



Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quinta Secção)

29 de abril de 2021 *

«Reenvio prejudicial — Seguro obrigatório de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis — Diretiva 2009/103/CE — Artigo 3.º, primeiro parágrafo — Obrigação de contratar um seguro — Alcance — Autarquia que adquiriu um veículo por via judicial — Veículo matriculado, que se encontra num terreno privado e se destina a ser destruído»

No processo C-383/19,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Tribunal de Primeira Instância de Ostrów Wielkopolski, Polónia), por Decisão de 12 de fevereiro de 2019, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 15 de maio de 2019, no processo

Powiat Ostrowski

contra

Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quinta Secção),

composto por: E. Regan, presidente de secção, M. Ilešič, E. Juhász, C. Lycourgos e I. Jarukaitis (relator), juízes,

advogado-geral: M. Bobek,

secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

vistas as observações apresentadas:

- em representação do Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, por M. Piwińska, radca prawny,
- em representação do Governo polaco, por B. Majczyna, na qualidade de agente,
- em representação do Governo alemão, por J. Möller, M. Hellmann, E. Lankenau, U. Bartl e D. Klebs, na qualidade de agentes,
- em representação da Comissão Europeia, por H. Tserepa-Lacombe, B. Sasinowska e S. L. Kaléda, na qualidade de agentes,

* Língua do processo: polaco.

ouvidas as conclusões do advogado-geral na audiência de 8 de dezembro de 2020,
profere o presente

Acórdão

- 1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação do artigo 3.º da Diretiva 2009/103/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de setembro de 2009, relativa ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis e à fiscalização do cumprimento da obrigação de segurar esta responsabilidade (JO 2009, L 263, p. 11).
- 2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe o Powiat Ostrowski (Distrito de Ostrów, Polónia) (a seguir «Distrito») ao Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (Fundo de Garantia dos Seguros, Polónia) (a seguir «Fundo de Garantia») a respeito da obrigação que, eventualmente, incumbe ao Distrito de contratar um seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de um veículo automóvel para um veículo que o Distrito adquiriu por via judicial e que pretende destruir.

Quadro jurídico

Direito da União

- 3 Os considerandos 1 e 2 da Diretiva 2009/103 enunciam:
 - «(1) A 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 1972, L 103, p. 1; EE 13 F2 p. 113)], a 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 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 1990, L 129, p. 33),] e 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 (Quarta Diretiva sobre o seguro automóvel) [(JO 2000, L 181, p. 65)], foram por diversas vezes alteradas de modo substancial [...]. Por razões de clareza e racionalidade, deverá proceder-se à codificação dessas quatro diretivas, bem como da 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] do Conselho e a Diretiva [2000/26] relativas ao seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis [(JO 2005, L 149, p. 14)].
 - (2) O seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis (seguro automóvel) assume especial importância para os cidadãos europeus na qualidade de tomadores de seguros ou vítimas de um acidente. Representa igualmente uma preocupação significativa para as empresas de seguros, uma vez que constitui uma parte importante do seguro não-vida na Comunidade. O seguro automóvel tem igualmente repercussões sobre a livre circulação das pessoas e veículos. [...]

4 O artigo 1.º da Diretiva 2009/103 contém as seguintes definições:

«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;

[...]

4) “Território onde o veículo tem o seu estacionamento habitual”:

a) O território do Estado da chapa de matrícula do veículo, independentemente de esta ser definitiva ou temporária;

[...]»

5 O artigo 3.º desta diretiva, sob a epígrafe «Obrigação de segurar veículos», dispõe, no primeiro parágrafo:

«Cada Estado-Membro, sem prejuízo do artigo 5.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.»

6 Nos termos do artigo 4.º da referida diretiva, que tem por epígrafe «Fiscalização do seguro»:

«Os Estados-Membros abstêm-se de proceder à fiscalização do seguro de responsabilidade civil de veículos que tenham o seu estacionamento habitual no território de outro Estado-Membro e de veículos que tenham o seu estacionamento habitual no território de países terceiros e entrem no seu território a partir do território de outro Estado-Membro. Todavia, os Estados-Membros podem realizar uma fiscalização não sistemática do seguro, de forma não discriminatória, no âmbito de um controlo que não tenha por objetivo exclusivo a verificação do seguro.»

7 O artigo 5.º da Diretiva 2009/103, sob a epígrafe «Derrogação à obrigação de segurar veículos», prevê:

«1. Cada Estado-Membro pode não aplicar as disposições do artigo 3.º, em relação a certas pessoas, singulares ou coletivas, de direito público ou privado, numa lista elaborada por este Estado e notificada aos outros Estados-Membros e à Comissão [Europeia].

Neste caso, o Estado-Membro que tiver previsto tal derrogação toma todas as medidas adequadas para assegurar o ressarcimento dos prejuízos causados no seu território e no território de qualquer outro Estado-Membro pelos veículos pertencentes a essas pessoas.

[...]

2. Cada Estado-Membro pode derrogar às disposições do artigo 3.º no respeitante a certos tipos de veículos ou a certos veículos que tenham uma chapa especial, incluídos numa lista elaborada por esse Estado e notificada aos outros Estados-Membros e à Comissão.

Em tal caso, os Estados-Membros asseguram que os veículos referidos no primeiro parágrafo sejam tratados do mesmo modo que os veículos relativamente aos quais não tenha sido satisfeita a obrigação de seguro prevista no artigo 3.º

[...]»

- 8 O artigo 10.º desta diretiva, sob a epígrafe «Organismo responsável pela indemnização», especifica, no seu n.º 1, primeiro parágrafo:

«Cada Estado-Membro deve criar ou autorizar a criação de um organismo que tenha por função reparar, pelo menos dentro dos limites da obrigação de seguro, os danos materiais e pessoais causados por veículos não identificados ou relativamente aos quais não tiver sido satisfeita a obrigação de seguro referida no artigo 3.º»

Direito polaco

- 9 A ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Lei relativa ao Seguro Obrigatório, ao Fundo de Garantia dos Seguros e ao Departamento dos Seguradores Automóveis Polacos), de 22 de maio de 2003, na sua versão aplicável ao litígio no processo principal (Dz. U. de 2018, posição 473) (a seguir «Lei relativa ao Seguro Obrigatório»), enuncia, no seu artigo 10.º, n.º 2:

«Podem ser intentadas ações nos tribunais comuns a fim de determinar se foi ou não cumprida a obrigação de seguro.»

- 10 O artigo 23.º, n.º 1, da Lei relativa ao Seguro Obrigatório dispõe que o detentor de um veículo automóvel é obrigado a celebrar um contrato de seguro obrigatório de responsabilidade civil para detentores de veículos automóveis relativamente a danos resultantes da circulação do veículo automóvel em seu poder.

- 11 Nos termos do artigo 31.º, n.º 3, desta lei:

«Em caso de cessão ou transmissão da propriedade de um veículo a motor matriculado, cujo detentor não tenha celebrado um contrato de seguro de responsabilidade civil para detentores de veículos automóveis, apesar da obrigação [prevista na presente lei] de o fazer, o detentor ao qual tenha sido cedida ou transmitida a propriedade será obrigado a celebrar um contrato de seguro de responsabilidade civil para detentores de veículos automóveis na data da cessão ou transmissão da propriedade do veículo, e o mais tardar no momento da entrada em circulação do veículo. [...]»

- 12 O artigo 33.º da referida lei especifica que o seguro obrigatório de responsabilidade civil para detentores de veículos automóveis cessa, nomeadamente, no momento do cancelamento da matrícula do veículo automóvel ou pela entrega de um veículo incompleto a uma empresa de desmantelamento ou de reciclagem de veículos, com base num certificado de homologação de um veículo incompleto referido na ustawa o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Lei relativa à Reciclagem dos Veículos Retirados da Circulação), de 20 de janeiro de 2005 (Dz. U. de 2018, posição 578), ou com base num documento equivalente emitido noutro Estado-Membro.

- 13 Em conformidade com o artigo 84.º, n.º 1, da mesma lei, o Fundo de Garantia é o organismo habilitado a fiscalizar o cumprimento da obrigação de celebrar um contrato de seguro de responsabilidade civil que incumbe aos detentores de veículos automóveis. O artigo 88.º, n.º 7, da referida lei impõe o pagamento de uma coima ao Fundo de Garantia a quem não celebrar um contrato dessa natureza.

- 14 A ustawa Prawo o ruchu drogowym (Lei que Aprova o Código da Estrada), de 20 de junho de 1997, na sua versão aplicável ao litígio no processo principal (Dz. U. de 2018, posição 1990), estabelece, no artigo 130.ºa, as condições para a remoção de um veículo a expensas do proprietário. O n.º 10 deste artigo prevê, no seu primeiro parágrafo:

«No que respeita a veículos que tenham sido retirados da via pública, nas circunstâncias previstas nos n.ºs 1 ou 2[, nomeadamente quando o estado técnico do veículo ponha em perigo a segurança rodoviária ou em caso de incumprimento das regras de estacionamento], o *starosta* (presidente da autarquia) requer ao tribunal a prolação de uma decisão de perda do veículo a favor do *powiat* (distrito), se o proprietário ou uma pessoa autorizada, que tenha sido devidamente notificada, não tiver levantado o veículo no prazo de três meses a contar da sua retirada. A notificação deve conter informações sobre as consequências do não levantamento do veículo.»

Litígio no processo principal e questões prejudiciais

- 15 Por Decisão de 16 de janeiro de 2018, o Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Tribunal de Primeira Instância de Ostrów Wielkopolski, Polónia) decretou a perda a favor do Distrito de um veículo matriculado na Polónia, em conformidade com o procedimento previsto no artigo 130.ºa, n.º 10, da Lei que Aprova o Código da Estrada. Essa decisão transitou em julgado em 7 de fevereiro de 2018, data em que o Distrito se tornou proprietário do veículo.
- 16 O Distrito apresentou um pedido de notificação da referida decisão, acompanhada de uma certidão comprovativa do seu trânsito em julgado, bem como um pedido de aposição da fórmula executória. Os pedidos foram deferidos em 20 de abril de 2018. Sendo esse dia uma sexta-feira, o Distrito contratualizou o seguro do veículo com efeitos a partir do dia de abertura da Administração seguinte, a saber, segunda-feira, dia 23 de abril de 2018.
- 17 Resulta dos autos submetidos ao Tribunal de Justiça que o veículo em causa foi examinado por um perito em 2 de maio de 2018. Esse exame pericial constatou que era impossível ligar o motor do veículo, que estava em mau estado técnico, que se tratava de sucata e que tinha um valor de mercado de 400 zlóti polacos (PLN) (cerca de 89 euros).
- 18 Atendendo ao seu estado técnico, o Distrito decidiu mandar o veículo para a sucata. Este último foi então entregue, com vista à sua destruição, a um centro de desmantelamento, que emitiu um certificado de desmantelamento do mesmo. A matrícula do veículo foi cancelada em 22 de junho de 2018 com base nesse certificado.
- 19 Por carta de 10 de julho de 2018, o Fundo de Garantia informou o Distrito de que tinha constatado que o referido veículo não tinha tido seguro até 22 de abril de 2018 e de que devia pagar uma coima de 4 200 PLN (cerca de 933 euros) por não ter cumprido a obrigação que lhe incumbia de celebrar um contrato de seguro de responsabilidade civil resultante da circulação desse veículo no período compreendido entre 7 de fevereiro e 22 de abril de 2018 (a seguir «período controvertido»).
- 20 Em 25 de setembro de 2018, o Distrito intentou uma ação no Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Tribunal de Primeira Instância de Ostrów Wielkopolski), o órgão jurisdicional de reenvio, pedindo que fosse declarado que não tinha a obrigação de segurar o veículo no período controvertido. A este respeito, o Distrito alega, por um lado, que não podia celebrar um contrato de seguro antes de, em 20 de abril de 2018, obter a cópia da declaração de perda e, por outro, que, nesse período, o veículo se encontrava num parque de estacionamento vigiado e não estava apto a circular, pelo que não poderiam resultar quaisquer danos da sua circulação.

- 21 O Fundo de Garantia pede que a ação seja julgada improcedente, uma vez que o estado técnico do veículo não é, em seu entender, importante no que respeita à obrigação de os detentores de veículos automóveis celebrarem um contrato de seguro de responsabilidade civil resultante da circulação dos mesmos.
- 22 O órgão jurisdicional de reenvio refere que os veículos cuja perda tenha sido declarada são submetidos a um exame técnico por um perito e que o veículo que tenha sido declarado inapto a circular é enviado, mediante um auto de entrega-receção, para um centro de desmantelamento para destruição, e o centro de desmantelamento emite um certificado de desmantelamento, que constitui a base para o cancelamento da matrícula do veículo.
- 23 O mesmo órgão jurisdicional esclarece que a obrigação de seguro prevista no artigo 23.º, n.º 1, da Lei relativa ao Seguro Obrigatório se aplica independentemente da questão de saber se o veículo em causa está apto a circular ou se se destina a ser destruído devido ao seu estado técnico, que impede que seja utilizado como meio de transporte, e que, do mesmo modo, a obrigação de seguro prevista no artigo 31.º, n.º 3, dessa lei, em caso de transmissão ou de cessão do direito de propriedade de um veículo matriculado cujo detentor inicial não tenha, apesar da sua obrigação nesse sentido, celebrado tal contrato, como no processo de que conhece, se aplica independentemente da questão de saber se o veículo em causa pode ser utilizado como meio de transporte e mesmo se o novo proprietário tenciona desmantelá-lo.
- 24 Relativamente aos factos, refere que, por um lado, durante todo o período controvertido, o veículo em causa esteve imobilizado num parque de estacionamento vigiado e, tendo em conta o seu estado técnico, era impossível qualquer deslocação no mesmo. Por outro lado, de acordo com a vontade do proprietário, o veículo destinava-se a ser desmantelado, destruição que efetivamente ocorreu, dado que o seu estado técnico foi definido como «sucata».
- 25 Neste contexto, interroga-se sobre a possibilidade de excluir a obrigação de celebrar um contrato de seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis quando o veículo em causa está imobilizado num terreno privado, se tornou propriedade de uma autarquia com base numa decisão judicial transitada em julgado, não está apto a circular e se destina a ser destruído por decisão do proprietário.
- 26 A este respeito, e considerando, nomeadamente, o Acórdão de 4 de setembro de 2018, Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661), pergunta se o facto de um veículo estar apto a circular e a ser utilizado como meio de transporte é um elemento necessário à qualificação de «veículo», na aceção do artigo 1.º, ponto 1, da Diretiva 2009/103. Em seu entender, por força desse acórdão, o Distrito não tinha a obrigação de contratar um seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis, uma vez que, ao momento da aquisição do veículo em causa, o Distrito não tinha a intenção de o pôr em circulação e que, a partir desse momento e até à sua destruição, o veículo não estava apto a circular nem se destinava a circular, pelo que não podia cumprir a sua função de meio de transporte. No entanto, por força do artigo 31.º, n.º 3, da Lei relativa ao Seguro Obrigatório, o Distrito era obrigado a celebrar tal seguro para o veículo em causa.
- 27 Nestas circunstâncias, o Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Tribunal de Primeira Instância de Ostrów Wielkopolski) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:
- «1) Deve o artigo 3.º da Diretiva [2009/103] ser interpretado no sentido de que a obrigação de celebrar um seguro de responsabilidade civil automóvel abrange mesmo os casos em que uma autarquia — um distrito [Powiat] — adquiriu, com base numa decisão judicial, o direito de propriedade de um veículo que não está apto a circular e se encontra num terreno privado, neste caso um parque de estacionamento vigiado, situado fora da via pública e, em consequência da decisão do seu proprietário, se destina a ser destruído?

- 2) Deve este artigo ser também interpretado no sentido de que, nestas circunstâncias, não recai sobre a autarquia, enquanto proprietária do veículo, a obrigação de segurar o veículo, sem prejuízo da responsabilidade que o [Fundo de Garantia] suporta perante terceiros lesados?»

Quanto às questões prejudiciais

Quanto à admissibilidade

- 28 O Fundo de Garantia contesta a admissibilidade das questões submetidas. A este respeito, sustenta que, na medida em que são relativas ao estatuto da entidade proprietária do veículo e ao modo de aquisição do mesmo, não têm uma relação com a interpretação do artigo 3.º da Diretiva 2009/103, tendo por objeto, na realidade, a interpretação do direito nacional, e que, visto que são relativas ao estado técnico do veículo, ao seu lugar de estacionamento e à intenção do proprietário de o enviar para a sucata, o Tribunal de Justiça já respondeu a essas questões, pelo que não é necessário responder-lhes novamente.
- 29 Em primeiro lugar, cabe recordar que, segundo jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, no âmbito da cooperação entre este e os órgãos jurisdicionais nacionais instituída pelo artigo 267.º TFUE, o juiz nacional, a quem foi submetido o litígio e que deve assumir a responsabilidade pela decisão judicial a tomar, tem competência exclusiva para apreciar, tendo em conta as especificidades do processo, tanto a necessidade de uma decisão prejudicial para poder proferir a sua decisão como a pertinência das questões que submete ao Tribunal de Justiça. Consequentemente, desde que as questões submetidas sejam relativas à interpretação do direito da União, o Tribunal de Justiça é, em princípio, obrigado a pronunciar-se [Acórdãos de 15 de janeiro de 2013, Križan e o., C-416/10, EU:C:2013:8, n.º 53 e jurisprudência referida, e de 24 de novembro de 2020, Openbaar Ministerie (Falsificação de documento), C-510/19, EU:C:2020:953, n.º 25].
- 30 Daqui se conclui que as questões relativas ao direito da União gozam de uma presunção de pertinência. O Tribunal de Justiça só pode recusar pronunciar-se sobre uma questão prejudicial submetida por um órgão jurisdicional nacional se for manifesto que a interpretação solicitada do direito da União não tem nenhuma relação com a realidade ou com o objeto do litígio no processo principal, quando o problema for hipotético ou ainda quando o Tribunal de Justiça não dispuser dos elementos de facto e de direito necessários para dar uma resposta útil às questões que lhe são submetidas [Acórdãos de 15 de janeiro de 2013, Križan e o., C-416/10, EU:C:2013:8, n.º 54 e jurisprudência referida, e de 24 de novembro de 2020, Openbaar Ministerie (Falsificação de documento), C-510/19, EU:C:2020:953, n.º 26].
- 31 No caso em apreço, as questões submetidas têm expressamente por objeto a interpretação do artigo 3.º da Diretiva 2009/103, dado que o órgão jurisdicional de reenvio se interroga, em substância, sobre o alcance da obrigação de celebrar um seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis, conforme prevista neste artigo.
- 32 Além disso, é manifesto que o presente caso não integra nenhuma das três hipóteses enunciadas na jurisprudência recordada no n.º 30 do presente acórdão, não permitindo, de resto, nenhum dos argumentos aduzidos pelo Fundo de Garantia demonstrar a verificação de alguma delas e, assim, ilidir a presunção de pertinência de que gozam as questões relativas ao direito da União.
- 33 Em segundo lugar, não é de forma alguma proibido a um órgão jurisdicional nacional submeter ao Tribunal de Justiça uma questão prejudicial cuja resposta, no entender de uma das partes no processo principal, não suscita nenhuma dúvida razoável. Assim, e mesmo admitindo que seja esse o caso, esta questão não se torna por isso inadmissível (Acórdãos de 1 de dezembro de 2011, Painer, C-145/10, EU:C:2011:798, n.ºs 64, 65 e jurisprudência referida, e de 9 de julho de 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, n.º 22).

34 Por conseguinte, há que concluir que as questões submetidas são admissíveis.

Quanto ao mérito

- 35 A título preliminar, importa salientar, por um lado, que, com as suas duas questões, que importa examinar em conjunto, o órgão jurisdicional de reenvio questiona o Tribunal de Justiça, em substância, sobre o alcance da obrigação de seguro prevista no artigo 3.º, primeiro parágrafo, da Diretiva 2009/103. Ora, como resulta do seu primeiro considerando, a Diretiva 2009/103 procedeu à codificação das diretivas anteriores relativas 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, sem lhes introduzir alterações substanciais. A jurisprudência relativa a estas diretivas anteriores é, portanto, transponível para a interpretação das disposições equivalentes da Diretiva 2009/103.
- 36 Por outro lado, segundo o artigo 3.º, primeiro parágrafo, da Diretiva 2009/103, cada Estado-Membro, sem prejuízo do artigo 5.º desta diretiva, 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 No entanto, embora o artigo 5.º da Diretiva 2009/103 preveja que cada Estado-Membro pode, nas condições estabelecidas neste artigo, não aplicar as disposições do artigo 3.º desta diretiva em relação, segundo o n.º 1 do referido artigo 5.º, a certas pessoas, singulares ou coletivas, de direito público ou privado, ou, segundo o n.º 2 do mesmo artigo 5.º, a certos tipos de veículos ou a certos veículos que tenham uma chapa especial, afigura-se que a República da Polónia não exerceu essa faculdade relativamente a veículos adquiridos pelas autarquias com base em decisões judiciais, como o que está em causa no processo principal. Por conseguinte, o facto de esse veículo ter sido adquirido por uma autarquia com base numa decisão judicial não tem, *in casu*, pertinência para efeitos da aplicabilidade do referido artigo 3.º, primeiro parágrafo, no âmbito do presente pedido prejudicial.
- 38 Nestas condições, cabe considerar que, com as suas duas questões, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 3.º, primeiro parágrafo, da Diretiva 2009/103 deve ser interpretado no sentido de que a celebração de um contrato de seguro de responsabilidade civil relativa à circulação de um veículo automóvel é obrigatória quando o veículo em causa está matriculado num Estado-Membro, se encontra num terreno privado, não está apto a circular devido ao seu estado técnico e, por opção do proprietário, se destina a ser destruído.
- 39 Como o Tribunal de Justiça já declarou, este artigo 3.º, primeiro parágrafo, redigido em termos muito genéricos, impõe aos Estados-Membros que instituíam, nas suas ordens jurídicas internas, uma obrigação geral de seguro dos veículos (Acórdão de 4 de setembro de 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, n.º 36 e jurisprudência referida).
- 40 Assim, cada Estado-Membro deve assegurar que, sob reserva das derrogações previstas no artigo 5.º desta diretiva, todos os veículos com estacionamento habitual no seu território estejam cobertos por um contrato celebrado com uma companhia de seguros, de modo a garantir, nos limites definidos pelo direito da União, a responsabilidade civil resultante do referido veículo (Acórdão de 4 de setembro de 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, n.º 37 e jurisprudência referida).
- 41 A este respeito, importa recordar que o conceito de «veículo» é definido no artigo 1.º, ponto 1, da Diretiva 2009/103 como «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».

- 42 Como o Tribunal de Justiça tem reiteradamente declarado, esta definição é independente da utilização que se faça, ou se possa fazer, do veículo em causa (Acórdão de 4 de setembro de 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, n.º 38 e jurisprudência referida).
- 43 O Tribunal de Justiça também já declarou que esta definição milita a favor de uma conceção objetiva do conceito de «veículo», que é independente da intenção do proprietário do veículo ou de outra pessoa de o utilizar efetivamente (Acórdão de 4 de setembro de 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, n.º 39).
- 44 Por outro lado, sublinhou que a questão do alcance da obrigação de celebrar um seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis deve, por razões de segurança jurídica, ser determinada antecipadamente, ou seja, antes de um eventual envolvimento do veículo em causa num acidente (Acórdão de 4 de setembro de 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, n.º 40).
- 45 O Tribunal de Justiça deduziu daí que o facto de, em substância, ter declarado, nos Acórdãos de 4 de setembro de 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), de 28 de novembro de 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908), e de 20 de dezembro de 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007), que só os casos de utilização do veículo segurado que constituam uma utilização deste como meio de transporte e, em consequência, se enquadrem no conceito de «circulação de veículos», na aceção do artigo 3.º, primeiro parágrafo, da Diretiva 2009/103, são suscetíveis de implicar a cobertura pela seguradora, ao abrigo do contrato de seguro de responsabilidade civil resultante da circulação desse veículo, do prejuízo causado por este último não significa, de forma alguma, que a existência da obrigação de contratar tal seguro deva ser determinada em função da utilização efetiva do veículo em causa como meio de transporte num dado momento (Acórdão de 4 de setembro de 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, n.º 41).
- 46 O Tribunal de Justiça concluiu do exposto que um veículo que está matriculado, e, portanto, não foi regularmente retirado da circulação, e que está apto a circular se enquadra no conceito de «veículo», na aceção do artigo 1.º, ponto 1, da Diretiva 2009/103, e, por conseguinte, não deixa de estar sujeito à obrigação de seguro enunciada no artigo 3.º, primeiro parágrafo, desta diretiva, apenas por o proprietário já não ter a intenção de conduzi-lo e o imobilizar num terreno privado (Acórdão de 4 de setembro de 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, n.º 42). Em consequência, a celebração de um contrato de seguro de responsabilidade civil relativa à circulação de um veículo automóvel é obrigatória, por força do artigo 3.º, primeiro parágrafo, da referida diretiva, quando o veículo em causa continua matriculado num Estado-Membro e está apto a circular, mas se encontra, unicamente por opção do proprietário, que já não tenciona conduzi-lo, estacionado num terreno privado (Acórdão de 4 de setembro de 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, n.º 52).
- 47 O mesmo vale, em princípio, para um veículo matriculado num Estado-Membro que se encontra num terreno privado e se destina a ser destruído por opção do proprietário, mesmo quando o veículo não esteja, num dado momento, apto a circular devido ao seu estado técnico.
- 48 Com efeito, em primeiro lugar, como foi recordado no n.º 43 do presente acórdão, o conceito de «veículo», na aceção do artigo 1.º, ponto 1, da Diretiva 2009/103, é um conceito objetivo. Ora, o estado técnico de um veículo, e, por conseguinte, a sua aptidão para circular, é suscetível de variar ao longo do tempo e a sua eventual reabilitação depende, pelo menos em larga medida, de fatores subjetivos, como, nomeadamente, a vontade do proprietário ou do detentor de efetuar ou mandar efetuar os arranjos que se impõem e a disponibilidade do orçamento necessário para o efeito. Por conseguinte, se o simples facto de um veículo estar, num dado momento, inapto a circular bastasse para o privar da qualidade de veículo, na aceção do artigo 1.º, ponto 1, da Diretiva 2009/103, e bastasse, assim, para o fazer escapar à obrigação de seguro prevista no artigo 3.º, primeiro parágrafo, desta diretiva, o carácter objetivo deste conceito de «veículo» seria posto em causa.

- 49 A este respeito, importa sublinhar que, como salientou o advogado-geral no n.º 59 das suas conclusões, decorre da jurisprudência recordada nos n.ºs 44 e 45 do presente acórdão que a obrigação de seguro prevista no artigo 3.º, primeiro parágrafo, da Diretiva 2009/103 não depende da utilização do veículo como meio de transporte num dado momento nem da questão de saber se o veículo em questão causou, eventualmente, danos.
- 50 Daqui decorre que, contrariamente ao que considera o órgão jurisdicional de reenvio, o simples facto de um veículo matriculado estar, num dado momento, inapto a circular devido ao seu estado técnico, mesmo que tal suceda logo a partir da transmissão do direito de propriedade, e estar, portanto, eventualmente, inapto a causar um dano abrangido pelo conceito de «circulação de veículos», na aceção do artigo 3.º, primeiro parágrafo, da Diretiva 2009/103, não permite excluí-lo da obrigação de seguro prevista nesta disposição.
- 51 Do mesmo modo, uma vez que o referido conceito de «veículo» é, em conformidade com a jurisprudência recordada no n.º 43 do presente acórdão, independente da intenção do proprietário ou de outra pessoa de o utilizar efetivamente, o facto de o proprietário ou outra pessoa ter a intenção de destruir o veículo também não permite que se considere que o mesmo veículo perde, pelo simples facto dessa intenção, a qualidade de «veículo», na aceção do artigo 1.º, ponto 1, da Diretiva 2009/103, e escapa, assim, a esta obrigação de seguro, a menos que também se viole o carácter objetivo deste conceito.
- 52 Além disso, fazer depender a qualificação de «veículo», na aceção desta disposição, e, por conseguinte, o alcance da obrigação de seguro prevista no artigo 3.º, primeiro parágrafo, da Diretiva 2009/103, dos referidos fatores subjetivos poria igualmente em causa a previsibilidade, a estabilidade e a continuidade desta obrigação, cujo cumprimento é, porém, necessário para garantir a segurança jurídica, como resulta, em substância, da jurisprudência recordada no n.º 44 do presente acórdão.
- 53 Em segundo lugar, embora o artigo 10.º, n.º 1, da Diretiva 2009/103 obrigue os Estados-Membros a criar um organismo que tenha por função reparar, pelo menos dentro dos limites da obrigação de seguro prevista no direito da União, os danos materiais ou pessoais causados, designadamente, por veículos relativamente aos quais não tenha sido satisfeita a obrigação de seguro referida no artigo 3.º desta diretiva, a intervenção desse organismo foi concebida como uma medida de último recurso, prevista unicamente nos casos mencionados nessa disposição, e não se pode considerar que constitua a criação de um sistema de garantia de seguro de responsabilidade civil relativa à circulação de veículos fora dos casos referidos (Acórdão de 4 de setembro de 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, n.º 45 e jurisprudência referida).
- 54 Com efeito, o alcance da intervenção obrigatória do organismo de indemnização referido neste artigo 10.º, n.º 1, coincide, no que se refere aos danos causados por um veículo identificado, com o alcance da obrigação geral de seguro prevista no artigo 3.º, primeiro parágrafo, da Diretiva 2009/103, pelo que a intervenção obrigatória deste organismo em tal situação não pode alargar-se aos casos em que o veículo envolvido num acidente não estava sujeito à obrigação de seguro (v., neste sentido, Acórdão de 4 de setembro de 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, n.º 46).
- 55 Daqui resulta que a eventual intervenção do organismo de indemnização referido no mencionado artigo 10.º, n.º 1, que os Estados-Membros podem prever, apenas nos termos do direito nacional, em circunstâncias diferentes das enunciadas nesta disposição, não pode ser tida em conta para determinar o alcance da obrigação de seguro prevista no artigo 3.º, primeiro parágrafo, da Diretiva 2009/103.
- 56 Daqui decorre também que, uma vez que a intervenção deste organismo só está prevista, por força da Diretiva 2009/103, e tratando-se de um veículo identificado, para os casos em que seja obrigatória a celebração do seguro a que se refere o artigo 3.º, primeiro parágrafo, da Diretiva 2009/103, a interpretação adotada no n.º 47 do presente acórdão impõe-se igualmente para assegurar a realização do objetivo de proteção das vítimas de acidentes de viação causados por veículos automóveis, dado

que esta interpretação garante que essas vítimas sejam, em qualquer circunstância, ressarcidas, seja pela seguradora, nos termos de um contrato celebrado para o efeito, seja pelo organismo referido no artigo 10.º da Diretiva 2009/103, no caso de não ter sido cumprida a obrigação de segurar o veículo envolvido no acidente ou quando o veículo não tiver sido identificado. A este respeito, cabe salientar que este objetivo, visado pelas sucessivas diretivas relativas ao seguro de responsabilidade civil resultante da circulação deste tipo de veículos, foi constantemente prosseguido e reforçado pelo legislador da União Europeia e que volta a ser afirmado no considerando 2 da Diretiva 2009/103 (v., neste sentido, Acórdão de 4 de setembro de 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, n.º 47 e jurisprudência referida).

- 57 Em terceiro lugar, a interpretação adotada no n.º 47 do presente acórdão permite igualmente assegurar da melhor forma possível a observância do objetivo que visa garantir a livre circulação tanto dos veículos com estacionamento habitual no território da União como das pessoas a bordo dos mesmos, que figura igualmente entre os objetivos prosseguidos pela legislação da União em matéria de seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis, como também decorre do considerando 2 da Diretiva 2009/103. Com efeito, como salientou o advogado-geral no n.º 41 das suas conclusões, só quando a proteção sólida das vítimas potenciais de acidentes causados por veículos automóveis é assegurada se pode exigir aos Estados-Membros, nos termos do artigo 4.º da Diretiva 2009/103, que se abstenham de proceder à fiscalização sistemática do seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos que entrem nos seus territórios a partir do território de outros Estados-Membros, o que é essencial para garantir esta livre circulação.
- 58 Em quarto lugar, importa, no entanto, observar que, embora a matrícula de um veículo comprove, em princípio, a sua aptidão para circular e, assim, para ser utilizado como meio de transporte, não se pode excluir que um veículo matriculado esteja, objetivamente, definitivamente inapto a circular devido ao seu mau estado técnico. Ora, em tal circunstância, para que as considerações expostas nos n.ºs 48 a 52 do presente acórdão sejam respeitadas, a constatação dessa inaptidão definitiva para circular e, conseqüentemente, a da perda da qualidade de «veículo», na aceção do artigo 1.º, ponto 1, da Diretiva 2009/103, devem ser feitas objetivamente. Tendo em conta a jurisprudência recordada no n.º 46 do presente acórdão, é necessário, portanto, para que um veículo dessa natureza seja excluído da obrigação de seguro prevista no artigo 3.º, primeiro parágrafo, da Diretiva 2009/103, que tenha sido oficialmente retirado da circulação, em conformidade com a regulamentação nacional aplicável.
- 59 A este respeito, embora o cancelamento da matrícula do veículo considerado possa constituir tal constatação objetiva, importa, todavia, salientar que a Diretiva 2009/103 não regulamenta a forma como o veículo, definitivamente inapto para a sua função de meio de transporte, pode ser legalmente retirado da circulação. Por conseguinte, esta diretiva não proíbe que a retirada regular desse veículo da circulação seja, segundo a regulamentação nacional aplicável, constatada de uma maneira diferente do cancelamento da matrícula do veículo em causa.
- 60 Atendendo a todo o exposto, há que considerar que um veículo que está matriculado num Estado-Membro continua sujeito à obrigação de seguro prevista no artigo 3.º, primeiro parágrafo, da Diretiva 2009/103, enquanto não for regularmente retirado da circulação em conformidade com a regulamentação nacional aplicável.
- 61 No caso em apreço, resulta dos autos submetidos ao Tribunal de Justiça que, embora, durante o período controvertido, o veículo em causa no processo principal estivesse imobilizado num parque de estacionamento vigiado e inapto a circular devido ao seu mau estado técnico, continuava, porém, matriculado num Estado-Membro, onde tinha, portanto, o seu estacionamento habitual, na aceção do artigo 1.º, ponto 4, alínea a), da Diretiva 2009/103, e não tinha, em nenhum momento durante esse período, sido retirado regularmente da circulação em conformidade com a regulamentação nacional aplicável. Por conseguinte, e sem prejuízo das verificações que incumbe ao órgão jurisdicional de reenvio efetuar, afigura-se que, ao longo de todo o período referido, esse veículo continuava a estar

sujeito à obrigação de seguro enunciada no artigo 3.º, primeiro parágrafo, da Diretiva 2009/103, independentemente do facto de se encontrar num terreno privado, de não estar apto a circular devido ao seu estado técnico e de o Distrito ter tido a intenção de mandar o referido veículo para a sucata.

- 62 Atendendo a todas as considerações expostas, há que responder às questões submetidas que o artigo 3.º, primeiro parágrafo, da Diretiva 2009/103 deve ser interpretado no sentido de que a celebração de um contrato de seguro de responsabilidade civil relativa à circulação de um veículo automóvel é obrigatória quando o veículo em causa está matriculado num Estado-Membro, quando o veículo não tenha sido regularmente retirado da circulação em conformidade com a regulamentação nacional aplicável.

Quanto às despesas

- 63 Revestindo o processo, quanto às partes na causa 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 (Quinta Secção) declara:

O artigo 3.º, primeiro parágrafo, da Diretiva 2009/103/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de setembro de 2009, relativa 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 a celebração de um contrato de seguro de responsabilidade civil relativa à circulação de um veículo automóvel é obrigatória quando o veículo em causa está matriculado num Estado-Membro, quando o veículo não tenha sido regularmente retirado da circulação em conformidade com a regulamentação nacional aplicável.

Assinaturas