Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quinta Secção)

10 de junho de 2021 *

«Reenvio prejudicial — Seguro obrigatório de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis — Diretiva 2009/103/CE — Artigo 1.º, pontos 1 e 2 — Artigo 3.º, primeiro, segundo e último parágrafos — Conceito de "veículo" — Obrigação de cobertura dos danos materiais — Alcance — Acidente de viação que envolve um veículo articulado cujos componentes são objeto de seguros obrigatórios distintos — Danos causados no semirreboque pelo veículo trator a que estava atrelado quando ocorreu o acidente — Interpretação da regulamentação nacional que exclui a cobertura destes danos pelo seguro obrigatório de responsabilidade civil resultante da circulação do referido trator rodoviário»

No processo C-923/19,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Tribunal Supremo (Supremo Tribunal, Espanha), por Decisão de 28 de novembro de 2019, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 17 de dezembro de 2019, no processo

Van Ameyde España SA

contra

GES, Seguros y Reaseguros SA,

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 da Van Ameyde España SA, por I. Castizo Reyes, procuradora, e V. Muñoz Mundina, abogado,

* Língua do processo: espanhol.

– em representação da GES, Seguros y Reaseguros SA, por A. M. Álvarez-Buylla Ballesteros, procurador, e J. A. Moreno Martínez de Azcoytia, abogado,

– em representação do Governo espanhol, por M. J. Ruiz Sánchez, na qualidade de agente,

– em representação da Comissão Europeia, por H. Tserepa-Lacombe e J. Rius, na qualidade de agentes,

ouvidas as conclusões do advogado-geral na audiência de 23 de fevereiro de 2021,

profere o presente

Acórdão

1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação do artigo 3.º, último 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 (JO 2009, L 263, p. 11), lido em conjugação com o artigo 1.º desta diretiva.

2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe a Van Ameyde España SA (a seguir «Van Ameyde») à GES, Seguros y Reaseguros SA (a seguir «GES Seguros»), a respeito de um pedido de indemnização dos danos materiais causados num semirreboque num acidente de viação que envolveu um veículo articulado.

Quadro jurídico

Direito da União

3 A Diretiva 2009/103 enuncia, nos seus considerandos 1 a 3 e 20:

«(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)], 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)], 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] do Parlamento Europeu e do Conselho 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 [União Europeia]. O seguro automóvel tem igualmente repercussões sobre a livre circulação das pessoas e veículos. […]

(3) Cada Estado-Membro deverá tomar todas as medidas úteis para que a responsabilidade civil relativa à circulação de veículos cujo estacionamento habitual seja no seu território, se encontre coberta por um contrato de seguro. Os danos cobertos e as modalidades desse seguro são determinados no âmbito destas medidas.

[…]

(20) Deverá ser garantido que as vítimas de acidentes de veículos automóveis recebam tratamento idêntico, independentemente dos locais da [União] onde ocorram os acidentes.»

4 O artigo 1.º desta diretiva 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;

2) "Pessoa lesada": qualquer pessoa que tenha direito a uma indemnização por danos causados por veículos;

[…]»

5 O artigo 3.º da referida diretiva, sob a epígrafe «Obrigação de segurar veículos», dispõe:

«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.

As medidas referidas no primeiro parágrafo devem determinar o âmbito da cobertura e as modalidades de seguro.

[…]

O seguro referido no primeiro parágrafo deve, obrigatoriamente, cobrir danos materiais e pessoais.»

6 O artigo 5.º da mesma diretiva, 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].

[…]

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.

[…]»

7 Nos termos do artigo 12.º da Diretiva 2009/103, sob a epígrafe «Categorias específicas de vítimas»:

«1. Sem prejuízo do segundo parágrafo do n.º 1 do artigo 13.º, o seguro referido no artigo 3.º cobre a responsabilidade por danos pessoais de todos os passageiros, exceto o condutor, resultantes da circulação de um veículo.

2. 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 no artigo 3.º não podem por força desse parentesco, ser excluídos da garantia do seguro, relativamente aos danos corporais sofridos.

3. O seguro referido no artigo 3.º 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.

O presente artigo não prejudica nem a responsabilidade civil nem o montante das indemnizações.»

Direito espanhol

8 O texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (Texto reformulado da Lei da Responsabilidade Civil e do Seguro de Circulação de Veículos Automóveis), aprovado pelo Real Decreto Legislativo 8/2004 (Real Decreto Legislativo 8/2004), de 29 de outubro de 2004 (BOE n.º 267, de 5 de novembro de 2004, p. 36662), na versão aplicável ao litígio no processo principal (a seguir «Lei do Seguro Automóvel»), prevê, no n.º 1 do seu artigo 1.º, sob a epígrafe «Da responsabilidade civil»:

«O condutor de veículos automóveis é responsável, em consequência do risco criado pela sua condução, pelos danos causados em pessoas ou bens resultantes da circulação.

[…]

Se os danos forem causados em bens, o condutor é responsável perante terceiros caso seja civilmente responsável por força dos artigos 1902.º e seguintes do Código Civil, dos artigos 109.º e seguintes do Código Penal e das disposições da presente lei.

[…]

O proprietário não condutor é responsável pelos danos causados em pessoas e bens pelo condutor quando com ele tiver algum vínculo com base em algum dos nexos referidos no artigo 1903.º do Código Civil e no artigo 120.º, n.º 5, do Código Penal. Esta responsabilidade cessa se o proprietário provar que usou toda a diligência de um bom pai de família para prevenir o dano.

[…]»

9 O artigo 2.º da Lei do Seguro Automóvel, sob a epígrafe «Obrigação de seguro», dispõe, no seu n.º 1, primeiro parágrafo:

«Qualquer proprietário de veículos a motor com estacionamento habitual em Espanha está obrigado a subscrever e manter em vigor um contrato de seguro por cada veículo de que seja titular, que cubra, até ao montante dos limites do seguro obrigatório, a responsabilidade civil referida no artigo 1.º Todavia, o proprietário fica isento desta obrigação quando qualquer outra pessoa interessada tiver celebrado um contrato de seguro e indicado a que título o subscreveu.»

10 O artigo 5.º desta lei, sob a epígrafe «Âmbito de aplicação material e exclusões», precisa, no seu n.º 2:

«A cobertura do seguro obrigatório não abrange os danos materiais causados no veículo segurado, nas mercadorias nele transportadas, nem nos bens do tomador, do segurado, do proprietário ou do condutor [do veículo], ou dos respetivos cônjuges ou familiares até ao terceiro grau de consanguinidade ou afinidade.»

11 O Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (Regulamento do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Resultante da Circulação de Veículos Automóveis), aprovado pelo Real Decreto 1507/2008 (Decreto Real 1507/2008), de 12 de setembro de 2008 (BOE n.º 222, de 13 de setembro de 2008, p. 37487) (a seguir «Regulamento do Seguro Automóvel Obrigatório»), prevê, no seu artigo 1.º, n.º 1:

«Para efeitos de responsabilidade civil na circulação de veículos automóveis e de obrigação de seguro, é considerado "veículo automóvel" qualquer veículo destinado a circular sobre o solo e movido a motor, incluindo os ciclomotores, veículos especiais, reboques e semirreboques, […] Estão isentos da obrigação de seguro os reboques, semirreboques e os veículos especiais rebocados cuja massa máxima não ultrapasse os 750 kg […]»

12 O artigo 19.º do Regulamento do Seguro Automóvel Obrigatório, sob a epígrafe «Concurso de danos e causas», prevê, no seu n.º 2:

«Se, na sequência de um acidente em que intervenham dois ou mais veículos cobertos pelo respetivo seguro obrigatório, forem causados danos a terceiros, a seguradora de cada um dos veículos responsáveis contribuirá para o cumprimento das obrigações legais em função da responsabilidade de cada um dos veículos envolvidos, se a mesma puder ser determinada, ou, caso contrário, em conformidade com o convencionado nos acordos celebrados entre seguradoras; se tal não for o caso, cada seguradora contribuirá na proporção da potência dos veículos em causa.

Sempre que os dois veículos intervenientes forem um trator e o reboque ou semirreboque a ele atrelado, ou dois reboques ou semirreboques, e não for possível determinar a repartição das culpas concorrentes, cada seguradora deverá contribuir para o cumprimento das referidas obrigações nos termos definidos nos acordos celebrados entre seguradoras ou, se estes não existirem, em proporção ao montante do prémio anual de risco correspondente a cada um dos veículos designados na apólice de seguro subscrita.»

Litígio no processo principal e questão prejudicial

13 Em 3 de abril de 2014, ocorreu um acidente de viação que envolveu um veículo articulado composto por um trator rodoviário (a seguir «trator rodoviário») e um semirreboque (a seguir «semirreboque») no contexto do qual o semirreboque ficou danificado. Ficou demonstrado que o acidente foi provocado pela negligência do condutor do trator rodoviário e que os danos causados no semirreboque lhe eram exclusivamente imputáveis.

14 O trator rodoviário era propriedade da Doctrans Transportes Rodoviarios de Mercadería Lda, sociedade de direito português, e tinha o seu seguro obrigatório de responsabilidade civil resultante da sua circulação na sociedade Açoreana, igualmente de direito português, cujo representante em Espanha era a sociedade Van Ameyde. O semirreboque era propriedade da Caixarenting SAU e estava arrendado em regime de locação financeira à Primafrío SL. Esta última tinha subscrito um seguro junto da GES Seguros para a cobertura dos danos materiais sofridos pelo semirreboque, tendo o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel do semirreboque sido subscrito junto da Seguros Bilbao SA, que não é parte no litígio no órgão jurisdicional de reenvio.

15 A GES Seguros pagou à Primafrío o montante de 34 977,33 euros a título de indemnização pelos danos causados no semirreboque, tendo intentado, em 13 de março de 2015, no Juzgado de Primera Instancia n.º 1 de La Palma del Condado (Tribunal de Primeira Instância n.º 1 de La Palma del Condado, Espanha), uma ação de condenação da Van Ameyde no pagamento desse montante, acrescido de juros à taxa legal, a título de indemnização. Em apoio dessa ação, a GES Seguros alegava, nomeadamente, que, em conformidade com a regulamentação em vigor à data dos factos no processo principal, o trator rodoviário e o semirreboque eram veículos independentes, pertencentes a proprietários diferentes e cobertos, cada um deles, por um seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, pelo que o semirreboque não podia ser considerado carga do veículo trator nem mercadoria transportada por este último, na aceção do artigo 5.º, n.º 2, da Lei do Seguro Automóvel. Por conseguinte, segundo a GES Seguros, a exclusão da cobertura pelo seguro obrigatório de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis, prevista nesta disposição, não era aplicável. A Van Ameyde contestou a referida ação.

16 Tendo essa ação sido julgada improcedente por Sentença de 14 de julho de 2016, com o fundamento de que o semirreboque devia ser considerado carga ou mercadoria transportada pelo trator rodoviário, a GES Seguros interpôs recurso para a Audiencia Provincial de Huelva (Audiência Provincial de Huelva, Espanha), que lhe deu provimento por Acórdão de 22 de dezembro de 2016.

17 Esse órgão jurisdicional considerou que não era aplicável a exclusão da cobertura pelo seguro obrigatório no que respeita aos danos materiais causados aos bens transportados no veículo segurado, prevista no artigo 5.º, n.º 2, da Lei do Seguro Automóvel, e que, por conseguinte, os danos causados ao semirreboque estavam efetivamente cobertos pelo seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel do trator rodoviário. Com efeito, no entender do referido órgão jurisdicional, o semirreboque não podia ser considerado carga do trator rodoviário, nomeadamente pelo facto de a exclusão em causa não fazer referência aos danos causados nos bens transportados «pelo» veículo segurado mas sim nos bens transportados «no» veículo segurado.

18 A Van Ameyde interpôs recurso desse Acórdão de 22 de dezembro de 2016 para o Tribunal Supremo (Supremo Tribunal, Espanha), o órgão jurisdicional de reenvio, alegando que, em aplicação do referido artigo 5.º, n.º 2, os danos causados no semirreboque estão excluídos da cobertura pelo seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel do trator rodoviário. A este respeito, a Van Ameyde sustenta, nomeadamente, que, quando ocorreu o acidente, o trator rodoviário e o semirreboque formavam uma «unidade funcional».

19 O órgão jurisdicional de reenvio observa que, embora o trator rodoviário e o semirreboque sejam veículos independentes, separadamente sujeitos, enquanto tais, à obrigação de seguro, a Diretiva 2009/103 não contém uma disposição expressa relativa ao modo de determinação da responsabilidade, nem no que respeita a terceiros nem entre os referidos veículos, em caso de acidente que envolva um veículo articulado, composto por esses dois elementos. No entanto, precisa que, segundo a sua própria jurisprudência, a responsabilidade dos diferentes elementos de um veículo articulado é solidária em relação a terceiros lesados e que o artigo 19.º, n.º 2, do Regulamento do Seguro Automóvel Obrigatório rege a repartição interna das responsabilidades. No entanto, esta disposição não determina de que modo as seguradoras dos diferentes veículos que compõem um veículo articulado devem repartir entre si a responsabilidade quando, como no processo de que o órgão jurisdicional de reenvio é chamado a conhecer, os danos sofridos por um desses veículos sejam exclusivamente imputáveis ao outro. A referida disposição não permite, portanto, responder à questão de saber se os danos materiais causados ao semirreboque devem ser cobertos pelo seguro obrigatório de responsabilidade civil do veículo trator.

20 A este respeito, o órgão jurisdicional de reenvio cita o artigo 5.º, n.º 2, da Lei do Seguro Automóvel e indica que as interpretações opostas desta disposição, que no caso em apreço foram adotadas em primeira instância e em sede de recurso, também estão presentes na jurisprudência das Audiencias Provinciales (Audiências Provinciais). Chamado a pronunciar-se neste litígio, o órgão jurisdicional de reenvio interroga-se sobre a questão de saber se a interpretação da referida disposição no sentido de que exclui da cobertura pelo seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel de um trator rodoviário os danos causados no semirreboque que a ele estava atrelado, em circunstâncias como as do caso vertente, pelo facto de o referido semirreboque ser equiparável à carga do trator rodoviário ou à mercadoria por ele transportada, ou ainda pelo facto de o trator rodoviário e o semirreboque em causa formarem um veículo único, cujos respetivos seguros obrigatórios apenas cobrem os danos materiais causados a terceiros, que não os proprietários desses veículos, compromete ou diminui a cobertura dos danos materiais pelo seguro automóvel obrigatório prevista no artigo 3.º, último parágrafo, da Diretiva 2009/103, lido em conjugação com o seu artigo 1.º

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

«O artigo 3.º, último parágrafo, da [Diretiva 2009/103], em conjugação com o artigo 1.º da mesma diretiva, opõe-se a uma interpretação da legislação nacional (artigo 5.º, n.º 2, da [Lei do Seguro Automóvel]) segundo a qual, numa situação como a que está em causa no processo principal, os danos do semirreboque estão excluídos da cobertura do seguro obrigatório do [trator rodoviário ao qual está atrelado], uma vez que equipara o semirreboque às mercadorias transportadas no [trator rodoviário] ou que inclusivamente considera que, para efeitos dos danos materiais, o semirreboque e o [trator rodoviário] são um único veículo?»

Quanto à questão prejudicial

22 Com a sua questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 3.º, último parágrafo, da Diretiva 2009/103, lido em conjugação com o artigo 1.º, pontos 1 e 2, da mesma, deve ser interpretado no sentido de que se opõe a uma interpretação da regulamentação nacional que exclui da cobertura e, logo, da indemnização, pelo seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel de um trator rodoviário, os danos materiais por este causados no semirreboque que a ele estava atrelado no momento do acidente, pelo facto de, para efeitos de concessão da indemnização desses danos, esse semirreboque ser visto como material transportado por esse trator rodoviário ou no sentido de que forma um veículo único com este último.

23 A título preliminar, cumpre observar que, como resulta do seu considerando 1, 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 essas diretivas anteriores é, por conseguinte, transponível para a interpretação das disposições equivalentes da Diretiva 2009/103 (Acórdão de 29 de abril de 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, n.º 35).

24 Em conformidade com 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. O artigo 3.º, segundo parágrafo, da referida diretiva, dispõe que as medidas referidas no primeiro parágrafo deste artigo 3.º devem determinar o âmbito da cobertura e as modalidades de seguro. O artigo 3.º, último parágrafo, da mesma diretiva, precisa que o seguro referido no primeiro parágrafo deve, obrigatoriamente, cobrir danos materiais e pessoais. O artigo 5.º prevê nomeadamente, no seu n.º 2, que, nas condições que esta disposição enuncia, cada Estado-Membro pode derrogar as disposições do artigo 3.º no respeitante a certos tipos de veículos.

25 A este respeito, em primeiro lugar, importa recordar que, como já declarado pelo Tribunal de Justiça, o artigo 3.º, primeiro parágrafo, da Diretiva 2009/103, redigido em termos muito genéricos, impõe aos Estados-Membros que instituam, na sua ordem jurídica interna, uma obrigação geral de seguro de veículos (Acórdão de 4 de setembro de 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, n.º 36 e jurisprudência aí referida).

26 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 que garanta, 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 aí referida).

27 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».

28 Resulta inequivocamente da letra destas disposições que tanto um trator rodoviário como um reboque, ou um semirreboque, constituem, tomados individualmente, um «veículo», na aceção desta disposição, e que, por conseguinte, cada um deles deve, sem prejuízo do exercício pelo Estado-Membro do seu estacionamento habitual da faculdade de derrogação prevista no artigo 5.º desta diretiva, ser objeto de um contrato celebrado com uma companhia de seguros para, nos limites definidos pelo direito da União, garantir a responsabilidade civil resultante da sua circulação.

29 Quanto à questão de saber se, quando está atrelado a um trator rodoviário, um reboque ou semirreboque perde a sua qualificação de «veículo», na aceção do artigo 1.º, ponto 1, da Diretiva 2009/103, ou se, quando a ele está atrelado, o conjunto formado por esse trator rodoviário e esse reboque ou semirreboque passa a formar um único veículo, na aceção desta disposição, de modo que o referido reboque ou semirreboque escapa à referida qualificação, importa observar, por um lado, que nada na letra deste artigo 1.º, ponto 1, permite sustentar essas hipóteses. Com efeito, o facto de se precisar que os reboques «ainda que não atrelados» estão abrangidos pelo conceito de «veículo», na aceção do referido artigo 1.º, ponto 1, e de ser utilizada a conjunção «bem como» entre as duas partes da definição deste conceito, indica claramente que os reboques, assim como os semirreboques, constituem uma categoria autónoma de «veículo», na aceção desta disposição, distinta da de «qualquer veículo automóvel destinado a circular sobre o solo, que possa ser acionado por uma força mecânica» cuja qualificação enquanto tal é independente de saber se estão ou não atrelados a outro veículo, na aceção da referida disposição.

30 Por outro lado, considerar que, quando está atrelado a um veículo trator, um reboque ou um semirreboque constitui uma mercadoria transportada por esse veículo trator ou com ele forma um veículo único, assim perdendo a sua própria qualidade de «veículo», na aceção do artigo 1.º, ponto 1, da Diretiva 2009/103, seria inconciliável com o facto de a definição do conceito de «veículo», na aceção desta disposição, ser independente da utilização que se faça ou possa fazer do veículo em causa, o que, por conseguinte, seria contrário à conceção objetiva deste conceito (v., neste sentido, Acórdão de 4 de setembro de 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, n.os 38 e 39 e jurisprudência aí referida). Isso seria igualmente inconciliável com o facto de o alcance da obrigação de contratar um seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis dever, por razões de segurança jurídica, ser antecipadamente determinado, ou seja, dever ser anterior de uma eventual participação do veículo em causa num acidente (Acórdão de 4 de setembro de 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, n.º 40).

31 Com efeito, se um reboque, ou um semirreboque, perdesse a sua qualidade de «veículo», na aceção do artigo 1.º, ponto 1, da Diretiva 2009/103, quando estivesse atrelado a um veículo trator, ficariam comprometidas a previsibilidade, a estabilidade e a continuidade da obrigação de seguro prevista no artigo 3.º, primeiro parágrafo, desta diretiva, cujo respeito é, no entanto, necessário para garantir a segurança jurídica (v., por analogia, Acórdão de 29 de abril de 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, n.º 52).

32 Daqui resulta que considerar que, quando está atrelado a um trator rodoviário, um reboque ou um semirreboque constitui uma mercadoria transportada por esse trator rodoviário ou que forma com este último um veículo único, perdendo, assim, a sua qualidade de «veículo», na aceção do artigo 1.º, ponto 1, da Diretiva 2009/103, não é compatível com esta disposição. Por conseguinte, sem prejuízo do exercício pelo Estado-Membro do estacionamento habitual do reboque ou do semirreboque em causa da faculdade que lhe é concedida pelo artigo 5.º da Diretiva 2009/103,

qualquer reboque ou semirreboque é abrangido pela obrigação de seguro enunciada no artigo 3.º, primeiro parágrafo, da Diretiva 2009/103, independentemente de estar ou não atrelado a outro veículo.

33 No entanto, no caso em apreço, resulta dos autos de que o Tribunal de Justiça dispõe que, embora o litígio no processo principal esteja relacionado com a qualificação dada a um semirreboque quando está atrelado a um trator rodoviário, esta qualificação não tem nenhuma relação com a obrigação de seguro prevista no artigo 3.º, primeiro parágrafo, da Diretiva 2009/103, como transposta para o direito espanhol. É, aliás, pacífico que cada um dos dois veículos em causa no processo principal tinha sido objeto de contratação de um seguro obrigatório de responsabilidade civil resultante da sua circulação. Em contrapartida, resulta igualmente desses autos que a referida qualificação, que resulta da interpretação da legislação nacional em causa no processo principal, tem por efeito que o proprietário ou o detentor de um semirreboque danificado em circunstâncias como as que estão em causa no processo principal não verá esses danos indemnizados pela seguradora da responsabilidade civil resultante da circulação do veículo a que estava atrelado quando o acidente ocorreu. Assim sendo, sem prejuízo das verificações que cabe ao órgão jurisdicional de reenvio efetuar, esta interpretação diz respeito ao âmbito do direito das pessoas lesadas a obterem uma indemnização a título da responsabilidade civil do segurado.

34 Por conseguinte, em segundo lugar, importa recordar que os considerandos da Diretiva 2009/103 revelam que esta, tal como as diretivas relativas ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis que a precederam, visa, por um lado, garantir a livre circulação tanto dos veículos que tenham o seu estacionamento habitual no território da União como das pessoas que neles viajam e, por outro, assegurar que as vítimas dos acidentes causados por esses veículos receberão tratamento comparável, independentemente do local do território da União onde o acidente tenha ocorrido (Acórdãos de 24 de outubro de 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, n.º 28 e jurisprudência aí referida, e de 14 de setembro de 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, n.º 35).

35 Por conseguinte, a Diretiva 2009/103 impõe aos Estados-Membros que garantam que a responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis com estacionamento habitual no seu território esteja coberta por um seguro, precisando, nomeadamente, os tipos de danos e os terceiros vítimas que esse seguro deve cobrir (Acórdãos de 24 de outubro de 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, n.º 29 e jurisprudência aí referida, e de 14 de setembro de 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, n.º 36).

36 A obrigação de cobertura, pelo seguro de responsabilidade civil, dos danos causados a terceiros por veículos automóveis é, porém, distinta da extensão da indemnização desses danos a título da responsabilidade civil do segurado. Com efeito, enquanto a primeira é definida e garantida pela legislação da União, a segunda é regulada essencialmente pelo direito nacional (Acórdãos de 24 de outubro de 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, n.º 30 e jurisprudência aí referida, e de 14 de setembro de 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, n.º 46).

37 Com efeito, resulta do objeto da Diretiva 2009/103 e da sua redação que esta, à semelhança das diretivas que codifica, não visa harmonizar os regimes de responsabilidade civil dos Estados-Membros e que, no estado atual do direito da União, estes continuam a ser livres de determinar o regime de responsabilidade civil aplicável aos sinistros resultantes da circulação dos veículos automóveis (Acórdãos de 24 de outubro de 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, n.º 31 e jurisprudência aí referida, e de 14 de setembro de 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, n.º 47).

38 Por conseguinte, e tendo em conta, nomeadamente, o artigo 1.º, ponto 2, da Diretiva 2009/103, no estado atual do direito da União, os Estados-Membros conservam, em princípio, a liberdade de determinar, no âmbito dos seus regimes de responsabilidade civil, em particular, os danos causados por veículos automóveis que devem ser indemnizados, o alcance da indemnização desses danos e as pessoas que têm direito à referida indemnização (Acórdãos de 24 de outubro de 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, n.º 32, e de 23 de janeiro de 2014, Petillo, C-371/12, EU:C:2014:26, n.º 30).

39 Dito isto, os Estados-Membros têm a obrigação de garantir que a responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis, aplicável de acordo com o seu direito nacional, esteja coberta por um seguro conforme com as disposições da Diretiva 2009/103 (Acórdãos de 23 de janeiro de 2014, Petillo, C-371/12, EU:C:2014:26, n.º 31 e jurisprudência aí referida, e de 7 de setembro de 2017, Neto de Sousa, C-506/16, EU:C:2017:642, n.º 30).

40 Os Estados-Membros devem, além disso, exercer as suas competências neste domínio no respeito do direito da União, sendo que as disposições nacionais que regulam a indemnização devida por sinistros resultantes da circulação dos veículos não podem privar esta diretiva do seu efeito útil (Acórdãos de 24 de outubro de 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, n.º 33 e jurisprudência aí referida, e de 14 de setembro de 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, n.º 48).

41 No que respeita à cobertura, pelo seguro obrigatório, dos danos causados por veículos automóveis que, segundo o direito nacional da responsabilidade civil, devem ser indemnizados, há que salientar que, sendo embora certo que o artigo 3.º, segundo parágrafo, da Diretiva 2009/103 deixa aos Estados-Membros a liberdade de determinarem os danos cobertos e as modalidades do seguro obrigatório, esta liberdade é restringida por essa diretiva na medida em que torna obrigatória a cobertura de certos danos até ao limite de montantes mínimos determinados. Entre os danos cuja cobertura é obrigatória figuram, nomeadamente, os «danos materiais», como precisa o artigo 3.º, último parágrafo, da Diretiva 2009/103 (v., por analogia, Acórdão de 24 de outubro de 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, n.ºs 34 e 37).

42 No entanto, no presente processo, para dar uma resposta útil ao órgão jurisdicional de reenvio, não é necessário precisar o alcance do conceito de «danos materiais», na aceção do artigo 3.º, último parágrafo, da Diretiva 2009/103, sendo suficiente recordar, no que respeita à questão de saber quem pode pedir a reparação de danos materiais, que resulta, por um lado, de uma leitura conjugada do artigo 1.º, ponto 2, e do artigo 3.º, primeiro parágrafo, dessa diretiva, que a proteção que deve ser assegurada nos termos da mesma é alargada a qualquer pessoa que tenha direito, ao abrigo do direito nacional da responsabilidade civil, à indemnização do dano causado por veículos automóveis (Acórdão de 24 de outubro de 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, n.º 42).

43 Por outro lado, embora no seu artigo 12.º a Diretiva 2009/103 identifique categorias específicas de vítimas e preveja a obrigatoriedade da cobertura dos danos corporais das categorias de pessoas identificadas nos n.ºs 1 e 2 deste artigo, bem como a cobertura dos danos corporais e materiais das categorias de pessoas identificadas no n.º 3 do referido artigo, caso estas últimas tenham direito a uma indemnização em conformidade com o direito civil nacional, e, embora seja certo que a diretiva em causa não tem por objeto restringir o círculo das pessoas protegidas, tendo, pelo contrário, tornado obrigatória a cobertura dos danos sofridos por certas pessoas consideradas particularmente vulneráveis (v., neste sentido, Acórdão de 24 de outubro de 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, n.º 43), importa, contudo, declarar que o proprietário ou o detentor de

um semirreboque danificado em circunstâncias como as do processo principal não pertence a essas categorias de vítimas para as quais a referida diretiva exige a intervenção da seguradora da responsabilidade civil resultante da circulação do veículo que tenha causado os danos.

44 Além disso, pese embora o facto de o Tribunal de Justiça ter considerado por várias vezes que, para garantir o efeito útil das disposições do direito da União em matéria de seguro obrigatório de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis, essas disposições devem ser interpretadas no sentido de que se opõem às regulamentações nacionais que prejudiquem esse efeito útil, pelo facto de estas, ao excluírem oficiosamente ou limitarem de forma desproporcionada o direito da vítima a obter uma indemnização através do seguro obrigatório de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis, comprometerem a concretização do objetivo de proteção das vítimas de acidentes de circulação, constantemente prosseguido e reforçado pelo legislador (v., neste sentido, Acórdão de 14 de setembro de 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, n.os 38 e 49 e jurisprudência aí referida), não é esse o caso da interpretação de uma regulamentação nacional como a que está em causa no processo principal.

45 Com efeito, o proprietário ou o detentor de um semirreboque danificado em circunstâncias como as que estão em causa no processo principal não pode ser equiparado a essas pessoas, consideradas pelo legislador da União como particularmente vulneráveis, também não podendo ser considerado semelhante às vítimas que justificaram tais interpretações do direito da União.

46 Tendo em conta estas considerações, há que responder à questão submetida que o artigo 3.º, primeiro, segundo e último parágrafos, da Diretiva 2009/103, lido em conjugação com o artigo 1.º, pontos 1 e 2, da mesma, deve ser interpretado no sentido de que não se opõe a uma interpretação da legislação nacional que exclui da cobertura e, por conseguinte, da indemnização, pelo seguro obrigatório de responsabilidade civil resultante da circulação de um trator rodoviário, os danos materiais por este causados no semirreboque que a ele estava atrelado quando o acidente ocorreu.

Quanto às despesas

47 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, segundo e último parágrafos, 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, lido em conjugação com o artigo 1.º, pontos 1 e 2, da mesma, deve ser interpretado no sentido de que não se opõe a uma interpretação da legislação nacional que exclui da cobertura e, por conseguinte, da indemnização, pelo seguro obrigatório de responsabilidade civil resultante da circulação de um trator rodoviário, os danos materiais por este causados no semirreboque que a ele estava atrelado quando o acidente ocorreu.

Assinaturas