

Seguro obrigatório automóvel : o direito português face à jurisprudência do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias

1. Seguro obrigatório automóvel; a jurisprudência do Tribunal de Justiça das Comunidades europeias

O regime jurídico do seguro obrigatório automóvel encontra-se amplamente penetrado por disposições comunitárias sobre as quais o Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias se tem debruçado e que se reflectem não apenas no domínio do seguro como também nos direitos nacionais em matéria de responsabilidade civil.

Existem hoje cinco directivas comunitárias no domínio do seguro obrigatório automóvel que, por um lado, visam a assegurar a livre circulação dos veículos com estacionamento habitual no território da Comunidade bem como das pessoas neles transportadas, e, por outro, a garantir que as vítimas de acidentes causados por esses veículos beneficiem de tratamento comparável, seja qual for o local em que o acidente ocorra ¹. Trata-se das directivas 72/166/CEE, de 24 de Abril (primeira directiva), 84/5/CEE, de 30 de Dezembro de 1983 (segunda directiva), 90/232/CEE, de 14 de Maio de 1990 (terceira directiva), 2000/26/CE, de 16 de Maio de 2000 (quarta directiva) e 2005/14/CE, de 11 de Maio (quinta directiva)².

¹ É assim que o Tribunal de Justiça resume o objectivo das directivas em causa : acórdãos de 28 de Março de 1996, Ruiz Bernáldez, C-129/94, Colectânea p.I-1831, n.º13, de 14 de Setembro de 2000, Mendes Ferreira e Delgado Correia Ferreira, C-348/98, Colectânea p.I-6711, n.º24 e de 30 de Junho de 2005, Katja Candolin, C-537/03, Colectânea p.I- 5745 , n.º17.

² Respectivamente, no Jornal Oficial (1972) L 103, p.1, (1984) L 8, p.17 , (1990)L 129 p.33, (2000) L 181, p.65 (2000) e L149, p.14.

O Tribunal de Justiça entende que à excepção do caso previsto no artigo 2.º, n.º1 da segunda directiva (pessoas que se encontrem no veículo causador do sinistro e que tenham conhecimento de que este fora roubado), disposição que, dada a sua natureza excepcional, é de interpretação estrita, são inadmissíveis disposições legais ou contratuais que excluam, em determinadas circunstâncias, a prestação da seguradora ³. Assim, a cobertura não pode ser excluída, designadamente, quando o condutor se encontre sob a influência do álcool ⁴. Como já tivemos a ocasião de salientar, daqui parece resultar ser incompatível com o direito comunitário, a exclusão de danos intencionalmente causados ou a nulidade do contrato de seguro por declarações inexactas ou reticências, atribuíveis a má fé do tomador, oponíveis aos lesados em certas legislações nacionais ⁵.

O direito da responsabilidade civil é também influenciado pelas directivas comunitárias no domínio do seguro automóvel. É certo que, como o Tribunal de Justiça observa, “na falta de regulamentação comunitária que precise qual o tipo de responsabilidade civil relativa à circulação de veículos que deve ser coberta pelo

³ Acórdãos proferidos nos casos Bernáldez (n.º21) e Candolin (n.ºs18.º a 21.º) –*supra*, nota 1. No sentido de que só a excepção mencionada é oponível aos lesados de acordo com a jurisprudência comunitária, Alessandro Palmieri e Roberto Pardolesi, *Guidatore ebbro e tutela (armonizzata, ma inefficiente) del passeggero corresponsabile*, in *Foro Italiano*, 2006, Parte quarta, coluna n.º19.

⁴ Acórdão Bernáldez

⁵ Assim, em França, o seguro não cobre os sinistros dolosamente causados(André Favre Rochex e Guy Courtieu, *Le droit des assurances obligatoires*, Paris,2000, p.70, n.º2-44), e o mesmo ocorre na Alemanha uma vez que a exclusão dos danos dolosamente causados nos seguros de responsabilidade civil, estabelecida no §152 da lei sobre o contrato de seguro (VVG)), não é abrangida pelo princípio da inoponibilidade aos lesados da inexistência de responsabilidade por parte da seguradora, consagrado no §3, n.º4 da lei sobre o seguro obrigatório automóvel (*Gesetz über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter*) e no § 152 c da VVG) – Prölss/Martin, *Versicherungsvertragsgesetz*, Munique, 2004, p.866, n.º18, admitindo, porém, ser duvidosa a solução face ao acórdão do Tribunal de Justiça proferido no caso Bernáldez (*loc.ult.cit.*).. Em Espanha, a questão é discutida: no sentido na inoponibilidade – L. Fernando Reglero Campos, *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro*, Cizur Menor (Navarra)2004, p.592, n.º15.2.Esta excepção é , segundo a jurisprudência, inoponível aos lesados no direito italiano – Rossella Cavallo Borgia, *Responsabilità e Assicurazione*, in *Trattato della Responsabilità Civile*, dirigido por Massimo Franzoni, Milão, 2004, p.315 . Veremos o que se passa no direito português ao abordarmos o acórdão do S.T.J. de 13 de Março de 2007, revista n.º197/07. Quanto à nulidade do contrato de seguro por declarações inexactas ou reticências dolosas –André Favre Rochex e Guy Courtieu op.cit., p.91.Esta nulidade é inoponível aos lesados no direito italiano,- Gennaro Giannini, Filippo Martini e Marco Rodolfi, *L'Assicurazione Obbligatoria dei Veicoli e dei Natanti*, Milão, 2003 p.181. Sobre a matéria –J.C. Moitinho de Almeida, *Droit communautaire et contrat d'assurance*, in *Europa und seine Verfassung*, Festschrift für Manfred Zuleeg, Baden-Baden, 2005, págs.580 e 581.

seguro obrigatório, a escolha do regime de responsabilidade civil aplicável aos sinistros resultantes da circulação de veículos é, em princípio, da competência dos Estados-Membros”⁶. Mas a interpretação de disposições das directivas ou o seu efeito útil, determinam soluções que penetram as legislações nacionais no domínio da responsabilidade civil. Assim, quando num Estado-Membro vigore um regime de responsabilidade objectiva para os passageiros transportados, esta deve aplicar-se aos passageiros membros da família do tomador do seguro ou do condutor ⁷, os limites da responsabilidade objectiva então consagrados na legislação portuguesa, inferiores aos impostos pela segunda directiva, são incompatíveis com os seus artigos 1.º, n.º2 e 5.º, n.º3⁸, e o artigo 1.º, n.º4 da mesma directiva deve ser interpretado no sentido de que a indemnização dos danos causados por veículo não identificado ou cujo seguro é insuficiente deve ter em conta o período ocorrido desde o sinistro até ao pagamento efectivo ⁹.

O acórdão proferido no caso *Candolin*¹⁰ parece ir mais longe. Quatro cidadãos finlandeses, bastante tocados pelo álcool, circulavam num veículo automóvel a 180 km/h, num local em que velocidade era limitada a 60 km/h, quando o condutor, com uma taxa de álcool de 2,08, perdeu o controlo do veículo dando origem a um acidente, de que resultou a morte de um dos passageiros (a filha da Sra. *Candolin*) e danos particularmente graves ao proprietário do veículo que àquele confiara a respectiva condução. No direito finlandês, importa distinguir entre o direito da responsabilidade

⁶ N.º28 do acórdão proferido no caso Mendes Ferreira (ver igualmente os n.ºs29 e 40) e n.º24 do acórdão proferido no caso Candolin (supra, nota 1). A quinta directiva expressamente reconhece ser da competência dos Estados-Membros a definição dos pressupostos da responsabilidade civil (considerandos 15.º (danos a passageiros transportados) e 16.º (danos peões, ciclistas e outros utilizadores não motorizados das estradas) e artigo 1ª, por esta directiva introduzido à terceira directiva (peões e ciclistas).

⁷ Acórdão proferido no caso Mendes Ferreira, n.º32.

⁸ Acórdão citado, n.ºs 36 a 41.

⁹ Acórdão de 4 de Dezembro de 2003, Samuel Sidney Evans, C-63/01, Colectânea, p.I-14447, n.º71. O Tribunal invocou a este respeito o princípio de que a reparação deve reconstituir, na medida do possível, o património da vítima de um acidente (n.º67), o que resulta que a indemnização de um prejuízo não pode ignorar elementos, como o decurso do tempo, susceptíveis de reduzir, de facto, o seu montante (n.º68).

¹⁰ *Supra*, nota 1.

civil e o regime do seguro automóvel: sendo o condutor civilmente responsável, a indemnização pela seguradora dos danos causados aos passageiros transportados em consequência de acidente imputável a condução sob a influência do álcool, e que conhecessem ou devessem conhecer o estado em que se encontrava o condutor, só tem lugar “caso existam razões atendíveis” (§ 7.º, n.º3 da lei do seguro de veículos automóveis). Na primeira instância, apenas foi reconhecido direito a indemnização ao proprietário do veículo, tidos em consideração os danos particularmente graves que sofrera, mas, em recurso, mesmo essa indemnização foi recusada.

Pronunciando-se sobre questões prejudiciais a ele submetidas pelo Tribunal Supremo finlandês e relativas às consequências sobre o direito à indemnização da contribuição de um passageiro para a verificação do sinistro, o Tribunal de Justiça começou por lembrar a sua jurisprudência, atrás referida, segundo a qual são incompatíveis com o direito comunitário as disposições legais e cláusulas contratuais que prevejam a exclusão da responsabilidade da seguradora fora do caso previsto no artigo 2.º, n.º1 da segunda directiva (n.ºs 19 a 23). Mas, em seguida, contestando a posição dos governos finlandês, alemão, austríaco e norueguês segundo a qual o direito comunitário nada prevê quanto aos efeitos sobre a responsabilidade civil da contribuição da vítima, passageiro transportado, para os danos por ela sofridos, o Tribunal observou que resulta dos artigos 3.º, n.º1 da primeira directiva, 2.º, n.º1, da segunda e 1.º da terceira que o objectivo prosseguido pelo legislador comunitário é o de “permitir que todos os passageiros vítimas de acidente causado por um veículo sejam indemnizados dos prejuízos sofridos” (n.º27). O direito nacional não pode retirar a essas disposições o seu efeito útil (n.º28). Ora, tal seria o caso se, com base em critérios gerais e abstractos, a legislação de um Estado-membro, fundada na contribuição do passageiro para a produção do dano por ele sofrido, afastasse a

indemnização devida pela seguradora ou a limitasse desproporcionadamente (n.º29). Só ocorrendo em circunstâncias excepcionais e na base de uma apreciação individual, pode a indemnização devida ao lesado ser limitada (n.º30).

A fundamentação do acórdão, respeitante à prestação das seguradoras, afigura-se igualmente válida, pelas considerações em que assenta, no domínio da responsabilidade civil¹¹. Por um lado, se o objectivo das referidas disposições é o da garantia do ressarcimento dos passageiros transportados, vítimas de acidente, mesmo que tenham agido com negligência, o respectivo “efeito útil” parece exigir tal ressarcimento não apenas ao nível da cobertura do seguro mas também do direito da responsabilidade civil. Por outro lado, a responsabilidade da seguradora não pode exceder a do segurado e, assim, se o comportamento da vítima só em casos excepcionais pode influir no montante da indemnização por aquela devida tal implica que essa é a dimensão da obrigação de indemnizar do civilmente responsável. E o que se aplica aos passageiros transportados vale igualmente no que respeita a peões e outros utentes das estradas uma vez que também o ressarcimento destes ó objectivo das directivas comunitárias. Importa observar que já antes o Tribunal da EFTA se pronunciara sobre caso semelhante¹² e decidira no mesmo sentido. Apoiando-se, designadamente, no 5.º considerando (“...os montantes até cujo limite o seguro é obrigatório devem permitir, em toda e qualquer circunstância, que seja garantida às vítimas uma indemnização suficiente, seja qual for o Estado-membro onde o sinistro ocorra...”) da segunda directiva automóvel¹³ e no 16º considerando da terceira¹⁴, em

¹¹ Giuseppe Fortunato, *La Nuova Disciplina della Assicurazione Automobilistica*, Aggiornata alla legge 102/2006 e al regolamento attuativo dell'indennizzo diretto, Milão, 2007, p.48. Neste sentido, também, Alessandro Palmieri e Roberto Pardolesi, *Guidatore ebbro e tutela (armonizzata, ma inefficiente) del passeggero corresponsabile* *cit.*, colunas 19 e 20 e *Il contratto di assicurazione tra discipline nazionali ed armonizzazione comunitaria*, in *Verso una disciplina europea del contratto di assicurazione*, Atti del Convegno (Foggia, 16-17 settembre 2005), Milão, 2006, p.37.

¹² Advisory Opinion de 17 de Novembro de 1999, *Storebrand Skadeforsikring AS*, Rep.1999, p.119.

¹³ *Supra*, nota 2.

que se toma como base “ um nível elevado de protecção do consumidor”, o Tribunal observa que não se justifica, pois, a distinção entre responsabilidade civil e o regime do seguro obrigatório, sendo incompatível com as então três directivas comunitárias no domínio do seguro automóvel a legislação norueguesa que permitia a exclusão da indemnização dos danos causados a passageiros transportados que conheçam o estado de embriaguês do condutor, na origem de tais danos, a menos que razões especiais a imponham.

Esta interpretação afigura-se confirmada pelo recente acórdão do mesmo Tribunal proferido no caso *Elaine Farrell*¹⁵ . Aí se entendeu que o seguro obrigatório automóvel deve cobrir os danos causados aos passageiros transportados em parte do veículo não concebida para esse transporte e que o efeito útil do artigo 1.º da terceira directiva obsta a que uma legislação nacional , no domínio da responsabilidade civil, em função de critérios gerais e abstractos, recuse ou limite de modo desproporcionado a indemnização de um passageiro pela simples razão de ter contribuído para o dano¹⁶.

Resulta, pois, incompatível com o direito comunitário a interpretação do artigo 505.º do Código Civil segundo a qual, verificando-se culpa do lesado e sendo a respectiva conduta causa do acidente é excluída a responsabilidade pelo risco consagrada no artigo 503.º, n.º1¹⁷, bem como o artigo 570.º do mesmo Código que permite, em tal caso, a exclusão da indemnização .

¹⁴ *Supra*, nota 2.

¹⁵ Acórdão de 19 de Abril de 2007, C-356/05, ainda não publicado.

¹⁶ N.ºs 34 e 35 do acórdão. Como no acórdão Candolin, o Tribunal salienta que a indemnização não pode ser excluída e a sua redução só em casos excepcionais pode ter lugar (n.º35). Observe-se que o Tribunal distingue claramente entre o regime do seguro obrigatório automóvel e a disciplina da responsabilidade civil, esta, essencialmente no âmbito da competência dos Estados-membros (n.º32). Mas tal competência deve ser exercida com respeito pelo direito comunitário, o qual (efeito útil do artigo 1.º da terceira directiva automóvel) só em casos excepcionais, e na base de uma apreciação individual, permite a redução (não a exclusão) da indemnização (n.ºs34 e 35).

¹⁷ Assim tem decidido o Tribunal de Justiça: entre outros, os acórdãos de 11 de Dezembro de 1970 e de 7 de Novembro de 1978, respectivamente, no Boletim do Ministério da Justiça, n.º202, p.190 e n.º281, p.291 e de 22 de Junho de 2006, revista n.º1862. O artigo 505.º é mesmo interpretado no sentido de que a responsabilidade

Esta jurisprudência do Tribunal de Justiça tem sido criticada por ignorar o direito comparado e, em particular, o necessário equilíbrio em que este se funda entre a necessidade social da reparação e razões de prevenção¹⁸. Importa observar que nos direitos mais próximos do nosso, como o francês, italiano, espanhol e alemão dá-se relevância à culpa do lesado não apenas no que respeita ao montante da indemnização mas também à sua atribuição.

Em França, a Lei de 5 de Julho de 1985 (artigo 3.º, n.º1) exclui a indemnização das vítimas que tenham agido com “culpa indesculpável” (*faute inexcusable*) e desde essa conduta culposa tenha sido a causa exclusiva do acidente. Para a Cassação, trata-se de «*faute volontaire d’une exceptionnelle gravité exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience*»¹⁹ Tal culpa, particularmente grave, é reconhecida em casos limite como o de um peão com visão deficiente e diminuído físico de uma das pernas que, de noite, atravessa uma rua em diagonal, sem qualquer iluminação, e de outro peão, que em estado de embriaguês, se sentara numa via departamental, fora de qualquer aglomeração e com nevoeiro que reduzia a visibilidade trinta metros²⁰. O condutor beneficia, porém, de regime menos

prevista no artigo 503.º é excluída quando o acidente seja devido a facto do lesado, mesmo não culposo – entre outros, o acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 6 de Julho de 2004, revista n.º2978/03. Porém, o acórdão de 4 de Outubro de 2007 (revista n.º1710/07), apoiando-se na doutrina hoje dominante bem como nos acórdãos *Candolin* e *Elaine Farrel*, interpretou o artigo 505.º do Código Civil. no sentido de que a responsabilidade pelo risco, consagrada no artigo 503.º só é excluída quando o acidente for devido unicamente ao próprio lesado ou a terceiro, ou quando resulte (exclusivamente) de força maior estranha ao funcionamento do veículo. Sobre a matéria, veja-se a doutrina citada por este acórdão e, designadamente: Mário Júlio de Almeida Costa, *Direito das Obrigações*, Coimbra, 2005, p.586, nota 1 e José Carlos Brandão Proença, anotação ao acórdão do Supremo de 6 de Novembro de 2003 ,nos *Cadernos de Direito Privado*, n.º7 , 2004, págs. 25 e segs.

¹⁸ Alessandro Palmieri e Roberto Pardolesi, *Guidatore ebbro e tutela (armonizzata, ma inefficiente) del passeggero corresponsabile cit.*, Col.20.

¹⁹ Acórdãos de 20 de Julho de 1987, citados por Philippe le Tourneau e Loïc Cadiet, *Droit de la responsabilité et des contrats*, Paris, 2000,p.1258, n.º7189.

²⁰ Casos citados na obra mencionada na nota precedente, p.1259, n.º7190. Trata-se de situações excepcionais sugestivamente qualificadas de *risque bravé* (*op.cit.*,p.1258, n.º7189) , na origem de jurisprudência por vezes contraditória (*op.cit.*,p.1260, n.º7191).

favorável pois a sua mera culpa pode excluir a indemnização dos danos por ele sofridos (artigo 4.º da mesma Lei)²¹.

Em Itália, o artigo 2054.º do Código Civil estabelece, no seu primeiro parágrafo, que “O condutor de um veículo sem carris é obrigado a indemnizar os danos causados pela circulação do veículo a pessoas ou a coisas, a menos que prove ter feito tudo o possível para os evitar”. O proprietário do veículo, o usufrutuário ou o adquirente com reserva de propriedade respondem solidariamente com o condutor, a menos que provem que a circulação do veículo ocorrera contra a sua vontade (terceiro parágrafo), e a responsabilidade das pessoas mencionadas nos parágrafos precedentes existe sempre quando os danos resultem de vícios de construção ou de defeitos de manutenção do veículo (quarto parágrafo). Na doutrina discute-se a natureza da responsabilidade consagrada no primeiro parágrafo, entendendo uns que se trata de uma responsabilidade objectiva só afastada quando se prove a existência de causa estranha ao funcionamento do veículo, outros que aí se consagra a mera inversão do ónus da prova da culpa do condutor e enfim que o preceito exige particulares deveres de cuidado, nele ficando abrangida a culpa levíssima²². E o comportamento do lesado só conduz à exclusão da responsabilidade quando o condutor tenha feito tudo quanto humanamente possível para evitar o dano, sendo tal comportamento a causa exclusiva

²¹ Segundo parece, esta disposição foi considerada essencial pela indústria seguradora e admite-se que, sem ela, a Lei Badinter nunca teria visto a luz do dia –Philippe Brun, *Observations sommaires sur la faute du conducteur victime dans la loi du 5 juillet 1985*, in *Responsabilité civile et assurances*, Études offertes à Hubert Groutel, Paris, 2006, p.65. De salientar que, inicialmente, a jurisprudência da Cassação excluía a indemnização do condutor que tivesse agido com culpa, mesmo ligeira, quando os danos fossem causados por condutor não culposo. Esta jurisprudência foi alterada e hoje a indemnização é devida mesmo neste caso, sendo a culpa do condutor lesado apreciada para efeitos de redução ou exclusão da indemnização –Philippe le Tourneau e Loïc Cadiet, *Droit de la responsabilité et des contrats cit.*, págs.1252 e 1253, n.º7155. Exige-se, porém, que a culpa esteja na origem dos danos sofridos pelo condutor, presumindo-se que assim é no caso de condução sob a influência do álcool. Para uma apreciação crítica desta jurisprudência, veja-se a primeira obra citada nesta nota (pág.67) e Philippe Conte, *Le role de la causalité dans la loi du 5 juillet 1985*, in *Responsabilité Civile et Assurances cit.*, p.89.

²² Sobre a matéria, Giuseppe Fortunato, *La Nuova Disciplina dell’ Assicurazione Automobilistica cit.* págs.315 e segs. Contra a doutrina que vê consagrada no primeiro parágrafo do artigo 2054.º a relevância da culpa levíssima, Eugenio Bonvicini, *La responsabilità civile*, Tomo II, *Responsabilità da accadimento tipico*, Parte Speciale, Il danno a persona, Milão, 1971, p.647.

do acidente²³ Mas, em conformidade com o disposto no n.º1 do artigo 141.º do novo *Codice delle assicurazioni private*, dentro dos limites mínimos do seguro obrigatório, o ressarcimento dos danos causados aos passageiros transportados cabe à seguradora do veículo em que seguiam, a menos que o acidente seja devido a caso fortuito. A indemnização que exceda tais limites depende da verificação dos pressupostos da responsabilidade civil²⁴.

Em Espanha, a Lei sobre Responsabilidade Civil e Seguro na Circulação de Veículos a Motor consagra um regime de responsabilidade objectiva que cessa em caso de culpa da vítima e de força maior (artigo 1., n.º1 II). Os tribunais efectuem uma interpretação “profundamente restritiva” desta disposição, exigindo uma prova clara e contundente de que a conduta da vítima foi a única conduta culposa e mostrando uma tendência para admitir uma concorrência de culpas²⁵.

Na Alemanha, a *Strassenverkehrsgesetz* prevê um regime de responsabilidade objectiva em relação aos danos causados por veículos automóveis (§ 7), sendo por esta lei (§ 9) aplicável o § 254 da BGB (Código Civil), nos termos do qual “Se o dano resultar também de culpa do lesado, tanto o dever de indemnizar como o montante da indemnização dependem das circunstâncias, e, em particular, se o dano foi predominantemente causado por uma ou outra das partes”. Esta disposição contempla uma simples culpa (violação de um dever de cuidado que recai sobre o homem

²³ Francesco Calgano, *Diritto Civile e Commerciale*, Vol.II, *Le Obligazioni e i Contratti*, Tomo II, *I Singoli Contratti, Gli Atti Unilaterali e i Titoli di Credito, I Fatti Illeciti e gli Fatti Fonti di Obbligazione*, La Tutela del Credito, Milão2004, p.447 e nota (77).

²⁴ Giuseppe Fortunato, *op.cit.*p.42 e Mariantonietta Crocito, *Commentario al Codice delle assicurazioni private*, 2006, p.202. No sentido, porém, de que a seguradora responde apenas em caso de responsabilidade exclusiva ou concorrente do segurado, Michele Siri, *L’assicurazione obbligatoria* (artt.122-160 e 170-172) in *Il nuovo Codice delle Assicurazioni*, *Commento sistematico*, ao cuidado de Sandro Amorosino e de Luigi Desideri, Milão, 2006, p.297.

²⁵ L. Fernando Reglero Campos, *Accidentes de Circulación : Responsabilidad Civil y Seguro cit.*, p.253, n.º5.7. Este autor constata que, nos últimos anos, em muitos casos é admitida a existência de culpa exclusiva do lesado quando manifestamente isso resulta da matéria de facto.

comum e razoável, de modo a que certos danos sejam evitados)²⁶. Assim, quando um motociclista circule sem capacete e um peão não utilize a faixa de passagem situada na proximidade²⁷.

Enfim, a legislação norueguesa, na origem do caso decidido pelo Tribunal EFTA, acima mencionado (Secção 7.^a da Lei sobre Responsabilidade Automóvel, Capítulo II, §7.º) prevê a redução ou mesmo exclusão da indemnização de danos resultantes do comportamento culposos do lesado, a menos que se trate de culpa leve. Tratando-se de veículo imobilizado, sem conexão com a sua paragem ou arranque, a indemnização é excluída mesmo em caso de culpa leve.

A estas legislações acresce a Convenção de Estrasburgo de 14 de Abril de 1973 (conselho da Europa), relativa à responsabilidade Civil em caso de Danos causados por Veículos Automóveis cujo artigo 5.º, n.º1 estabelece que, tidas em conta as circunstâncias, a indemnização possa ser reduzida ou mesmo excluída quando o lesado tenha culposamente contribuído para a produção do dano. Vemos, assim, que, contrariamente ao que parece resultar da jurisprudência comunitária, nos direitos que acabámos de resumir se admite, embora em casos excepcionais, que a culpa do lesado possa conduzir à perda da indemnização.

No Reino-Unido seguiu-se caminho diferente. A partir do Law Reform (Contributory Negligence) Act de 1945, na reparação do dano há que ter em conta dois princípios: o da *contributory negligence*, segundo o qual, quando lesado tenha, negligentemente, contribuído para a produção do dano a indemnização será reduzida (nunca excluída) em termos de equidade, tendo em consideração a medida da sua responsabilidade (*the claimant's share in the responsibility for the damage*) (Secção 1

²⁶ Palandt, Bürgerliches Gesetzbuch, Munique, 2006, p.304, n.º8, 3) e 305, n.º12, e).

²⁷ , Schulze, in Schulze, Dörner, Ebert, Eckert, Hoeren, Kemper, Saenger, Schulte-Nölke e Staundiger, Bürgerliches Gesetzbuch , Handkommentar, Baden-Baden, 2007, p.279, n.º6.

(1)), e o princípio *volenti non fit injuria*, aplicável quando o lesado tenha aceite assumir o risco na origem do dano e que permite a exclusão da indemnização. A s. 149.º do *Road Traffic Act* de 1988 determina, porém, que este princípio é inaplicável quando o seguro seja obrigatório, e tal é o caso no domínio dos acidentes de circulação²⁸. Mas, a responsabilidade assenta na culpa (*fault*) e, não obstante a Pearson Commission tenha, em 1978, sugerido um sistema de responsabilidade objectiva para os acidentes de trânsito nada até hoje se fez neste sentido²⁹.

O Tribunal de Justiça parece, assim, enveredar por uma solução que contraria a consagrada em vários Estados-membros ao entender que nunca, seja qual for a gravidade do comportamento do lesado, a indemnização pode ser excluída e só em casos excepcionais pode ser limitada. Observe-se que a indemnização de peões, ciclistas e de outros utentes não motorizados, independentemente da respectiva culpa, encontrava-se contemplada na proposta da 5ª directiva automóvel mas foi criticada no parecer do Comité Económico e Social sobre a referida proposta por se tratar de matéria alheia aos seguros e que deveria ser objecto de harmonização própria³⁰, não sendo incluída na posição comum do Parlamento Europeu e do Conselho³¹.

Afigura-se, porém, que a jurisprudência comunitária deve ser precisada. Por um lado, não é claro se ela se aplica aos condutores de veículos motorizados³². Quanto a estes pode entender-se que por terem criado o risco da circulação automóvel e dele serem beneficiários devem usufruir de regime menos favorável do que gozam os

²⁸ Vivienne Harpwood, *Modern Tort Law*, Londres, 2005, págs.454 e segs.

²⁹ Vivienne Harpwood, *op.cit.*p.481, n.º21.3. Observe-se que, como a autora refere, nalgumas instâncias os juízes tendem para admitir a culpa mesmo nos casos em que esta não existe –p.479, n.º21.1.1. A compatibilidade deste sistema com as directivas comunitárias é duvidosa.

³⁰ No Jornal Oficial C 95, de 23 de Abril de 2003, p.45, n.º3.4.2.2.

³¹ Adoptada pelo Conselho em 26 de Abril de 2004, no Jornal Oficial de 27 de Abril de 2004, C 101,p.60 e aprovada pelo Parlamento Europeu.

³² No acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 10 de Maio de 2007 (revista n.º1078/06), que, na linha tradicional, entendeu não existir responsabilidade civil quando se verifique culpa exclusiva do condutor lesado, o voto de vencido salientou a necessidade de reenvio prejudicial sobre a matéria, face à jurisprudência *Candolin* e *Elaine Farrell*.

restantes utentes não motorizados das vias públicas. Observe-se que os condutores não estavam contemplados na proposta de directiva e que, como vimos, os efeitos sobre o custo dos seguros levou a que, na Lei *Badinter*, não fossem equiparados aos restantes lesados. Por outro lado, não é de excluir que, excepcionalmente, o Tribunal de Justiça mostre uma abertura a razões de prevenção e admita que, em casos limite, em que o comportamento imprevisível do lesado torne o dano inevitável, a indemnização possa ser excluída. Faltaria aqui um dos pressupostos da responsabilidade civil, que cabe aos Estados-membros definir, o nexo causal. Oportunidades não faltarão aos tribunais portugueses para intervir, fazendo uso do reenvio prejudicial, na construção do direito comunitário numa área social e economicamente sensível, em que o direito português se mostra particularmente desajustado.

No domínio do puro regime do seguro obrigatório automóvel, acórdãos recentes do Supremo Tribunal de Justiça parecem afastar-se da jurisprudência do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias acima analisada e no que respeita a certos casos de exclusão da garantia do seguro obrigatório automóvel. É o que veremos em seguida.

2. As falsas declarações sobre a propriedade do veículo

É frequente que, movido por várias razões e não raro induzido por agente da seguradora³³, o tomador do seguro declare ser proprietário do veículo quando este pertence e é utilizado por outra pessoa. Suscita-se então a questão de saber se nos encontramos perante falsas declarações quanto ao risco, determinantes da anulabilidade do contrato de seguro nos termos do disposto no artigo 429.º do Código

³³ J.C. Moitinho de Almeida, O mediador na conclusão e execução do contrato de seguro, in *Scientia Iuridica*, 2006, n.º35, p.48, nota 91.

Comercial³⁴, inoponível aos lesados (artigos 22.º do Decreto-Lei n.º291/2007, de 21 de Agosto e 14.º do Decreto-Lei n.º522/85, de 31 de Dezembro, por aquele revogado), ou de falta de interesse do tomador do seguro, de que resulta a nulidade do contrato (artigo 428.º, § 1.º do mesmo Código). Trata-se de matéria em que a jurisprudência do Supremo Tribunal de Justiça não é uniforme, existindo acórdãos num e noutro sentido³⁵.

Nos seguros contra danos, em que se situa o de responsabilidade civil, importa que o tomador do seguro seja titular de um interesse segurável. Na sua falta, o seguro é nulo (artigo 428.º, § 1.º do Código Comercial). Em geral, interesse é a relação jurídica por força da qual, verificado o sinistro, o tomador deve suportar um prejuízo³⁶. No seguro de responsabilidade, é o surgir do dever de indemnizar, consequência da propriedade ou uso de certas coisas ou do exercício de certa actividade³⁷.

O seguro pode, no entanto, ser concluído por conta de outrem mas, neste caso, importa que a seguradora tenha conhecimento de que o interesse seguro pertence a terceiro ou que isso resulte implicitamente das circunstâncias em que o contrato foi concluído³⁸. Mas não é necessário que a seguradora conheça quais as relações existentes entre o tomador do seguro e o titular do interesse deste objecto³⁹. Autores alemães entendem que sempre que o interesse seguro se encontra definido em função

³⁴ Esta disposição considera o seguro « nulo », mas é jurisprudência constante do S.T.J que se trata de mera anulabilidade –entre outros, os acórdãos de 25 de Setembro de 1995, processo n.º88 300, de 15 de Junho de 1999, no Boletim do Ministério da Justiça, n.º488, p.381, de 10 de Maio de 2001 e de 4 de Março de 2004, na Colectânea de Jurisprudência, IX, II, p.60 e XII-II, p.102 e de 8 de Junho de 2006, revista n.º1435/06.

³⁵ No sentido da aplicação do artigo 429.º do Código Comercial, entre outros, o acórdão de 10 de Janeiro de 2002, revista n.º3797/01 e os acórdãos de 14 e 21 de Novembro de 2006, revistas n.º3465/06 e 3600/06; no sentido de que se trata de nulidade resultante de falta de interesse do tomador, entre outros, os acórdãos de 1 de Julho de 2003, revista n.º2063/3, de 20 de Abril de 2006, revista n.º460/06 e de 22 de Março de 2007, revista n.º230/07.

³⁶ Prölss/Martin, *Versicherungsvertragsgesetz*, cit., p.506, n.º1.

³⁷ Antonio La Torre, *Le Assicurazioni, L'assicurazione nei codici, Le assicurazioni obbligatorie*, Milão, 2000, p.142, n.º2. Não partilhamos hoje a opinião sustentada no Contrato de Seguro no Direito Português e Comparado, Lisboa, 1971, p.148.

³⁸ Yvonne Lambert-Faivre, *Droit des Assurances*, Paris, 2001, p.173, n.º198, Prölss/Martin, *Versicherungsvertragsgesetz* cit., p.603, n.º2.

³⁹ Aldo La Torre, *op.cit.*, p.60, n.º2.

de características objectivas não interessa a questão de saber se a seguradora sabia ser um terceiro e não o tomador o titular do interesse⁴⁰, e, nesta linha, decisões jurisprudenciais existem no sentido de que não releva a propriedade do veículo no seguro de danos próprios ou , no seguro de uma propriedade quem é o proprietário⁴¹. Interpretação que partilhamos uma vez que ao aceitar um risco, assim definido, a seguradora mostra não lhe interessar aspectos subjectivos que a ele respeitem.

No caso em apreço, porém, na definição do risco intervêm elementos subjectivos (propriedade do veículo), muitas vezes com repercussão sobre o prémio calculado em função da idade do condutor habitual do veículo. Mas daí não resulta, a nosso ver, a nulidade do contrato por falta de interesse. Com efeito, o seguro obrigatório automóvel é, por natureza, um seguro por conta⁴² pois abrange a responsabilidade civil do tomador do seguro, dos sujeitos da obrigação de segurar e dos legítimos detentores e condutores do veículo (artigos 15.º, n.º1 do Decreto-Lei n.º291/2007 e 8.º, n.º1 do Decreto-Lei n.º522/85)⁴⁴¹ . Para o legislador, “qualquer pessoa” diferente daquelas sobre as quais recai a obrigação de efectuar o seguro pode celebrá-lo, caso em que a obrigação de segurar fica suprida (artigos 6.º, n.º2 e 2.º,n.º2 dos mencionados diplomas). Não pode, assim, invocar-se a falta de interesse bem como a inexistência de um seguro por conta, relevando as falsas declarações sobre a propriedade do veículo, quando incidam sobre a apreciação do risco (não aceitação do contrato pela seguradora ou aceitação noutras condições), para efeitos do disposto no artigo 429.º do Código Comercial.

⁴⁰ Prölss/Martin, *op.cit* .p.695, n.º4 e Römer/Langheid, VVG, Versicherungsvertragsgesetz mit PflVG und KfzPflVV, Munique, 2003, p.787, n.º6.

⁴¹ Prölss/Martin, *loc.ult.cit*.

⁴² Yvonne Lambert-Faivre, Droit des Assurances cit.p.174, n.º201 ;Fernando Sánchez Calero, Ley de Contrato de Seguro, Comentarios a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, y a sus modificaciones, Elcano (Navarra), 2005, p.177.

Quando assim se não entenda, surge a questão de saber se a nulidade em causa pode ser oponível aos lesados, face à jurisprudência do Tribunal de Justiça acima mencionada segundo a qual tal oponibilidade só é admissível nos casos previstos nas directivas comunitárias. É certo que a inexistência bem como a nulidade absoluta do contrato de seguro, devem, em princípio, ser oponíveis aos lesados, tudo se passando como se o contrato não existisse⁴³. Mas quando o direito de um Estado-Membro admita uma tal nulidade perante vício não particularmente grave e radical, como o da falta de interesse nas circunstâncias referidas, pode considerar-se que o *efeito útil* das directivas comunitárias, de garantir aos lesados a indemnizações dos danos sofridos dentro dos montantes previstos⁴⁴, estaria em causa tornando a disposição nacional incompatível com o direito comunitário. Existindo dúvidas sobre a respectiva interpretação, o reenvio prejudicial seria obrigatório para o Supremo Tribunal de Justiça⁴⁵.

3. Danos causados por acto doloso

Em recente acórdão⁴⁶, o Supremo Tribunal de Justiça entendeu não estarem cobertos pelo seguro obrigatório os danos resultantes da utilização de um veículo dolosamente causados pelo respectivo condutor. A vítima atravessava a pé uma rua e quase fora atropelada por um veículo que entretanto surgira. Após chamar a atenção do condutor para o facto, este retomou a marcha colhendo-a na perna esquerda. Para o Supremo, o regime do seguro obrigatório destina-se a assegurar o ressarcimento de

⁴³ A oponibilidade em tal caso encontra-se prevista em várias legislações europeias. Assim, em Itália (Giuseppe Fortunato, *La nuova Disciplina dell'Assicurazione Automobilistica* cit., p.71, n.º6.3.2), em Espanha (Fernando Reglero Campos, *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro* cit.p.591) e, em França (André Favre Rochex e Guy Courtieu, *Le droit des assurances obligatoires* cit.,p.91, n.º2.92).

⁴⁴ Objectivo expressamente mencionado no n.º18 do acórdão proferido no caso Bernáldez (supra, nota 1).

⁴⁵ Artigo 234.º, segundo parágrafo, do Tratado CE, tal como interpretado pelo Tribunal de Justiça: entre outros, o acórdão de 6 de Outubro de 1982, CILFIT, 283/81, na Colectânea, p.3415, n.ºs 14 a 16. Sobre o que se deve entender por órgão jurisdicional nacional que decida em última instância – J.C. Moitinho de Almeida, *O Reenvio Prejudicial perante o Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias*, Coimbra, 1992, p.32.

⁴⁶ De 13 de Março de 2007, revista n.º197/07.

lesados em consequência de *acidentes* e, no caso, o veículo fora utilizado como uma arma. Do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º522/85 (hoje, artigo 15.º, n.º2 do Decreto-Lei n.º291/2007) resultaria “claro que o seguro automóvel de responsabilidade existe, nuclearmente para cobrir os riscos próprios da circulação e não, também, para cobrir lesões que foram provocadas pelo veículo, mas que poderiam ter sido causadas por qualquer outro objecto móvel”.

O Supremo nada diz, porém, quanto ao disposto no artigo 8.º, n.º2 daquele Decreto-Lei que inclui na cobertura seguradora “... a satisfação das indemnizações devidas pelos autores de furto, roubo, furto de uso do veículo ou de acidentes de viação, dolosamente provocados...”, disposição que, no entender da seguradora recorrente, se referiria apenas ao dolo eventual, “ou seja , ao dolo existente nas situações em que o agente previu a hipótese de ocorrer o resultado (no caso, o acidente) como consequência possível da sua conduta, não se abstendo, porém de a empreender e conformando-se com a produção desse resultado –cfr. Art.16º, nº3 do Cód. Penal”.

Importa observar que a disposição em causa não é clara ao reportar-se a “acidentes de viação, dolosamente provocados”. Mas, tomada à letra, a palavra “acidentes” não abrange também as ocorrências atribuíveis a dolo eventual. Trata-se de disposição inspirada na Convenção de Estrasburgo de 20 de Abril de 1959, relativa ao Seguro obrigatório da Responsabilidade Civil no Domínio dos Veículos Automóveis⁴⁷ e noutros direitos vigentes à época que, como o italiano, não fazem qualquer distinção⁴⁸. Mas, em nosso entender, há que interpretar o referido artigo 8.º, n.º2 em

⁴⁷ Série des Traités européens, n.º29.A Convenção autoriza, porém, as Partes Contratantes a excluir a prestação seguradora neste caso (Anexo II, Reservas à Convenção, n.º3)

⁴⁸ Em Itália, a Lei n.º990/69 não menciona expressamente os factos dolosos, mas o seu artigo 1.º remete para o artigo 2054.º do Código Civil que os abrange. Assim tem sido interpretado pela Cassação –Genaro Giannini, Filippo Martini e Marco Rodolfi, *L’Assicurazione Obbligatoria dei Veicoli e dei Natanti cit.*, p.47. Na doutrina,

conformidade com o direito comunitário e a jurisprudência do Tribunal de Justiça acima mencionada. Ora, as directivas têm como objecto o seguro de responsabilidade civil que resulta da “circulação” de veículos automóveis, a qual pode dar origem a acidentes bem como ser utilizada intencionalmente para a prática de crimes, e nenhuma prevê a exclusão da cobertura de danos causados dolosamente a qual deve, assim, ser garantida como recentemente observou a Cassação italiana ao reiterar a sua jurisprudência quanto à inaplicabilidade do artigo 1917.º do Código Civil (nos seguros de responsabilidade civil são excluídos os factos dolosos) no âmbito do seguro obrigatório automóvel⁴⁹.

4. Danos causados ao proprietário do veículo

O acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 16 de Janeiro de 2007 (revista n.º2892/06) interpretou o artigo 7.º do Decreto-Lei n.º522/85 no sentido de que apenas se encontram excluídos os danos causados ao condutor do veículo e, assim, ficam abrangidos os que sofrer o proprietário nele transportado⁵⁰. Aí se menciona expressamente o acórdão do Tribunal de Justiça proferido no caso *Candolin*.

5. Conclusões

Julgamos ter demonstrado a influência do direito comunitário nas legislações nacionais em matéria de seguro obrigatório automóvel e referido algumas das questões a que a jurisprudência do Tribunal de Justiça ainda não deu resposta mas cuja solução parece inferir-se dos acórdãos já proferidos neste domínio.

uma corrente minoritária sustentava, porém, a não cobertura de danos causados dolosamente - Vinicio Geri, *Eccezioni derivanti dal contratto nella assicurazione obbligatoria automobilistica*, in *Assicurazioni*, 1972, I, págs.119-120.

⁴⁹ Acórdão de 21 de Junho de 2004, citado por Giuseppe Fortunato, *La Nouva Disciplina dell'Assicurazione Automobilistica* cit.págs.83 e 84.

⁵⁰ Um acórdão anterior do mesmo Tribunal tinha excluído da cobertura do seguro obrigatório automóvel os danos causados à tomadora do seguro e resultantes de acidente quando o veículo era conduzido pelo filho – acórdão de 1 de Outubro de 2002, revista n.º1760/02.

Tratando-se das repercussões das directivas comunitárias sobre as legislações nacionais no domínio da responsabilidade civil, a jurisprudência *Candolin e Elaine Farrell* deve ser precisada. Vimos que dúvidas sérias existem quanto ao seu alcance, do que resulta ser justificado o recurso ao reenvio prejudicial, obrigatório para os tribunais que decidam em última instância (artigo 234.º, terceiro parágrafo, do Tratado CE)⁵¹.

Importa salientar a este respeito, que o Tribunal de Justiça entende poderem os Estados-membros ser civilmente responsáveis pelos danos causados aos particulares e resultantes do facto de uma jurisdição, obrigada ao reenvio prejudicial, o não ter feito⁵². E, como no acórdão *Elaine Farrell* se salienta, essa responsabilidade recai igualmente sobre os Estados-membros que não transponham ou incorrectamente transponham uma directiva comunitária⁵³. Razões bastantes para que a questão da aplicação da jurisprudência comunitária no domínio coberto pelos artigos 503.º, 505.º e 570.º do Código Civil não continue a ser ignorada pelos nossos tribunais, a que ainda acrescem razões de segurança jurídica de particular relevo numa área de especial relevo social e económico.

Caso, porém, a jurisprudência comunitária venha a ser precisada no sentido de que nunca o comportamento do lesado pode justificar a exclusão da responsabilidade civil, mesmo quando imprevisível e o acidente não tenha podido ser evitado, hipótese em que, como vimos, falta um dos pressupostos da responsabilidade civil, o nexo causal, face ao princípio de que as directivas comunitárias não produzem efeitos directos horizontais⁵⁴ impõe-se uma alteração legislativa não apenas entre nós mas em

⁵¹ *Supra*, nota 45.

⁵² Entre outros, o acórdão de 30 de Setembro de 2003, Gerhard Köbler, na Colectânea, p.I-10239.

⁵³ N.º 43.

⁵⁴ Ou seja, não podem ser invocadas contra particulares. Ver, entre outros, os acórdãos do Tribunal de Justiça de 26 de Fevereiro de 1986, Marschall, 152/84, Colectânea, p.7333, n.ºs 48 e 49, de 14 de Julho de 1994, Faccini

todos os Estados-membros que admitem tal exclusão. E, tendo em conta o direito comparado acima exposto bem como o desfecho da proposta da 5ª directiva automóvel neste domínio, antevemos fortes reacções a nível político e doutrinal bem como um recheado contencioso de contornos imprevisíveis.

O Supremo Tribunal de Justiça, tanto no domínio da responsabilidade civil como do seguro obrigatório automóvel mostra, como vimos, conhecer a jurisprudência comunitária dela fazendo eco nas suas decisões, a um nível, ao que saibamos, sem paralelo com jurisdições semelhantes de outros Estados-membros. Por certo irá contribuir para a definição daquela jurisprudência e esperamos que este estudo tenha para o efeito alguma utilidade.

José Carlos Moitinho de Almeida

Juiz-Conselheiro do STJ, jubilado

Dori, C-91/92, Col.p.I-3325, n.ºs 21 e 22 e o despacho de 24 de Outubro de 2002, C-223/01 RAS, Col.p.I-9411 e o meu estudo *L'effet direct des directives, l'interprétation conforme du droit national et la jurisprudence de la Cour Suprême de Justice portugaise*, in *Une Communauté de droit*, Festschrift für Gil Carlos Rodriguez Iglesias, Berlim, 2003, págs.235 e segs. Observe-se que os particulares podem invocar directivas face ao Estado (efeito vertical) e que jurisprudência comunitária existe no sentido de que na noção de "Estado" se incluem as empresas de que este é proprietário (estudo citado, p.240). Caso de algumas seguradoras portuguesas.