Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quarta Secção)

12 de fevereiro de 2026 *

«Reenvio prejudicial — Seguro obrigatório de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis — Diretiva 2009/103/CE — Artigo 12.º, n.º 1 — Obrigação de cobertura por um seguro de responsabilidade civil por danos pessoais de todos os passageiros, exceto o condutor, resultantes da circulação de um veículo — Âmbito de aplicação — Acidente de viação que envolve um veículo único — Danos sofridos pelo condutor do veículo devido à intervenção de um passageiro na condução desse veículo»

No processo C-490/24,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Hoge Raad der Nederlanden (Supremo Tribunal dos Países Baixos), por Decisão de 5 de julho de 2024, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 12 de julho de 2024, no processo

Stichting Koskea, na qualidade de curadora de ED,

contra

Nationale Nederlanden Schadeverzekering Maatschappij NV, sob a denominação comercial Reaal Schadeverzekering NV,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quarta Secção),

composto por: I. Jarukaitis (relator), presidente de secção, C. Lycourgos, presidente de secção, exercendo funções de juiz da Quarta Secção, M. Condinanzi, N. Jääskinen e R. Frendo, juízes,

advogado-geral: A. Biondi,

secretário: A. Lamote, administradora,

vistos os autos e após a audiência de 12 de junho de 2025,

vistas as observações apresentadas:

– em representação de Nationale Nederlanden Schadeverzekering Maatschappij NV, sob a denominação comercial Reaal Schadeverzekering NV, por D. M. de Knijff e S. van der Keur, advocaten,

* Língua do processo: neerlandês.

– em representação do Governo Neerlandês, por M. K. Bulterman e A. Hanje, na qualidade de agentes,

– em representação da Comissão Europeia, por G. Goddin, A. Manzaneque Valverde e P. Vanden Heede, na qualidade de agentes,

ouvidas as conclusões do advogado-geral na audiência de 25 de setembro de 2025,

profere o presente

Acórdão

1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação do artigo 12.º, n.º 1, 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 a Stichting Koskea, uma fundação que atua na qualidade de curadora de ED, à Nationale Nederlanden Schadeverzekering Maatschappij NV (a seguir «Nationale Nederlanden»), sob a denominação comercial Reaal Schadeverzekering NV, a respeito da extensão da cobertura que deve ser fornecida pelo seguro obrigatório de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis.

Quadro jurídico

Direito da União

3 Os considerandos 21 e 23 da Diretiva 2009/103 enunciam:

«(21) É conveniente conceder aos membros da família do tomador do seguro, do condutor ou de toda e qualquer outra pessoa responsável, uma proteção comparável à de outros terceiros vítimas, pelo menos no que respeita aos danos corporais.

[…]

(23) A inclusão de todos os passageiros do veículo no âmbito da cobertura pelo seguro representa um avanço significativo da legislação em vigor. Este objetivo ficaria comprometido se o direito nacional ou qualquer cláusula contratual contida numa apólice de seguro pudesse excluir os passageiros da cobertura pelo seguro por terem conhecimento, ou deverem ter conhecimento, de que o condutor do veículo estava sob a influência do álcool ou de outras substâncias tóxicas no momento do acidente. […] A cobertura desses passageiros pelo seguro obrigatório do veículo não prejudica a responsabilidade em que possam incorrer, de acordo com a lei nacional aplicável, nem o nível da indemnização a conceder por um acidente específico.»

4 O artigo 1.º, n.º 1, desta diretiva define o conceito de «[v]eículo» 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».

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 oferece aos Estados-Membros, sob determinadas condições, a faculdade de derrogar as disposições do artigo 3.º da mesma no que respeita a certas pessoas singulares ou coletivas, públicas ou privadas.

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

«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.»

8 Nos termos do artigo 13.º desta diretiva, sob a epígrafe «Cláusulas de exclusão»:

«1. Cada Estado-Membro toma todas as medidas adequadas para que, por aplicação do artigo 3.º, seja considerada sem efeito, no que se refere a ações de terceiros vítimas de um sinistro qualquer disposição legal ou cláusula contratual contida numa apólice de seguro, emitida em conformidade com o artigo 3.º e que exclua do seguro a utilização ou a condução de veículos por:

a) Pessoas que não estejam expressa ou implicitamente autorizadas para o fazer;

b) Pessoas que não sejam titulares de uma carta de condução que lhes permita conduzir o veículo em causa;

c) Pessoas que não cumpram as obrigações legais de carácter técnico relativamente ao estado e condições de segurança do veículo em causa.

Todavia, a disposição ou a cláusula a que se refere a alínea a) do primeiro parágrafo pode ser oponível às pessoas que, por sua livre vontade se encontrassem no veículo causador do sinistro, sempre que a seguradora possa provar que elas tinham conhecimento de que o veículo tinha sido furtado.

[…]

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

9 Como resulta do seu artigo 29.º, a Diretiva 2009/103 revogou e substituiu 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, F 2, pp. 113-116), 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, F 15, pp. 214-217), 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), a Diretiva 2000/26/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de maio de 2000, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil relativo à circulação de veículos automóveis e que altera as Diretivas 73/239/CEE e 88/357/CEE do Conselho (Quarta Diretiva sobre o seguro automóvel) (JO 2000, L 181, p. 65), bem como a Diretiva 2005/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2005, que altera as Diretivas 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE e 90/232/CEE do Conselho e a Diretiva 2000/26/CE relativas ao seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis (JO 2005, L 149, p. 14), conforme alteradas pelas diretivas referidas no anexo I, parte A, desta Diretiva 2009/103.

Direito neerlandês

10 O artigo 4.º, n.º 1, da Wet betreffende verplichte verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen (Lei relativa ao Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil em matéria de Veículos Automóveis), de 30 de maio de 1963 (Stb. 1963, n.º 228), na versão aplicável ao litígio no processo principal (a seguir «WAM»), tem a seguinte redação:

«O seguro não cobre a responsabilidade pelos danos causados ao condutor do veículo automóvel que provoca o acidente.»

Litígio no processo principal e questões prejudiciais

11 No final de 2016, ED foi vítima de um acidente de viação quando estava ao volante de um miniautocarro pertencente a um clube de futebol, no qual se encontravam um antigo treinador desse clube e dois membros do mesmo. Enquanto o miniautocarro circulava a uma velocidade de cerca de 70 km/h, o antigo treinador, que estava sentado atrás à direita, acionou subitamente o

travão de mão. O miniautocarro derrapou e embateu em vários pilares. ED e o membro do clube que se encontrava ao seu lado no lugar do passageiro foram projetados. Este último faleceu na sequência dos seus ferimentos. ED ficou gravemente ferido e sofreu sequelas permanentes muito graves devido ao acidente O antigo treinador e o outro membro do clube ficaram ligeiramente feridos.

12 O clube de futebol proprietário do miniautocarro tinha subscrito um seguro contra o risco de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis junto da Reaal Schadeverzekering, que posteriormente se fundiu com a Nationale Nederlanden. Este clube tinha também subscrito um seguro de acidentes para danos causados aos passageiros junto da Nationale Nederlanden (a seguir «seguro contra danos»).

13 ED, representado pela Stichting Koskea, que administra os seus bens e defende os seus interesses, pediu à Nationale Nederlanden que cobrisse os seus próprios danos resultantes do acidente a título deste último seguro. Em janeiro de 2020, o advogado desta companhia informou ED de que não estava coberto pelo seguro contra danos, uma vez que o relatório de polícia sobre as circunstâncias do acidente demonstrava que ele se tinha sentado ao volante do miniautocarro após ter consumido álcool e sob a influência deste. O advogado indicou também que ED não estava coberto pelo seguro obrigatório de responsabilidade civil previsto na WAM, uma vez que este não cobre os danos sofridos pelo condutor.

14 A Stichting Koskea, agindo em nome e por conta de ED, intentou uma ação no rechtbank Noord-Nederland (Tribunal de Primeira Instância de Noord-Nederland, Países Baixos), pedindo que fosse declarado que a Nationale Nederlanden é, por força da WAM, obrigada a indemnizar o dano presente e futuro do interessado. Em apoio dessa ação, esta fundação alegou, nomeadamente, que a exclusão da cobertura, pelo seguro obrigatório de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis, dos danos sofridos pelo condutor do veículo, prevista no artigo 4.º, n.º 1, da WAM, não se aplicava no caso em apreço, uma vez que, embora ED estivesse ao volante do veículo no momento do acidente, já não podia ser considerado o condutor, na aceção desta disposição, uma vez que, ao acionar o travão de mão, o antigo treinador tinha agido como condutor.

15 Por Sentença de 22 de outubro de 2020, esse órgão jurisdicional julgou a ação procedente. Considerou, em substância, que, a partir do momento em que o antigo treinador acionou o travão de mão, ED já não estava em condições de conduzir efetivamente o miniautocarro e, consequentemente, já não podia ser considerado como condutor do mesmo na aceção do artigo 4.º, n.º 1, da WAM.

16 A National Nederlanden interpôs recurso dessa sentença no Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden (Tribunal de Recurso de Arnhem-Leeuwarden, Países Baixos). Por Acórdão de 13 de dezembro de 2022, esse órgão jurisdicional anulou a referida sentença com o fundamento, em substância, de que ED não tinha perdido a sua qualidade de condutor devido ao acionamento do travão de mão pelo antigo treinador. A este respeito, salientou que este último continuava a ser a pessoa que se tinha sentado no lugar do condutor, atrás do volante, que tinha posto em marcha o veículo e determinado a velocidade e o sentido de marcha. Assim, segundo esse órgão jurisdicional, ED manobrava os comandos do referido veículo e o facto de o antigo treinador ter acionado subitamente o travão de mão, praticando assim um ato de condução, não alterava nada.

17 A Stichting Koskea interpôs recurso de cassação para o Hoge Raad der Nederlanden (Supremo Tribunal dos Países Baixos), que é o órgão jurisdicional de reenvio. Perante este órgão jurisdicional, sustenta que ED já não podia ser considerado o condutor do miniautocarro depois de o antigo treinador ter acionado o travão de mão, uma vez que esta ação o privou da possibilidade de conduzir efetivamente esse veículo.

18 O órgão jurisdicional de reenvio expõe que, através do artigo 4.º, n.º 1, da WAM, o legislador neerlandês transpôs o artigo 1.º, primeiro parágrafo, da Diretiva 90/232, atual artigo 12.º, n.º 1, da Diretiva 2009/103, segundo o qual o seguro obrigatório de responsabilidade civil relativa à circulação de veículos deve cobrir a responsabilidade por danos pessoais de todos os passageiros, com exceção do condutor. Salienta que, no entanto, este conceito de «condutor» não está definido nesta última diretiva nem nas diretivas que esta substituiu.

19 Na sua jurisprudência na matéria, o Tribunal de Justiça sempre sublinhou a importância da proteção dos passageiros vítimas de um acidente de viação, bem como o objetivo de garantir que o seguro obrigatório de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis permita a todos os passageiros vítimas de um acidente de viação serem indemnizados pelos danos que sofreram. No entanto, resulta também desta jurisprudência que o artigo 12.º, n.º 1, da Diretiva 2009/103 distingue o condutor dos outros passageiros.

20 À luz destes elementos, o órgão jurisdicional de reenvio interroga-se sobre se o artigo 12.º, n.º 1, da Diretiva 2009/103 deve ser interpretado no sentido de que o seguro obrigatório de responsabilidade civil previsto nessa disposição deve cobrir a responsabilidade pelos danos sofridos pelo condutor inicial do veículo em causa quando um passageiro interveio na condução desse veículo e essa intervenção provocou um acidente. Se for esse o caso, considera que se coloca a questão de saber se o direito da União impõe certas exigências que deve ter em conta para determinar se, nas circunstâncias em causa no processo principal, a pessoa que estava ao volante do veículo no momento do acidente perdeu a sua qualidade de condutor e pode, por conseguinte, reivindicar a proteção decorrente da Diretiva 2009/103.

21 Nestas circunstâncias, o Hoge Raad der Nederlanden (Supremo Tribunal dos Países Baixos) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) Deve o artigo 12.º, n.º 1, da [Diretiva 2009/103] ser interpretado no sentido de que o seguro obrigatório de responsabilidade civil deve cobrir os danos sofridos pelo condutor (inicial) numa situação em que um passageiro intervém na condução do veículo automóvel e em que ocorre um acidente na sequência dessa intervenção?

2. Em caso de resposta afirmativa à primeira questão, decorrem do direito da União determinadas exigências que o órgão jurisdicional nacional deve observar ao apreciar se um condutor, na aceção do artigo 12.º, n.º 1, da diretiva codificada 2009/103, perdeu a qualidade de condutor nas circunstâncias concretas e pode beneficiar da proteção dos passageiros ao abrigo da regra geral?»

Quanto às questões prejudiciais

Quanto à primeira questão

22 Com a sua primeira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 12.º, n.º 1, da Diretiva 2009/103 deve ser interpretado no sentido de que os danos sofridos pelo condutor do único veículo envolvido num acidente de viação não devem ser cobertos pelo seguro obrigatório de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis previsto nesta diretiva, mesmo quando um passageiro interveio na condução desse veículo e essa intervenção provocou esse acidente.

23 Conforme jurisprudência constante, para a interpretação de uma disposição de direito da União, há que ter em conta não só os seus termos mas também o seu contexto e os objetivos prosseguidos pela regulamentação de que faz parte (v. Acórdãos de 17 de novembro de 1983, Merck, 292/82, EU:C:1983:335, n.º 12, e de 30 de outubro de 2025, Killybegs Fishing Enterprises e o., C-546/24, EU:C:2025:844, n.º 16).

24 É também jurisprudência constante que a determinação do significado e do alcance dos termos para os quais o direito da União não fornece nenhuma definição nem remete para o direito dos Estados-Membros deve fazer-se de acordo com o seu sentido habitual na linguagem corrente, tendo em conta o contexto em que são utilizados e os objetivos prosseguidos pela regulamentação de que fazem parte (v., neste sentido, Acórdãos de 18 de outubro de 2011, Brüstle, C-34/10, EU:C:2011:669, n.ºs 25 e 31 e jurisprudência aí referida, e de 5 de setembro de 2024, BIOR, C-344/23, EU:C:2024:696, n.º 40).

25 Em primeiro lugar, no que respeita aos termos do artigo 12.º, n.º 1, da Diretiva 2009/103, importa recordar que, de acordo com esta disposição, sem prejuízo do artigo 13.º, n.º 1, segundo parágrafo, desta diretiva, que enuncia uma exceção desprovida de pertinência no âmbito do processo principal, o seguro referido no artigo 3.º da referida diretiva cobre a responsabilidade por danos pessoais de «todos os passageiros, exceto o condutor», resultantes da circulação de um veículo.

26 Nos termos do artigo 3.º, primeiro parágrafo, da mesma diretiva, sem prejuízo do artigo 5.º desta última, que prevê derrogações à obrigação de segurar veículos que também não são pertinentes para o processo principal, cada Estado-Membro 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.

27 À semelhança das diretivas que substituiu, a Diretiva 2009/103 não define nem o termo «condutor» nem o termo «passageiro», nem remete para o direito dos Estados-Membros para definir o seu âmbito de aplicação. No que respeita ao sentido habitual destes termos na linguagem corrente, há que salientar que o termo «condutor» visa uma pessoa que conduz ou dirige algo ou alguém. Na relação com um veículo, este termo visa a pessoa que está ao volante ou manobra os comandos do mesmo e que o dirige. O termo «passageiro» refere-se, por seu turno, a uma pessoa que é transportada a bordo de um veículo e que não o dirige.

28 Tendo em conta estes elementos, é possível deduzir dos termos do artigo 12.º, n.º 1, da Diretiva 2009/103 que, antes de mais, pode haver, num veículo, vários «passageiros [além do] condutor», mas, em princípio, só pode haver um único condutor de cada vez. Em seguida, sob reserva de casos específicos, nomeadamente a prática da condução acompanhada destinada a obter uma carta de condução, que podem ser sujeitos a regras especiais, o termo «condutor» visa habitualmente a

pessoa que manobra os comandos ou está ao volante do veículo e assegura a sua direção, ao passo que o termo «passageiro» visa uma pessoa que se encontra noutro local do veículo em causa e que não o dirige. Por último, esta disposição não prevê que a responsabilidade pelos danos sofridos pelo «condutor» do veículo deva estar coberta pelo seguro referido no artigo 3.º da referida diretiva.

29 Em segundo lugar, no que respeita ao contexto em que o artigo 12.º, n.º 1, da Diretiva 2009/103 se insere, há que salientar, primeiro, que o conceito de «[v]eículo» é definido no artigo 1.º, ponto 1, desta diretiva 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».

30 Um veículo, na aceção desta diretiva, é assim necessariamente acionado por uma força mecânica (v., neste sentido, Acórdão de 12 de outubro de 2023, KBC Verzekeringen, C-286/22, EU:C:2023:767, n.ºs 37, 38 e 40), qualquer veículo em circulação tem, em princípio, com exceção dos veículos com condução automatizada, um condutor e um posto de condução e esse condutor é a pessoa que, no interior do veículo, aciona ou está em posição de acionar a força mecânica deste para efeitos da sua circulação, encontrando-se ao volante.

31 Segundo, embora o artigo 3.º, quarto parágrafo, da Diretiva 2009/103 disponha que o seguro referido no primeiro parágrafo cobre obrigatoriamente os danos materiais e pessoais, resulta de uma leitura conjugada desta disposição com o artigo 12.º, n.º 1, da referida diretiva que se trata, em especial, dos danos corporais de «todos os passageiros, exceto o condutor».

32 Terceiro, nos termos do artigo 12.º, n.º 2, da referida diretiva, os membros da família do tomador do seguro, do condutor ou de qualquer outra pessoa cuja responsabilidade civil decorrente de um sinistro se encontre coberta pelo seguro mencionado no artigo 3.º não podem por força desse parentesco, ser excluídos da garantia do seguro relativamente aos danos corporais sofridos. Além disso, segundo o artigo 12.º, n.º 3, primeiro parágrafo, da Diretiva 2009/103/CEE, o seguro referido no seu 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. Por outro lado, o artigo 13.º, n.º 3, desta Diretiva 2009/103 especifica que cada Estado-Membro toma as medidas adequadas para que qualquer disposição legal ou cláusula contratual contida numa apólice de seguro que exclua os passageiros dessa cobertura pelo facto de terem conhecimento ou deverem ter tido conhecimento de que o condutor do veículo estava sob a influência do álcool ou de qualquer outra substância tóxica no momento do acidente seja considerada nula no que se refere a esses passageiros.

33 Estas disposições, à semelhança do artigo 12.º, n.º 1, da Diretiva 2009/103, distinguem o condutor do veículo das outras pessoas que possam encontrar-se no veículo e dos outros utilizadores das estradas que não se encontrem no veículo, mas que possam ser afetados por um acidente de viação que envolva um veículo. Assim, as categorias de vítimas de um acidente são, em substância, determinadas por oposição ao condutor do veículo nele envolvido.

34 Quarto, importa salientar que, em conformidade com o artigo 12.º, n.º 3, segundo parágrafo, desta diretiva, o seu artigo 12.º não prejudica a responsabilidade civil nem o montante das indemnizações. Por conseguinte, o papel que um ou outro ocupante do veículo, como, no caso em apreço, o passageiro que acionou o travão de mão, pode ter tido no desenrolar desse acidente e, portanto, na ocorrência de danos, é suscetível, em conformidade com o regime de

responsabilidade civil em vigor no Estado-Membro em cujo território ocorreu o acidente, de determinar a pessoa civilmente responsável pelo acidente e de ter influência na extensão da indemnização. No entanto, estes últimos aspetos são distintos do âmbito pessoal da cobertura pelo seguro obrigatório previsto na Diretiva 2009/103.

35 A este respeito, o Tribunal de Justiça declarou reiteradamente que a obrigação de cobertura pelo seguro de responsabilidade civil por danos causados a terceiros por veículos automóveis é distinta da extensão da indemnização desses danos no âmbito da responsabilidade civil. Com efeito, enquanto a primeira é definida e garantida pela regulamentação da União, a segunda é regulada essencialmente pelo direito nacional (Acórdãos de 17 de março de 2011, Carvalho Ferreira Santos, C-484/09, EU:C:2011:158, n.º 31, e de 12 de outubro de 2023, KBC Verzekeringen, C-286/22, EU:C:2023:767, n.º 23 e jurisprudência referida).

36 Todos estes elementos textuais e contextuais indicam, assim, que o artigo 12.º, n.º 1, da Diretiva 2009/103 deve ser interpretado no sentido de que a intervenção de um passageiro na condução de um veículo, que provoca um acidente, não pode ter por consequência privar o condutor desse veículo da sua qualidade de condutor, sob pena de prejudicar simultaneamente a distinção fundamental entre condutor e terceiros vítimas, que caracteriza o sistema de seguro obrigatório de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis instituído por esta diretiva, e a distinção entre a obrigação de cobertura por esse seguro e a extensão da indemnização dos danos a título da responsabilidade civil pelo acidente, que é regulada pelo direito nacional.

37 Em terceiro lugar, há que constatar que esta interpretação é corroborada pelos objetivos prosseguidos pela Diretiva 2009/103.

38 Por um lado, é certo que decorre da evolução da regulamentação da União em matéria de seguro obrigatório de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis que este objetivo de proteção das vítimas de acidentes causados por esses veículos foi constantemente prosseguido e reforçado pelo legislador da União (Acórdãos de 20 de dezembro de 2017, Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, n.º 27 e jurisprudência referida, e de 30 de abril de 2025, Nastolo, C-370/24, EU:C:2025:300, n.º 39).

39 Todavia, como o advogado-geral salientou, em substância, no n.º 40 das suas conclusões, este objetivo seria prejudicado se, em função de circunstâncias factuais aleatórias, a pessoa sentada ao volante de um veículo pudesse perder a sua qualidade de condutor devido à intervenção de um passageiro na condução desse veículo. Com efeito, uma vez que, como foi constatado nos n.ºs 28 e 30 do presente acórdão, qualquer veículo tem, em princípio, com exceção dos veículos com condução automatizada, um condutor, privar da sua qualidade de condutor quem está sentado ao volante do veículo teria como consequência que esse passageiro assumiria então a qualidade de condutor, ficando assim excluído da proteção que esta diretiva visa conceder a terceiros vítimas, incluindo os passageiros.

40 Além disso, a insegurança jurídica que resultaria de tal possibilidade é, em si mesma, incompatível com o referido objetivo.

41 Por outro lado, como o advogado-geral também salientou no n.º 38 das suas conclusões, a evolução legislativa referida no n.º 38 do presente acórdão foi também marcada pela exclusão, constante e explícita desde a adoção da Diretiva 90/232, da cobertura, pelo seguro obrigatório de responsabilidade civil previsto pelo direito da União, dos danos sofridos pelo condutor, tendo a

única distinção admitida por esta regulamentação sido sempre a distinção entre condutor, por um lado, e passageiro ou outros terceiros vítimas, por outro (v., neste sentido, Acórdão de 1 de dezembro de 2011, Churchill Insurance Company Limited e Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, n.os 27 a 31 e jurisprudência referida).

42 Além disso, nada nesta evolução legislativa indica que fosse intenção do legislador da União harmonizar a obrigação de segurar a responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis além da cobertura dos danos causados a terceiros, nem tal intenção resulta da Diretiva 2009/103. O considerando 21 desta diretiva indica, aliás, que é conveniente conceder aos membros da família do tomador do seguro, do condutor ou de toda e qualquer outra pessoa responsável, uma proteção comparável à «de outros terceiros vítimas», pelo menos no que respeita aos danos corporais. Do mesmo modo, o considerando 23 desta diretiva refere-se à inclusão «de todos os passageiros do veículo» no âmbito da cobertura pelo seguro, precisando, em substância, que o caráter, em princípio, ineficiente de uma legislação nacional ou de uma cláusula contratual que exclua a cobertura pelo seguro obrigatório de responsabilidade civil no que respeita às «ações de terceiros vítimas» em determinadas circunstâncias não prejudica, nomeadamente, a responsabilidade em que possam incorrer os passageiros de acordo como a lei nacional aplicável.

43 A questão da eventual obrigação de cobrir, através de um seguro, os danos sofridos pelo condutor de um único veículo envolvido num acidente de viação permanece, por conseguinte, no estado atual do direito da União, regulado pelos direitos nacionais dos Estados-Membros.

44 Tendo em conta todas as considerações precedentes, há que responder à primeira questão que o artigo 12.º, n.º 1, da Diretiva 2009/103 deve ser interpretado no sentido de que os danos sofridos pelo condutor do único veículo envolvido num acidente de viação não devem ser cobertos pelo seguro obrigatório de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis previsto nesta diretiva, mesmo quando um passageiro interveio na condução desse veículo e essa intervenção provocou esse acidente.

Quanto à segunda questão

45 Tendo em conta a resposta dada à primeira questão prejudicial, não há que responder à segunda questão submetida.

Quanto às despesas

46 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 (Quarta Secção) declara:

O artigo 12.º, n.º 1, 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:

os danos sofridos pelo condutor do único veículo envolvido num acidente de viação não devem ser cobertos pelo seguro obrigatório de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis previsto nesta diretiva, mesmo quando um passageiro interveio na condução desse veículo e essa intervenção provocou esse acidente.

Assinaturas