovno sodišče (Eslovénia), por decisão de 11 de março de 2013, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 29 de março de 2013, no processo

**Damijan Vnuk**

contra

**Zavarovalnica Triglav d.d.,**

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Terceira Secção),

composto por: M. Ilešič, presidente de secção, C. G. Fernlund, A. Ó Caoimh, C. Toader e E. Jarašiūnas (relator), juízes,

advogado-geral: P. Mengozzi,

secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

- em representação do Governo alemão, por T. Henze, J. Kemper e J. Möller, na qualidade de agentes,
- em representação da Irlanda, por A. Joyce, E. Creedon e L. Williams, na qualidade de agentes, assistidos por C. Toland, BL,
- em representação da Comissão Europeia, por B. Rous Demiri e K.-Ph. Wojcik, na qualidade de agentes,

ouvidas as conclusões do advogado-geral na audiência de 26 de fevereiro de 2014,

profere o presente

\* Língua do processo: esloveno.

## Acórdão

- 1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação do artigo 3.º, n.º 1, da Diretiva 72/166/CEE do Conselho, de 24 de abril de 1972, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis e à fiscalização do cumprimento da obrigação de segurar esta responsabilidade (JO L 103, p. 1; EE 13 F2 p. 13; a seguir «Primeira Diretiva»).
- 2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe D. Vnuk à Zavarovalnica Triglav d.d. (a seguir «Zavarovalnica Triglav»), a propósito do pagamento de uma indemnização pelo seguro obrigatório de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis (a seguir «seguro obrigatório»).

### Quadro jurídico

#### *Direito da União*

- 3 O quinto a sétimo considerandos da Primeira Diretiva referem:  
  
«Considerando que é desejável que [...] sejam tomadas medidas a fim [de] liberalizar o sistema de circulação de pessoas e de veículos automóveis no tráfego de viajantes entre os Estados-Membros; [...]  
  
Considerando que este tipo de facilidades para circulação de viajantes[...] constitui um novo passo no sentido da abertura recíproca dos mercados dos Estados-Membros e da criação de condições semelhantes às de um mercado interno;  
  
Considerando que a abolição da fiscalização da Carta Verde, em relação aos veículos que tenham o seu estacionamento habitual num Estado-Membro e que entrem no território de um outro Estado-Membro, pode ser realizada [...]»
- 4 O artigo 1.º da Primeira Diretiva estabelece:  
  
«Para efeitos do disposto na presente diretiva entende-se por:  
  
1. Veículo: qualquer veículo automóvel destinado a circular sobre o solo, que possa ser acionado por uma força mecânica, sem estar ligado a uma via férrea, bem como os reboques, ainda que não atrelados.  
  
[...]»
- 5 Nos termos do artigo 3.º, n.º 1, desta diretiva:  
  
«Cada Estado-Membro, sem prejuízo da aplicação do artigo 4.º, adota todas as medidas adequadas para que a responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos com estacionamento habitual no seu território esteja coberta por um seguro. Essas medidas devem determinar o âmbito da cobertura e as modalidades de seguro.»
- 6 O artigo 4.º da referida diretiva prevê:  
  
«Cada Estado-Membro pode não aplicar as disposições do artigo 3.º, em relação a:  
  
[...]

b) Certos tipos de veículos ou a certos veículos que tenham uma chapa especial, incluídas numa lista elaborada por esse Estado e notificada aos outros Estados-Membros e à Comissão [Europeia].

[...]»

7 O artigo 1.º, n.º 1, da Segunda Diretiva 84/5/CEE do Conselho, de 30 de dezembro de 1983, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis (JO 1984, L 8, p. 17; EE 13 F15 p. 244; a seguir «Segunda Diretiva»), estabelece:

«O seguro referido no n.º 1 do artigo 3.º da [Primeira Diretiva] deve, obrigatoriamente, cobrir danos materiais e os danos corporais.»

8 O n.º 2 do referido artigo fixou os montantes mínimos que devem ser garantidos por este seguro obrigatório. Esses montantes foram reavaliados pela Diretiva 2005/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2005, que altera as Diretivas 72/166, 84/5, 88/357/CEE e 90/232/CEE do Conselho e a Diretiva 2000/26/CE relativas ao seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis (JO L 149, p. 14), que introduziu igualmente na Segunda Diretiva uma disposição destinada a assegurar a revisão regular desses montantes em função do índice europeu de preços no consumidor.

9 Nos termos do artigo 1.º, n.º 4, primeiro parágrafo, da Segunda Diretiva, «[c]ada Estado-Membro deve criar ou autorizar a criação de um organismo que tenha por missão reparar, pelo menos dentro dos limites da obrigação de seguro, os danos materiais ou corporais causados por veículos não identificados ou relativamente aos quais não tenha sido satisfeita a obrigação de seguro». O quarto parágrafo desta disposição previa, além disso, que «[o]s Estados-Membros podem limitar ou excluir a intervenção deste organismo, relativamente a danos materiais causados por um veículo não identificado». Esta possibilidade foi, contudo, seguidamente excluída pela Diretiva 2005/14 «quando o organismo tiver pago uma indemnização por danos pessoais significativos a qualquer vítima do mesmo acidente no qual o dano material foi causado por um veículo não identificado».

10 O artigo 2.º, n.º 1, da Segunda Diretiva dispõe:

«Cada Estado-Membro tomará as medidas adequadas para que qualquer disposição legal ou cláusula contratual contida numa apólice de seguro, emitida em conformidade com o n.º 1 do artigo 3.º da [Primeira Diretiva], que exclua do seguro a utilização ou a condução de veículos por:

— pessoas que não estejam expressa ou implicitamente autorizadas para o fazer;

ou

— pessoas que não sejam titulares de uma carta de condução que lhes permita conduzir o veículo em causa;

ou

— pessoas que não cumpram as obrigações legais de caráter técnico relativamente ao estado e condições de segurança do veículo em causa,

seja, por aplicação do n.º 1 do artigo 3.º da [Primeira Diretiva], considerada sem efeito no que se refere ao recurso de terceiros vítimas de um sinistro.

[...]»

11 Nos termos do artigo 3.º da Segunda Diretiva:

«Os membros da família do tomador do seguro, do condutor ou de qualquer outra pessoa cuja responsabilidade civil decorrente de um sinistro se encontre coberta pelo seguro mencionado do n.º 1 do artigo 1.º não podem[,] por força desse parentesco, ser excluídos da garantia do seguro, relativamente aos danos corporais sofridos.»

12 O artigo 1.º da Terceira Diretiva 90/232/CEE do Conselho, de 14 de maio de 1990, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil relativo à circulação de veículos automóveis (JO L 129, p. 33), conforme alterada pela Diretiva 2005/14 (a seguir «Terceira Diretiva»), estabelece:

«[...] o seguro referido no n.º 1 do artigo 3.º da [Primeira Diretiva] cobrirá a responsabilidade por danos pessoais de todos os passageiros, além do condutor, resultantes da circulação de um veículo.

Cada Estado-Membro tomará as medidas adequadas para que qualquer disposição legal ou cláusula contratual contida numa apólice de seguro que exclua os passageiros dessa cobertura pelo facto de terem conhecimento ou deverem ter tido conhecimento de que o condutor do veículo estava sob a influência do álcool ou de qualquer outra substância tóxica no momento do acidente seja considerada nula no que se refere a esses passageiros.

[...]»

13 O artigo 1.º-A da Terceira Diretiva dispõe:

«O seguro referido no n.º 1 do artigo 3.º da [Primeira Diretiva] assegura a cobertura dos danos pessoais e materiais sofridos por peões, ciclistas e outros utilizadores não motorizados das estradas que, em consequência de um acidente em que esteja envolvido um veículo a motor, têm direito a indemnização de acordo com o direito civil nacional. [...]»

14 Nos termos do artigo 4.º-C desta diretiva:

«As empresas de seguros não podem aplicar franquias às vítimas de acidentes no âmbito do seguro referido no n.º 1 do artigo 3.º da [Primeira Diretiva].»

15 A Diretiva 2000/26/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de maio de 2000, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil relativo à circulação de veículos automóveis e que altera as Diretivas 73/239/CEE e 88/357/CEE do Conselho (Quarta Diretiva sobre o seguro automóvel) (JO L 181, p. 65), prevê no seu artigo 3.º, intitulado «Direito de ação direta»:

«Os Estados-Membros devem assegurar que as pessoas lesadas [...] tenham direito de ação diretamente contra a empresa de seguros que cubra a responsabilidade civil do terceiro.»

16 Por outro lado, a Primeira Diretiva 73/239/CEE do Conselho, de 24 de julho de 1973, relativa à coordenação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas, respeitantes ao acesso à atividade de seguro direto não vida e ao seu exercício (JO L 228, p. 3; EE 06 F1 p. 143), conforme alterada pela Diretiva 84/641/CEE do Conselho, de 10 de dezembro de 1984 (JO L 339, p. 21; EE 06 F2 p. 150), prevê no seu artigo 1.º:

«1. A presente diretiva diz respeito ao acesso à atividade não assalariada do seguro direto [...] praticada pelas empresas estabelecidas no território de um Estado-Membro ou que aí pretendam estabelecer-se, bem como ao exercício dessa mesma atividade.

[...]

3. A classificação por ramo de atividades referida neste artigo consta do anexo à presente diretiva.»

17 O anexo à referida diretiva estabelece:

«A. Classificação dos riscos por ramos [...]

10. R. C. [responsabilidade civil] *por veículos terrestres motorizados* A responsabilidade resultante da utilização de veículos terrestres motorizados (incluindo a responsabilidade do transportador). [...]

#### *Direito esloveno*

18 O artigo 15.º da Lei relativa ao seguro automóvel obrigatório (Zakon o obveznih zaravovanjih v prometu, a seguir «ZOZP») prevê:

«O proprietário de um veículo deve celebrar um contrato de seguro de responsabilidade civil para cobrir os prejuízos que causa a terceiros quando da utilização do veículo: morte, danos corporais, perturbações de saúde, destruição e degradação de bens [...], com exclusão da responsabilidade pelos danos causados nos bens que o proprietário do veículo tenha aceiteado transportar. [...]

#### **Litígio no processo principal e questão prejudicial**

19 Resulta da decisão de reenvio que, em 13 de agosto de 2007, durante o acondicionamento de fardos de feno no celeiro de uma quinta, um trator com reboque, ao fazer marcha-atrás para colocar o reboque nesse celeiro, embateu no escadote em cima do qual se encontrava D. Vnuk, provocando a queda deste. D. Vnuk intentou contra a Zavarovalnica Triglav, a companhia de seguros na qual o proprietário do trator tinha segurado o seu veículo, uma ação destinada ao pagamento da quantia de 15 944,10 euros, a título de indemnização dos danos não patrimoniais, acrescida dos juros de mora.

20 O órgão jurisdicional de primeira instância julgou a ação improcedente. O órgão jurisdicional de recurso negou provimento ao recurso interposto por D. Vnuk daquela decisão, sublinhando que a apólice de seguro automóvel obrigatório cobre o prejuízo resultante da utilização de um trator como meio de transporte, mas não o prejuízo resultante da utilização do trator como máquina ou engenho de tração.

21 O órgão jurisdicional de reenvio autorizou D. Vnuk a interpor um recurso de revista contra aquela última decisão, no que respeita à questão da utilização do trator como «veículo», na aceção do artigo 15.º da ZOZP.

22 Perante o órgão jurisdicional de reenvio, D. Vnuk alegou que o conceito de «utilização de um veículo na circulação» não pode ser limitado à condução nas vias públicas e que, além disso, no momento em que ocorreu o facto danoso em causa no processo principal, o conjunto formado pelo trator e o respetivo reboque constituía um veículo em circulação no fim do trajeto. A Zavarovalnica Triglav sustenta, em contrapartida, que o processo principal tem por objeto a utilização de um trator, não na sua função de veículo destinado à circulação rodoviária, mas no trabalho numa quinta.

23 O órgão jurisdicional de reenvio observa que a ZOZP não define o conceito de «utilização de veículos», mas que esta lacuna é colmatada pela jurisprudência. O órgão jurisdicional de reenvio afirma, a este respeito, que o objetivo principal do seguro obrigatório nos termos da ZOZP consiste na mutualização do risco e na necessidade de assegurar a proteção dos interesses das pessoas lesadas

e dos passageiros no quadro da circulação nas vias públicas. Segundo o órgão jurisdicional de reenvio, de acordo com a jurisprudência eslovena, para apreciar se um dado prejuízo é, ou não, coberto pelo seguro obrigatório, não é determinante saber se esse prejuízo ocorreu na via pública. Contudo, não há cobertura ao abrigo do seguro obrigatório quando o veículo é utilizado como máquina, por exemplo, numa superfície agrícola, uma vez que, nesse caso, não se trata de circulação rodoviária.

24 O órgão jurisdicional de reenvio salienta que as diferentes diretivas relativas à responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis — concretamente, a Primeira a Terceira Diretivas, a Quarta Diretiva sobre o seguro automóvel assim como a Diretiva 2005/14 (a seguir, conjuntamente, «diretivas relativas ao seguro obrigatório») — fazem referência à «circulação», à «circulação rodoviária» ou ainda aos «utilizadores das estradas», mas não especificam o que pode ser considerado circulação de veículos e qual o critério decisivo a este respeito. Desta forma, seria possível considerar que o seguro obrigatório apenas cobre os danos causados por um veículo no quadro da circulação rodoviária ou que cobre qualquer prejuízo relacionado, de alguma forma, com a utilização ou o funcionamento de um veículo, independentemente da situação em questão poder ser definida, ou não, como uma situação de circulação.

25 Nestas condições, o Vrhovno sodišče (Tribunal Supremo) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça a seguinte questão prejudicial:

«Deve o conceito de ‘circulação de veículos’ na aceção do artigo 3.º, n.º 1, da [Primeira Diretiva] ser interpretado no sentido de que não cobre as circunstâncias do caso concreto, em que o tomador do seguro [do recorrente] embateu numa escada com um trator ao qual estava atrelado um reboque durante uma apanha de fardos de feno numa quinta, dado que não se trata de uma situação de circulação rodoviária?»

### **Quanto aos pedidos de reabertura da fase oral**

26 Por requerimento apresentado na Secretaria do Tribunal de Justiça em 28 de março de 2014, a Irlanda pediu que fosse ordenada a reabertura da fase oral, nos termos do artigo 83.º do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça. Para fundamentar o seu pedido, esse Estado-Membro invoca a necessidade de limitar no tempo os efeitos do acórdão a proferir, no caso de o Tribunal de Justiça seguir as conclusões apresentadas pelo advogado-geral, e, conseqüentemente, a necessidade de reabrir a fase oral do processo, com vista a permitir a apresentação dos seus argumentos a favor do seu pedido de limitação no tempo dos efeitos do acórdão.

27 Por requerimentos apresentados na Secretaria do Tribunal de Justiça, respetivamente, em 15 e 21 de maio de 2014, os Governos do Reino Unido e alemão pediram igualmente que fosse ordenada a reabertura da referida fase oral, nos termos do mesmo artigo 83.º Para fundamentar o seu pedido, o Governo do Reino Unido invocou que as conclusões apresentadas pelo advogado-geral contêm diversos erros, relativamente aos quais pretende apresentar observações. O Governo alemão alega, por seu turno, que as referidas conclusões abordam um argumento que não foi debatido entre as partes, nomeadamente, uma eventual lacuna na Primeira Diretiva, que importa colmatar, e que o Tribunal de Justiça não está suficientemente esclarecido para decidir.

28 Segundo o artigo 83.º do seu Regulamento de Processo, o Tribunal de Justiça pode, a todo o momento, ouvido o advogado-geral, ordenar a reabertura da fase oral do processo, designadamente se considerar que não está suficientemente esclarecido, ou quando, após o encerramento dessa fase, uma parte invocar um facto novo que possa ter influência determinante na decisão do Tribunal, ou ainda quando o processo deva ser resolvido com base num argumento que não foi debatido entre as partes ou os interessados referidos no artigo 23.º do Estatuto do Tribunal de Justiça da União Europeia.



- 29 No presente caso, o Tribunal de Justiça, ouvido o advogado-geral, considera que dispõe de todos os elementos necessários para responder à questão submetida pelo órgão jurisdicional de reenvio e que o processo não deve ser analisado à luz de um facto novo que possa ter influência determinante na sua decisão ou de um argumento que não foi debatido.
- 30 Além disso, tratando-se de críticas às conclusões apresentadas pelo advogado-geral, importa recordar, por um lado, que o Estatuto do Tribunal de Justiça e o seu Regulamento de Processo não preveem a possibilidade de as partes apresentarem observações em resposta às conclusões apresentadas pelo advogado-geral (despacho *Emesa Sugar*, C-17/98, EU:C:2000:69, n.º 2, e acórdão *Döhler Neuenkirchen*, C-262/10, EU:C:2012:559, n.º 29).
- 31 Por outro lado, por força do artigo 252.º, segundo parágrafo, TFUE, ao advogado-geral cabe apresentar publicamente, com toda a imparcialidade e independência, conclusões fundamentadas sobre as causas que, em conformidade com o Estatuto do Tribunal de Justiça, requeiram a sua intervenção. A este respeito, o Tribunal de Justiça não está vinculado pelas conclusões do advogado-geral nem pela fundamentação no termo da qual este chega a essas conclusões. Por conseguinte, o desacordo de uma parte com as conclusões do advogado-geral, sejam quais forem as questões que este examina nas mesmas, não constitui, por si, um fundamento justificativo da reabertura da fase oral (acórdãos *Hogan Lovells International*, C-229/09, EU:C:2010:673, n.º 26; *E.ON Energie/Comissão*, C-89/11 P, EU:C:2012:738, n.º 62; e *Weber*, C-438/12, EU:C:2014:212, n.º 30).
- 32 Os pedidos do Governo alemão, da Irlanda e do Governo do Reino Unido com vista a obter a reabertura da fase oral do processo devem, por conseguinte, ser indeferidos.

### **Quanto à questão prejudicial**

- 33 Com a sua questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 3.º, n.º 1, da Primeira Diretiva deve ser interpretado no sentido de que o conceito de «circulação de veículos» abrange circunstâncias como as do processo principal, nomeadamente, a manobra de um trator no terreiro de uma quinta para colocar o respetivo reboque num celeiro.
- 34 O Governo alemão e a Irlanda consideram que a obrigação de seguro prevista no artigo 3.º, n.º 1, da Primeira Diretiva visa apenas as situações de circulação rodoviária e que, por conseguinte, não se aplica a circunstâncias como as que estão em causa no processo principal.
- 35 Em contrapartida, a Comissão considera que esta disposição se aplica à utilização de veículos, seja como meio de transporte ou como máquina, em qualquer lugar, público ou privado, onde possam ter lugar riscos inerentes à utilização de veículos, quer estes últimos se encontrem, ou não, em movimento.
- 36 De acordo com o artigo 3.º, n.º 1, da Primeira Diretiva, cada Estado-Membro, sem prejuízo da aplicação do artigo 4.º, adota todas as medidas adequadas para que a responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos com estacionamento habitual no seu território esteja coberta por um seguro.
- 37 O conceito de veículo é definido no artigo 1.º, n.º 1, da referida diretiva, nos termos do qual deve entender-se por «veículo» na aceção desta diretiva «qualquer veículo automóvel destinado a circular sobre o solo, que possa ser acionado por uma força mecânica, sem estar ligado a uma via férrea, bem como os reboques, ainda que não atrelados».
- 38 Impõe-se constatar que um trator com reboque se enquadra nessa definição. A este respeito, importa salientar que esta definição é independente da utilização que se faça, ou possa fazer, do veículo em causa. Por conseguinte, o facto de um trator, eventualmente com reboque, poder, em determinadas circunstâncias, ser utilizado como máquina agrícola não afeta a constatação de que um veículo desse tipo se enquadra no conceito de «veículo» que figura no artigo 1.º, n.º 1, da Primeira Diretiva.

- 39 Contudo, daqui não resulta necessariamente que um trator com reboque se encontra abrangido pela obrigação de seguro de responsabilidade civil prevista no artigo 3.º, n.º 1, da referida diretiva. Com efeito, por um lado, e em conformidade com esta disposição, é necessário que este veículo tenha o seu estacionamento habitual no território de um Estado-Membro, condição esta que não está em causa no litígio no processo principal. Por outro lado, nos termos do artigo 4.º, alínea b), da mesma diretiva, cada Estado-Membro pode não aplicar as disposições do artigo 3.º a certos tipos de veículos ou a certos veículos que tenham uma chapa especial, cuja lista é elaborada por esse Estado e notificada aos outros Estados-Membros e à Comissão.
- 40 Por conseguinte, um trator com reboque está abrangido pela obrigação prevista no artigo 3.º, n.º 1, da Primeira Diretiva quando tenha o seu estacionamento habitual no território de um Estado-Membro que não excluiu este tipo de veículo do âmbito de aplicação desta disposição.
- 41 Quanto à questão de saber se a manobra de um trator no terreiro de uma quinta para colocar o respetivo reboque num celeiro deve, ou não, ser considerada abrangida pelo conceito de «circulação de veículos» previsto nesta disposição, importa sublinhar, desde logo, que este conceito não pode ser deixado à apreciação de cada Estado-Membro.
- 42 Com efeito, nem o artigo 1.º da Primeira Diretiva, nem o respetivo artigo 3.º, n.º 1, nem nenhuma outra disposição desta diretiva ou das outras diretivas relativas ao seguro obrigatório remetem para o direito dos Estados-Membros no que respeita a esse conceito. Ora, segundo jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, decorre das exigências tanto de aplicação uniforme do direito da União como do princípio da igualdade que os termos de uma disposição de direito da União que não contenha nenhuma remissão expressa para o direito dos Estados-Membros para determinar o seu sentido e alcance devem normalmente ser interpretados de modo autónomo e uniforme em toda a União Europeia, tendo em conta não só os seus termos mas também o seu contexto e os objetivos prosseguidos pela regulamentação em que se integra (v., neste sentido, acórdão Omejc, C-536/09, EU:C:201:398, n.ºs 19, 21 e jurisprudência referida).
- 43 No que respeita, em primeiro lugar, aos termos empregues no artigo 3.º, n.º 1, da Primeira Diretiva, decorre do exame comparado das diferentes versões linguísticas desta disposição que a mesma apresenta divergências quanto à situação visada pela obrigação de seguro nela prevista, divergências essas que se encontram, aliás, na própria epígrafe dessa diretiva, nomeadamente, nas versões em línguas inglesa e francesa.
- 44 Assim, em língua francesa, como em línguas grega, espanhola, italiana, neerlandesa, polaca e portuguesa, o referido artigo 3.º, n.º 1, faz referência à obrigação de segurar a responsabilidade civil que resulta da «circulação» de veículos, dando assim a entender que esta obrigação de seguro se destina apenas aos acidentes causados num contexto de circulação rodoviária, como o sustentam o Governo alemão e a Irlanda.
- 45 No entanto, as versões em língua inglesa, bem como em línguas búlgara, checa, estónia, letã, maltesa, eslovaca, eslovena e finlandesa, desta mesma disposição remetem para o conceito de «utilização» dos veículos, sem outras precisões, enquanto as versões em línguas dinamarquesa, alemã, lituana, húngara, romena e sueca fazem referência, de forma ainda mais genérica, à obrigação de subscrever um seguro de responsabilidade civil para os veículos e parecem, deste modo, impor a obrigação de segurar a responsabilidade civil resultante da utilização ou do funcionamento de um veículo, independentemente do facto de saber se esta utilização ou este funcionamento ocorrem, ou não, no quadro de uma situação de circulação rodoviária.
- 46 Segundo jurisprudência constante, uma interpretação puramente literal de uma ou de várias versões linguísticas de um texto plurilingue de direito da União, com exclusão das outras, não deve prevalecer, devendo as normas de direito da União ser interpretadas à luz, nomeadamente, das versões redigidas em todas as línguas (v., neste sentido, acórdãos Jany e o., C-268/99, EU:C:2001:616, n.º 47 e



jurisprudência referida, e Comissão/Espanha, C-189/11, EU:C:2013:587, n.º 56 e jurisprudência referida). Em caso de divergência entre as diferentes versões linguísticas de um texto da União, a disposição em questão deve ser interpretada em função da sistemática geral e da finalidade da regulamentação de que constitui um elemento (v., neste sentido, acórdãos ZVK, C-300/05, EU:C:2006:735, n.º 16 e jurisprudência referida; Haasová, C-22/12, EU:C:2013:692, n.º 48; e Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, n.º 39).

- 47 Importa, pois, em segundo lugar, ter em conta a sistemática geral e a finalidade da regulamentação da União em matéria de seguro obrigatório, da qual o artigo 3.º, n.º 1, da Primeira Diretiva constitui um elemento.
- 48 A este respeito, deve sublinhar-se que nenhuma das diretivas relativas ao seguro obrigatório contém uma definição do que deve entender-se pelos conceitos de «acidente», de «sinistro», de «circulação» ou ainda de «utilização de veículos», na aceção destas diretivas.
- 49 Contudo, esses conceitos devem ser entendidos à luz do duplo objetivo de proteção das vítimas de acidentes causados por um veículo automóvel e da liberalização da circulação das pessoas e bens na perspetiva da concretização do mercado interno prosseguido por essas diretivas.
- 50 Assim, a Primeira Diretiva faz parte de uma série de diretivas que vieram progressivamente precisar as obrigações dos Estados-Membros em matéria de responsabilidade civil resultante da circulação dos veículos. Ora, embora o Tribunal de Justiça tenha declarado reiteradamente que os considerandos da Primeira e Segunda Diretivas revelam que elas têm por objetivo assegurar a livre circulação, quer dos veículos com estacionamento habitual no território da União quer das pessoas que neles viajam, também tem declarado reiteradamente que estas visam igualmente garantir que as vítimas dos acidentes causados por esses veículos receberão tratamento idêntico, independentemente do local do território da União onde o acidente tenha ocorrido (v., designadamente, neste sentido, acórdãos Ruiz Bernáldez, C-129/94, EU:C:1996:143, n.º 13, e Csonka e o., C-409/11, EU:C:2013:512, n.º 26 e jurisprudência referida).
- 51 Com efeito, se decorre nomeadamente do quinto a sétimo considerandos da Primeira Diretiva que esta se destinava a liberalizar o sistema de circulação de pessoas e de veículos automóveis entre os Estados-Membros na perspetiva da criação de um mercado interno, através da abolição da fiscalização da Carta Verde que era efetuada nas fronteiras dos Estados-Membros, esta prosseguia também já um objetivo de proteção das vítimas (v., neste sentido, acórdão Ruiz Bernáldez, EU:C:1996:143, n.º 18).
- 52 Acresce que a evolução da regulamentação da União em matéria de seguro obrigatório evidencia que este objetivo de proteção das vítimas dos acidentes causados por veículos foi constantemente prosseguido e reforçado pelo legislador da União.
- 53 Tal resulta em especial, antes de mais, dos artigos 1.º a 3.º da Segunda Diretiva. Assim, o seu artigo 1.º impôs que o seguro referido no n.º 1 do artigo 3.º da Primeira Diretiva cubra os danos quer materiais quer corporais. Impôs igualmente a criação, pelos Estados-Membros, de organismos que tenham por missão reparar os danos causados por veículos não identificados ou relativamente aos quais não tenha sido cumprida a obrigação de seguro e fixou os montantes mínimos de garantia. O artigo 2.º da mesma diretiva restringiu o alcance de determinadas cláusulas de exclusão previstas por via legislativa ou contratual no que se refere ao recurso de terceiros vítimas de um sinistro causado pela utilização ou pela condução de um veículo segurado por determinadas pessoas. O artigo 3.º da referida diretiva estendeu a garantia do seguro por danos corporais sofridos aos membros da família do tomador do seguro, do condutor ou de qualquer outra pessoa responsável pelo sinistro.

- 54 Em seguida, através do seu artigo 1.º, a Terceira Diretiva estendeu, nomeadamente, a cobertura do seguro aos danos pessoais de todos os passageiros, além do condutor, e a Quarta Diretiva sobre o seguro automóvel introduziu no seu artigo 3.º, entre outras coisas, um direito de ação direta das pessoas lesadas contra a empresa de seguros que cobre a responsabilidade civil do terceiro.
- 55 Por último, a Diretiva 2005/14, através dos seus artigos 2.º e 4.º que alteraram, respetivamente, a Segunda e Terceira Diretivas, adaptou, nomeadamente, os montantes mínimos de garantia, previu a sua revisão regular e estendeu o âmbito de intervenção do organismo estabelecido pela Segunda Diretiva, bem como a cobertura do seguro previsto no artigo 3.º, n.º 1, da Primeira Diretiva aos danos pessoais e materiais sofridos por peões, ciclistas e outros utilizadores não motorizados das estradas. Introduziu, igualmente, uma nova restrição à possibilidade de aplicar determinadas cláusulas de exclusão da cobertura do seguro e proibiu a aplicação de franquias às vítimas de acidentes no que respeita ao seguro referido no n.º 1 do artigo 3.º da Primeira Diretiva.
- 56 Atendendo a todos estes elementos e, nomeadamente, ao objetivo de proteção prosseguido pela Primeira a Terceira Diretivas, não se pode considerar que o legislador da União tenha pretendido excluir da proteção conferida por estas diretivas as pessoas lesadas por um acidente causado por um veículo quando da sua utilização, desde que esta tenha sido efetuada em conformidade com a função habitual desse mesmo veículo.
- 57 A este respeito, importa aliás sublinhar que, de acordo com o ponto A do anexo à Diretiva 73/239, conforme alterada pela Diretiva 84/641, o ramo de atividade de seguro direto relativo à «R. C. [responsabilidade civil] por veículos terrestres motorizados» abrange «[a] responsabilidade resultante da utilização de veículos terrestres motorizados (incluindo a responsabilidade do transportador)».
- 58 No caso concreto, importa salientar, por um lado, que, como decorre das informações publicadas pela Comissão, a República da Eslovénia não excluiu, nos termos do artigo 4.º, alínea b), da Primeira Diretiva, nenhum tipo de veículo do âmbito de aplicação do artigo 3.º, n.º 1, da Primeira Diretiva. Por outro lado, segundo as indicações fornecidas pelo órgão jurisdicional de reenvio, o acidente que deu origem ao litígio no processo principal foi causado por um veículo que efetuava uma marcha-atrás para se colocar num determinado local e, por conseguinte, parece ter sido causado pela utilização de um veículo em conformidade com a sua função habitual, o que cabe, contudo, ao órgão jurisdicional de reenvio verificar.
- 59 Nestas circunstâncias, tendo em conta as considerações precedentes, há que responder à questão prejudicial submetida que o artigo 3.º, n.º 1, da Primeira Diretiva deve ser interpretado no sentido de que o conceito de «circulação de veículos» nele previsto abrange qualquer utilização de um veículo em conformidade com a função habitual desse veículo. Pode assim ser abrangida pelo referido conceito a manobra de um trator com reboque no terreiro de uma quinta para colocar esse reboque num celeiro, como aconteceu no processo principal, o que cabe ao órgão jurisdicional de reenvio verificar.

### **Quanto às despesas**

- 60 Revestindo o processo, quanto às partes no processo principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional de reenvio, compete a este decidir quanto às despesas. As despesas efetuadas pelas outras partes para a apresentação de observações ao Tribunal de Justiça não são reembolsáveis.

Pelos fundamentos expostos, o Tribunal de Justiça (Terceira Secção) declara:

**O artigo 3.º, n.º 1, da Diretiva 72/166/CEE do Conselho, de 24 de abril de 1972, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis e à fiscalização do cumprimento da obrigação de segurar esta responsabilidade, deve ser interpretado no sentido de que o conceito de «circulação de veículos» nele previsto abrange qualquer utilização de um veículo em conformidade com a função habitual desse veículo. Pode assim ser abrangida pelo referido conceito a manobra de um trator com reboque no terreiro de uma quinta para colocar esse reboque num celeiro, como aconteceu no processo principal, o que cabe ao órgão jurisdicional de reenvio verificar.**

Assinaturas