Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Grande Secção)

4 de setembro de 2018 *

«Reenvio prejudicial — Seguro obrigatório de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis — Diretiva 72/166/CEE — Artigo 3.º, n.º 1 — Segunda Diretiva 84/5/CEE — Artigo 1.º, n.º 4 — Obrigação de subscrever um contrato de seguro — Veículo estacionado num terreno particular — Direito de regresso do organismo de indemnização contra o proprietário do veículo não segurado»

No processo C-80/17,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Supremo Tribunal de Justiça (Portugal), por decisão de 7 de fevereiro de 2017, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 14 de fevereiro de 2017, no processo

Fundo de Garantia Automóvel

contra

Alina Antónia Destapado Pão Mole Juliana,

Cristiana Micaela Caetano Juliana,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Grande Secção),

composto por: K. Lenaerts, presidente, M. Ilešič, L. Bay Larsen, T. von Danwitz e J. Malenovský, presidentes de secção, E. Juhász, A. Borg Barthet, J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev (relator), M. Berger, F. Biltgen, K. Jürimäe, C. Lycourgos, M. Vilaras e E. Regan, juízes,

advogado-geral: M. Bobek,

secretário: M. Ferreira, administradora principal,

vistos os autos e após a audiência de 30 de janeiro de 2018,

vistas as observações apresentadas:

– em representação do Governo português, por L. Inez Fernandes, M. Figueiredo e T. Larsen, na qualidade de agentes,

– em representação do Governo alemão, por T. Henze e M. Hellmann, na qualidade de agentes,

– em representação da Irlanda, por M. Browne, G. Hodge, E. Creedon e A. Joyce, na qualidade de agentes, assistidos por G. Gilmore, BL,

* Língua do processo: português.

– em representação do Governo espanhol, por V. Ester Casas, na qualidade de agente,

– em representação do Governo italiano, por G. Palmieri, na qualidade de agente, assistida por P. Garofoli, avvocato dello Stato,

– em representação do Governo letão, por I. Kucina e G. Bambāne, na qualidade de agentes,

– em representação do Governo do Reino Unido, por S. Brandon, C. Brodie, R. Fadoju e G. Brown, na qualidade de agentes, assistidos por A. Bates, barrister,

– em representação da Comissão Europeia, por K.-P. Wojcik e B. Rechena, na qualidade de agentes,

ouvidas as conclusões do advogado-geral na audiência de 26 de abril de 2018,

profere o presente

Acórdão

1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação do artigo 3.º 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 1972, L 103, p. 1; EE 13 F2 p. 113), conforme alterada pela Diretiva 2005/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2005 (JO 2005, L 149, p. 14) (a seguir «Primeira Diretiva»), e do artigo 1.º, n.º 4, 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), conforme alterada pela Diretiva 2005/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2005 (JO 2005, L 149, p. 14) (a seguir «Segunda Diretiva»).

2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe o Fundo de Garantia Automóvel (Portugal, a seguir «Fundo») a Alina Antónia Destapado Pão Mole Juliana e Cristiana Micaela Caetano Juliana, a respeito do reembolso das indemnizações pagas pelo Fundo às vítimas de um acidente em que esteve envolvido o veículo pertencente a Alina A. Destapado Pão Mole Juliana e conduzido pelo seu filho.

Quadro jurídico

Direito da União

3 A 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), revogou a Primeira e Segunda Diretivas. Todavia, atendendo à data dos factos no processo principal, há que ter em conta estas duas últimas diretivas.

4 O artigo 1.º da Primeira Diretiva enunciava:

«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 O artigo 3.º, n.º 1, desta diretiva dispunha:

«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 previa:

«Cada Estado-Membro pode não aplicar as disposições do artigo 3.º, em relação a:

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.

Neste caso, o Estado-Membro que prevê esta 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. [...]

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.

Em tal caso, os Estados-Membros assegurarão que os veículos mencionados no primeiro parágrafo da presente alínea sejam tratados do mesmo modo que os veículos relativamente aos quais não tenha sido satisfeita a obrigação de seguro prevista no n.º 1 do artigo 3.º [...]»

7 O artigo 1.º, n.º 4, da Segunda Diretiva dispunha:

«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 tenha sido satisfeita a obrigação de seguro referida no n.º 1.

O primeiro parágrafo não prejudica o direito que assiste aos Estados-Membros de atribuírem ou não à intervenção desse organismo um caráter subsidiário, nem o direito de regulamentarem os direitos de regresso entre este organismo e o responsável ou responsáveis pelo sinistro e outras seguradoras ou organismos de segurança social obrigados a indemnizar a vítima pelo mesmo sinistro. Todavia, os Estados-Membros não permitirão que o organismo em questão subordine o pagamento da indemnização à condição de a vítima provar, seja por que meio for, que a pessoa responsável não pode ou não quer pagar.»

Direito português

8 O artigo 1.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 522/85 — Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel, de 31 de dezembro de 1985 (*Diário da República*, série I, n.º 301, 6.º suplemento, de 31 de dezembro 1985), na sua versão vigente à data dos factos no processo principal (a seguir «Decreto-Lei n.º 522/85»), prevê que toda a pessoa que possa ser civilmente responsável pela reparação de danos patrimoniais e não patrimoniais decorrentes de lesões corporais ou materiais causadas a terceiros por um veículo terrestre a motor, seus reboques ou semirreboques, deve, para que esses veículos possam circular, encontrar-se, nos termos do presente diploma, coberta por um seguro que garanta essa mesma responsabilidade.

9 Nos termos do artigo 2.º deste decreto-lei, a obrigação de segurar impende, em princípio, sobre o proprietário do veículo.

10 O artigo 8.º, n.ºs 1 e 2, do referido decreto-lei dispõe que o contrato de seguro garante a responsabilidade civil do tomador do seguro, dos sujeitos da obrigação de segurar previstos no artigo 2.º e dos legítimos detentores e condutores do veículo, bem como as indemnizações devidas pelos autores de furto, roubo, furto de uso do veículo ou de acidentes de viação dolosamente provocados, salvo determinadas exceções.

11 Por força do artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 522/85, o Fundo garante a satisfação das indemnizações decorrentes de acidentes originados por veículos sujeitos ao seguro obrigatório de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis e que estejam designadamente matriculados em Portugal em conformidade com as disposições deste decreto-lei.

12 Resulta do artigo 25.º do referido decreto-lei que, uma vez satisfeita a indemnização, o Fundo fica sub-rogado nos direitos do lesado, tendo ainda direito ao juro de mora legal e ao reembolso das despesas que houver feito com a liquidação e cobrança, e que qualquer pessoa que, estando sujeita à obrigação de segurar, não tenha efetuado seguro poderá ser demandada em tribunal pelo Fundo. Este beneficia igualmente de um direito de regresso contra outros responsáveis pelo acidente, se os houver, relativamente às quantias que tiver pagado.

13 O artigo 503.º, n.º 1, do Código Civil prevê que qualquer pessoa que tiver a direção efetiva de qualquer veículo de circulação terrestre e o utilizar no seu próprio interesse, ainda que por intermédio de comissário, responde pelos danos provenientes dos riscos próprios do veículo, mesmo que este não se encontre em circulação.

Litígio no processo principal e questões prejudiciais

14 Alina A. Destapado Pão Mole Juliana, proprietária de um veículo automóvel matriculado em Portugal, deixou, devido a problemas de saúde, de conduzir o veículo, que estacionou no quintal da sua casa, sem contudo empreender diligências com vista à sua retirada oficial de circulação.

15 Em 19 de novembro de 2006, o referido veículo, conduzido pelo filho de Alina A. Destapado Pão Mole Juliana, que dele tinha tomado posse sem autorização da sua mãe e sem o conhecimento desta, despistou-se, causando a morte do condutor e de outras duas pessoas, que se encontravam a bordo desse veículo enquanto passageiros.

16 Alina A. Destapado Pão Mole Juliana não tinha celebrado, à data, um seguro de responsabilidade civil resultante da circulação do referido veículo.

17 Tendo indemnizado os sucessores dos passageiros do referido veículo pelos danos resultantes do acidente em questão, o Fundo intentou subsequentemente uma ação contra Alina A. Destapado Pão Mole Juliana e Cristiana M. Caetano Juliana, filha do condutor, pedindo o reembolso da quantia de 437 345,85 euros.

18 Em sua defesa, Alina A. Destapado Pão Mole Juliana alegou, designadamente, que não era responsável pelo sinistro e que, na medida em que estacionara o seu veículo no quintal da sua casa e que não pretendia colocá-lo em circulação, não estava obrigada a celebrar um contrato de seguro de responsabilidade civil resultante da circulação deste veículo.

19 O órgão jurisdicional de primeira instância julgou o pedido do Fundo parcialmente procedente, tendo considerado que o facto de a proprietária do veículo não pretender colocá-lo em circulação e de o acidente ter ocorrido sem que à mesma pudesse ser imputada a responsabilidade pelo sinistro não afastava a obrigatoriedade de celebração de contrato de seguro de responsabilidade civil resultante da circulação deste veículo. Segundo o mesmo órgão jurisdicional, este contrato acautela o pagamento de indemnizações às vítimas de um acidente de viação, mesmo em casos de furto do veículo.

20 Alina A. Destapado Pão Mole Juliana interpôs recurso da sentença do órgão jurisdicional de primeira instância para o Tribunal da Relação (Portugal).

21 Este concluiu pela inexistência de obrigação de celebrar um contrato de seguro de responsabilidade civil resultante da circulação do veículo em causa e pela inexistência de responsabilidade de Alina A. Destapado Pão Mole Juliana, anulou a decisão de primeira instância e negou provimento ao recurso interposto pelo Fundo.

22 No recurso interposto para o Supremo Tribunal de Justiça (Portugal), o Fundo alega que existem riscos próprios dos veículos, que implicam a obrigatoriedade de seguro de responsabilidade civil, mesmo quando não se encontram em circulação. O Fundo pede ainda que seja submetida ao Tribunal de Justiça a questão de saber se o direito de sub-rogação que lhe é reconhecido nos termos do artigo 25.º do Decreto-Lei n.º 522/85 é independente do regime nacional de imputação da responsabilidade civil previsto no artigo 503.º, n.º 1, do Código Civil.

23 O Supremo Tribunal de Justiça salienta que o recurso submetido à sua apreciação suscita a questão de saber se a obrigatoriedade de contratação de seguro de responsabilidade civil relativamente ao proprietário de veículo automóvel decorre da simples titularidade do direito de propriedade desse veículo ou se esta obrigação não se verifica quando o veículo, por opção do proprietário, se encontra imobilizado fora da via pública.

24 Resulta do Acórdão do Tribunal de Justiça de 4 de setembro de 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), que o conceito de «circulação de veículos», previsto no artigo 3.º, n.º 1, da Primeira Diretiva, abrange qualquer utilização de um veículo em conformidade com a função habitual desse veículo.

25 Todavia, o processo principal difere do processo que deu origem ao referido acórdão, na medida em que neste caso não foi celebrado um contrato de seguro e que, por opção do seu proprietário, o veículo se encontrava imobilizado numa propriedade privada e foi colocado em circulação sem o conhecimento nem a autorização do referido proprietário.

26 Em tal situação, o órgão jurisdicional de reenvio parece considerar que não existe a obrigação de contratar um seguro que cubra a responsabilidade civil relacionada com a circulação do veículo em causa.

27 Com efeito, a referida obrigação apenas se verificaria nas situações em que, por um lado, o proprietário do veículo em causa o pusesse em circulação ou em condições tais que implicassem um risco para a circulação automóvel e, por outro lado, que pudesse ser civilmente responsabilizado perante terceiros pelos danos decorrentes da circulação desse veículo. Seria desproporcionado considerar que esta obrigação se impõe ao proprietário quando decidiu retirar o seu veículo da circulação e o acidente ocorre na sequência da apropriação ilegítima desse veículo, conduzido sem que o proprietário tenha dado o seu consentimento.

28 No entanto, uma vez que a intervenção do organismo referido no artigo 1.º, n.º 4, da Segunda Diretiva está prevista unicamente, em conformidade com esta disposição, quando os danos são causados por um veículo relativamente ao qual não foi satisfeita a obrigação de seguro prevista no artigo 3.º, n.º 1, da Primeira Diretiva, o facto de considerar que uma pessoa na situação de Alina A. Destapado Pão Mole Juliana não está sujeita a essa obrigação implicaria que o Fundo não teria de intervir em circunstâncias como as que estão em causa no processo principal.

29 Por outro lado, o artigo 1.º, n.º 4, segundo parágrafo, da Segunda Diretiva suscita uma dúvida quanto à questão de saber se a responsabilidade pode ser imputada ao proprietário do veículo em razão da sua simples qualidade de proprietário, ou se se limita aos casos em que lhe possa ser imputada a responsabilidade civil pelos danos resultantes do acidente.

30 Em especial, coloca-se a questão de saber se o Fundo pode propor uma ação contra o proprietário do veículo que não respeitou a sua obrigação de celebrar um contrato de seguro de responsabilidade civil resultante da circulação desse veículo com vista a obter o reembolso das indemnizações pagas às vítimas, independentemente de saber se se verifica a responsabilidade civil desse proprietário em razão do acidente em causa, ou se apenas o pode fazer se os pressupostos dessa responsabilidade, designadamente o relativo à direção do veículo, na aceção do artigo 503.º, n.º 1, do Código Civil, estiverem preenchidos.

31 Nestas circunstâncias, o Supremo Tribunal de Justiça decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) Deve o artigo 3.º da [Primeira Diretiva] ser interpretado no sentido de que a obrigação de contratar um seguro de responsabilidade civil automóvel abarca mesmo as situações em que o veículo, por opção do proprietário, se encontra imobilizado num quintal particular, fora da via pública?

ou

[deve ser interpretado no sentido de que,] [i]ndependentemente da responsabilidade que venha a ser assumida pelo [Fundo] perante os terceiros lesados, designadamente em casos de furto de uso do veículo, naquelas circunstâncias não recai sobre o proprietário do veículo a obrigação de segurar?

2) Deve o artigo 1.º, n.º 4, da [Segunda Diretiva] ser interpretado no sentido de que o [Fundo] que, por falta de contrato de seguro de responsabilidade civil, efetuou o pagamento da indemnização aos terceiros lesados por acidente de viação causado por veículo automóvel que, sem conhecimento e autorização do proprietário, foi retirado do terreno particular onde se encontrava imobilizado, tem o direito de sub-rogação contra o proprietário do veículo, independentemente da responsabilidade deste pelo acidente?

ou

[deve ser interpretado no sentido de que] [a] sub-rogação do Fundo [...] relativamente ao proprietário depende da verificação dos pressupostos da responsabilidade civil, designadamente do facto de, na ocasião em que ocorreu o acidente, o proprietário ter a direção efetiva do veículo?»

32 Por carta entregue na Secretaria do Tribunal de Justiça em 28 de agosto de 2017, a Irlanda, em conformidade com o disposto no artigo 16.º, terceiro parágrafo, do Estatuto do Tribunal de Justiça da União Europeia, requereu que o Tribunal de Justiça deliberasse em Grande Secção.

Quanto às questões prejudiciais

Quanto à primeira questão

33 Com a sua primeira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pretende saber, em substância, se o artigo 3.º, n.º 1, da Primeira Diretiva 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 se encontra, unicamente por opção do seu proprietário que já não tenciona conduzi-lo, estacionado num terreno particular.

34 Esta questão assenta na premissa segundo a qual o Fundo requereu a Alina A. Destapado Pão Mole Juliana, com base no artigo 25.º do Decreto-Lei n.º 522/85, o reembolso das indemnizações pagas aos sucessores das vítimas do acidente em que o seu veículo esteve envolvido, com o fundamento de que, por um lado, esta estava sujeita à obrigação de celebrar um contrato de seguro de responsabilidade civil resultante da circulação do veículo e, por outro, de que não cumpriu essa obrigação. Neste contexto, o órgão jurisdicional de reenvio interroga-se, em substância, sobre se, na situação descrita no número anterior, o veículo deve estar coberto por tal seguro.

35 Feito este esclarecimento, importa salientar que, em conformidade com o artigo 3.º, n.º 1, da Primeira Diretiva, cada Estado-Membro, sem prejuízo da aplicação do artigo 4.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.

36 Por conseguinte, o artigo 3.º, n.º 1, da Primeira Diretiva, redigido em termos muito genéricos, impõe aos Estados-Membros que instituam, na sua ordem jurídica, uma obrigação geral de seguro dos veículos (v., neste sentido, Acórdão de 11 de julho de 2013, Csonka e o., C-409/11, EU:C:2013:512, n.º 24).

37 Assim, cada Estado-Membro deve assegurar que, sob reserva das derrogações previstas no artigo 4.º daquela 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, dentro dos limites definidos pelo direito da União, a responsabilidade civil resultante do referido veículo (v., neste sentido, Acórdão de 11 de julho de 2013, Csonka e o., C-409/11, EU:C:2013:512, n.º 28).

38 O conceito de «veículo» está definido, no artigo 1.º, n.º 1, da Primeira Diretiva, como «qualquer veículo automóvel destinado a circular sobre o solo». Esta definição é independente da utilização que se faça, ou se possa fazer, do veículo em causa (Acórdãos de 4 de setembro de 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, n.º 38, e de 28 de novembro de 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, n.º 29).

39 Como salientou o advogado-geral nos n.os 63 a 65 das suas conclusões, essa definição milita a favor de uma interpretação objetiva do conceito de «veículo», que é independente da intenção do proprietário do veículo ou do facto de outra pessoa o utilizar efetivamente.

40 Por outro lado, importa sublinhar que, ao invés, designadamente, dos processos que deram origem aos 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), em que o Tribunal de Justiça, relativamente a veículos automóveis para os quais tinha sido contratado um seguro de responsabilidade civil resultante da sua circulação, foi chamado a precisar os casos de utilização do veículo segurado abrangidos pelo âmbito da cobertura de seguros contratada, o processo principal diz respeito à questão, distinta, do alcance da obrigação de contratar esse seguro, que deve, por motivos de segurança jurídica, ser determinado antecipadamente, ou seja, antes de uma eventual participação do veículo em causa num acidente.

41 Por conseguinte, o facto de, em substância, o Tribunal de Justiça ter declarado, nos acórdãos referidos no número anterior, que só os casos de utilização do veículo segurado que constituam uma utilização deste como meio de transporte e, em consequência, que se enquadrem no conceito de «circulação de veículos», na aceção do artigo 3.º, n.º 1, da Primeira Diretiva e 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 deste veículo, do prejuízo causado por este último, não significa, de forma alguma, que a existência da obrigação de contratar tal seguro deve ser determinada em função da utilização efetiva do veículo em causa como meio de transporte num dado momento.

42 Atendendo às considerações precedentes, há que considerar que um veículo que está matriculado e 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 Primeira Diretiva, e, por conseguinte, não deixa de estar abrangido pela obrigação de seguro prevista no artigo 3.º, n.º 1, da referida diretiva, apenas porque o seu proprietário já não tem a intenção de conduzi-lo e o imobiliza num terreno particular.

43 A interpretação que precede não é posta em causa pelo argumento do Governo alemão, da Irlanda, do Governo italiano e do Governo do Reino Unido, segundo o qual não é necessária uma conceção ampla do alcance da obrigação geral de seguro, na medida em que os danos que ocorrem em circunstâncias como as que estão em causa no processo principal poderiam ser indemnizados pelo organismo referido no artigo 1.º, n.º 4, da Segunda Diretiva.

44 Com efeito, conforme resulta da letra desta disposição, esta obriga os Estados-Membros a criar um organismo que tenha por função reparar, pelo menos dentro dos limites da obrigação de seguro previstos pelo direito da União, os danos materiais ou pessoais causados designadamente por veículos relativamente aos quais não tenha sido satisfeita essa obrigação.

45 Como tal, a intervenção desse organismo foi concebida como uma medida de último recurso, prevista unicamente nos casos mencionados por essa 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 (v., neste sentido, Acórdão de 11 de julho de 2013, Csonka e o., C-409/11, EU:C:2013:512, n.ºs 30 a 32).

46 Como salientou o advogado-geral no n.º 34 das suas conclusões, o âmbito da intervenção obrigatória do organismo de indemnização referido no artigo 1.º, n.º 4, da Segunda Diretiva coincide, portanto, no que se refere aos danos causados por um veículo identificado, com o alcance da obrigação geral de seguro prevista no artigo 3.º, n.º 1, da Primeira Diretiva. A intervenção obrigatória deste organismo em tal situação não pode, portanto, alargar-se aos casos em que o veículo envolvido num acidente não estava abrangido pela obrigação de seguro.

47 De resto, a interpretação acolhida nos n.ºs 38 a 42 do presente acórdão permite assegurar a realização do objetivo de proteção das vítimas de acidentes causados por veículos automóveis, visado pelas diretivas relativas ao seguro de responsabilidade civil resultante da circulação destes veículos, que foi constantemente prosseguido e reforçado pelo legislador da União (Acórdão de 28 de novembro de

2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, n.os 32, 33 e jurisprudência referida). Com efeito, esta interpretação garante que estas vítimas sejam, em qualquer circunstância, ressarcidas, seja pela seguradora, nos termos de um contrato celebrado para esse efeito, seja pelo organismo referido no artigo 1.º, n.º 4, da Segunda Diretiva, no caso de não ter sido cumprida a obrigação de segurar o veículo envolvido no acidente ou quando esse veículo não tiver sido identificado.

48 No processo principal, resulta dos autos submetidos ao Tribunal de Justiça que o veículo de Alina A. Destapado Pão Mole Juliana tinha estacionamento habitual no território de um Estado-Membro, ou seja, Portugal. Com efeito, esse veículo continuava, à data dos factos no processo principal, matriculado nesse Estado-Membro.

49 Além disso, o veículo estava em funcionamento, como comprovado pelo facto de o filho de Alina A. Destapado Pão Mole Juliana o conduzir no momento em que o acidente ocorreu.

50 Nestas condições, estava abrangido pela obrigação de seguro prevista no artigo 3.º, n.º 1, da Primeira Diretiva.

51 Como resulta das considerações precedentes, o facto de Alina A. Destapado Pão Mole Juliana o ter estacionado num terreno particular, isto é, no quintal da sua casa, antes de o seu filho dele tomar posse, e de não ter intenção de conduzi-lo, não é pertinente para este efeito.

52 Atendendo às considerações precedentes, há que responder à primeira questão que o artigo 3.º, n.º 1, da Primeira Diretiva 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 continua matriculado num Estado-Membro e está apto a circular, mas se encontra, unicamente por opção do seu proprietário que já não tenciona conduzi-lo, estacionado num terreno particular.

Quanto à segunda questão

53 Com a sua segunda questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 1.º, n.º 4, da Segunda Diretiva deve ser interpretado no sentido de que se opõe a uma legislação nacional que prevê que o organismo referido nessa disposição tem direito de regresso contra a pessoa que estava sujeita à obrigação de contratar um seguro de responsabilidade civil resultante da circulação do veículo que causou os danos suportados por esse organismo, mas não celebrou um contrato para esse efeito, mesmo que essa pessoa não seja civilmente responsável pelo acidente no âmbito do qual estes danos ocorreram.

54 A este respeito, importa salientar que o artigo 1.º, n.º 4, da Segunda Diretiva deixa expressamente em aberto a possibilidade de os Estados-Membros darem à intervenção do referido organismo um caráter subsidiário e permite-lhes regulamentar os recursos entre esse mesmo organismo e os responsáveis do sinistro, bem como as relações com outros seguradores ou organismos da segurança social obrigados a indemnizar a vítima pelo mesmo sinistro (v., neste sentido, Acórdão de 4 de dezembro de 2003, Evans, C-63/01, EU:C:2003:650, n.º 32).

55 Apesar de o legislador da União ter pretendido preservar o direito de os Estados-Membros regulamentarem os recursos do organismo de indemnização, referido no artigo 1.º, n.º 4, da Segunda Diretiva, designadamente, contra «o responsável ou responsáveis pelo sinistro», não harmonizou, todavia, os diferentes aspetos relativos aos recursos desse organismo, em especial a determinação das outras pessoas suscetíveis de serem objeto desse recurso, pelo que, como sublinhou a Comissão, estes elementos fazem parte do direito nacional de cada Estado-Membro.

56 Assim, a legislação nacional pode prever que, quando o proprietário do veículo envolvido no acidente não cumpriu a obrigação que lhe incumbia de segurar o veículo, como no presente caso, nos termos do direito nacional, o referido organismo de indemnização pode exercer o direito de regresso não só contra o responsável ou responsáveis pelo sinistro mas também contra esse proprietário, independentemente da responsabilidade civil deste último na ocorrência do acidente.

57 Atendendo às considerações precedentes, há que responder à segunda questão que o artigo 1.º, n.º 4, da Segunda Diretiva deve ser interpretado no sentido de que não se opõe a uma legislação nacional que prevê que o organismo referido nesta disposição tem direito de regresso não só contra o responsável ou responsáveis pelo sinistro mas também contra a pessoa que estava sujeita à obrigação de contratar um seguro de responsabilidade civil decorrente da circulação do veículo que causou os danos indemnizados por este organismo, mas não tinha celebrado um contrato para esse efeito, mesmo que essa pessoa não seja civilmente responsável pelo acidente no âmbito do qual esses danos ocorreram.

Quanto às despesas

58 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 (Grande Secção) declara:

1) **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, conforme alterada pela Diretiva 2005/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2005, 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 continua matriculado num Estado-Membro e está apto a circular, mas se encontra, unicamente por opção do seu proprietário que já não tenciona conduzi-lo, estacionado num terreno particular.**

2) **O artigo 1.º, n.º 4, 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, conforme alterada pela Diretiva 2005/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2005, deve ser interpretado no sentido de que não se opõe a uma legislação nacional que prevê que o organismo referido nesta disposição tem direito de regresso não só contra o responsável ou responsáveis pelo sinistro mas também contra a pessoa que estava sujeita à obrigação de contratar um seguro de responsabilidade civil decorrente da circulação do veículo que causou os danos indemnizados por este organismo, mas não tinha celebrado um contrato para esse efeito, mesmo que essa pessoa não seja civilmente responsável pelo acidente no âmbito do qual esses danos ocorreram.**

Lenaerts	Ilešič	Bay Larsen
von Danwitz	Malenovský	Juhász
Borg Barthet	Bonichot	Arabadjiev
Berger	Biltgen	Jürimäe

Lycourgos Vilaras Regan

Proferido em audiência pública no Luxemburgo, em 4 de setembro de 2018.

O Secretário
A. Calot Escobar

O Presidente
K. Lenaerts