iii) Comentário ao acórdão *"Marques Almeida"* de 23 de Outubro de 2012, C-300/10: confirmação, inflexão ou afinação?

Joaquim Vieira Peres[144]

I - Introdução

O Acórdão proferido pelo Tribunal de Justiça da União Europeia em 23 de Outubro de 2012, a pedido do Tribunal da Relação de Guimarães, completa uma tríade de processos nacionais em que foram colocadas questões prejudiciais relacionadas com o regime português de responsabilidade civil relacionada com acidentes provocados por veículos[145].

Com efeito, no prazo de, aproximadamente, ano e meio, de 17 de Março de 2011 a 23 de Outubro de 2012, aquela instância judicial da União Europeia apreciou três processos enviados por três tribunais nacionais distintos incidindo sobre a mesma temática[146]. E haveria ainda de apreciar posteriormente, já em 2013, um quarto processo, na sequência de novo reenvio solicitado igualmente pela Relação de Guimarães.[147]

A constatação deste facto revela uma tendência de manifesta consciência acrescida de tribunais (e restantes operadores judiciais) quanto à interpenetração da legislação nacional, mesmo nas áreas de direito civil mais tradicional, pelas normas e princípios do direito da União Europeia bem como quanto à utilidade e imperatividade do recurso ao mecanismo de solicitação de decisão sobre questão prejudicial, previsto no artigo 267.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia[148] ("TFUE"), também impropriamente chamado "reenvio" prejudicial.

---

144 ***Joaquim Vieira Peres*** – advogado, sócio de Morais Leitão Galvão Teles Soares da Silva

145 Acórdão de 17 de Março de 2011, C-484/09, Carvalho Ferreira Santos; acórdão de 9 de Junho de 2011, C-409/09, Ambrósio Lavrador & Olival Ferreira Bonifácio; acórdão de 23 de Outubro de 2012, C-300/10, Marques Almeida.

146 Respectivamente solicitado a pronunciar-se por despachos do Tribunal da Relação do Porto, do Supremo Tribunal de Justiça e do Tribunal da Relação de Guimarães.

147 Processo C-96/12, Freitas, Monteiro Pinto e Freitas c. Companhia de Seguros Allianz Portugal, SA, decidido por Despacho da Décima Secção do Tribunal de Justiça em 21 de Março de 2013, ainda não publicado.

148 Ex artigo 234.º do Tratado da Comunidade Europeia, aliás ex- artigo 177.º do Tratado de Roma que instituiu a Comunidade Económica Europeia.

Parecem afastados, pois, tempos em que órgãos jurisdicionais nacionais, alguns mesmo superiores, se recusaram quer a fazer aplicação do direito substantivo da União Europeia, tal como constante das disposições escritas ou como interpretado pelo Tribunal de Justiça da União Europeia quer a suspender os respectivos processos e formular questões prejudiciais sobre a interpretação do direito da União Europeia.

A solicitação de pronúncia por parte do TJUE nestes 3 casos, com despachos de "reenvio" proferidos num curto espaço de seis meses, entre 24 de Novembro de 2009 e 22 de Abril de 2010 não deixa de revelar uma assinalável vitalidade e atenção dos tribunais portugueses.

A este afluxo de processos não deve, por certo, ser estranho um artigo publicado por José Carlos Moitinho de Almeida na Revista do CEJ de 2007, dando conta de alguns arestos mais relevantes do TJUE em matéria de seguro obrigatório automóvel e da sua convergência com as matérias de responsabilidade civil nacional, designadamente, objectiva[149], bem como uma queixa subscrita pelo mesmo Juiz-Conselheiro (jubilado), aparentemente apresentada à Comissão Europeia, para efeitos do artigo 258.º do TFUE.[150]

Este muito saudável surto de actividade de aplicação do direito da União Europeia pelos tribunais nacionais no que às questões prejudiciais diz respeito traduz-se não só em termos quantitativos mas igualmente na abordagem de temas de indiscutível interesse teórico e dogmático, cujas decisões, atrevemo-nos a antecipá-lo, não deixarão de marcar a jurisprudência europeia.

Refiram-se, como exemplo mais significativo, o pedido de questão prejudicial formulado pelo Tribunal Administrativo e Fiscal do Porto e que deu origem ao processo C-425/12[151], em que se discute o efeito directo das normas de direito europeu, (no caso o efeito vertical de uma

149 MOITINHO DE ALMEIDA, J. C., Seguro Obrigatório Automóvel: O Direito Português Face à Jurisprudência do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias, in «Revista do CEJ», 2.º Semestre, n.º 7.

150 Ver http://www.justicaindependente.net/artigos/moitinhoalmeida-queixa-comissao-europeia.html.

151 Ver notícia do Jornal Oficial da União Europeia, série C 389/3, de 15 de Dezembro de 2012: pedido de decisão prejudicial solicitado em processo movido pela Portgás - Sociedade de Produção e Distribuição de Gás, SA contra o Ministério da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território.

directiva não atempadamente transposta pelo Estado Português)[152] numa perspectiva ainda não coberta pela jurisprudência anterior, apesar de se terem completado já 50 anos sobre o acórdão *Van Gend en Loos*[153].

Na mesma senda, deve igualmente referir-se o recentemente entrado processo C-377/13, em que se discutirá por certo da admissibilidade de um pedido de decisão prejudicial formulado pelo Centro de Arbitragem Administrativa (CAAD) do Tribunal Arbitral Tributário[154].

II – O caso "Marques Almeida"

a) A questão discutida

O teor da questão prejudicial pode resumir-se a saber se, face à jurisprudência anterior do TJCE em matéria de seguro automóvel obrigatório, designadamente, às decisões *Candolin*[155] e *Farrell*[156], não se poderia considerar que o regime português de responsabilidade objectiva e da culpa do lesado, tal como consagrado nas disposições dos artigos 503.º, n.º 1, 504.º, 505.º e 570.º do Código Civil, seria incompatível com o direito da União Europeia, (em particular, certas disposições das Directivas de Seguro Automóvel[157]), na medida em que permite excluir o direito de indemnização de um passageiro acidentado de veículo envolvido em colisão sem culpa imputável a qualquer dos condutores, no caso de este ter contribuído culposamente para os danos sofridos por não ter colocado o seu cinto de segurança.

---

152 Mais rigorosamente, a invocabilidade de normas de uma directiva não transposta atempadamente, por um Ministério contra uma empresa privada, mas concessionária de um serviço público.

153 Acórdão de 5 de Fevereiro de 1963, 26/62, Colet. 1962-1964, p. 205.

154 Ver notícia do Jornal Oficial da União Europeia, série C 274/8, de 21 de Setembro de 2013: pedido de decisão prejudicial solicitado em processo movido pela Ascendi Beiras Litoral e Alta, Auto Estradas das Beiras Litoral e Alta, SA contra a Autoridade Tributária e Aduaneira.

155 Acórdão de 30 de Junho de 2005, C-537/03, Colet. P. I-5745.

156 Acórdão de 19 de Abril de 2007, C-356/05, Colet. P. I-3067.

157 No caso, o artigo 3.º, n.º 1 da Directiva 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 ("Primeira Directiva"); do artigo 2.º, n.º 1, da Segunda Directiva 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 («Segunda Directiva»), e dos artigos 1.º e 1.º-A da Terceira Directiva 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 («Terceira Directiva»).

Com efeito, os dois acórdãos precedentes referidos haviam-se afastado da jurisprudência anterior que, aliás, envolvia igualmente um pedido de decisão prejudicial formulado por um tribunal nacional, o tribunal da Comarca de Setúbal[158], segundo a qual "na falta de regulamentação comunitária que precise qual o tipo de responsabilidade civil relativa à circulação dos veículos que deve ser coberta pelo seguro obrigatório, a escolha do regime de responsabilidade civil aplicável aos sinistros resultantes da circulação dos veículos é, em princípio, da competência dos Estados-Membros"[159]. Adicionalmente, "[d]aí decorre que, no estado actual do direito comunitário, os Estados-Membros continuam livres de determinar o regime de responsabilidade civil aplicável aos sinistros resultantes da circulação dos veículos, mas são obrigados a garantir que a responsabilidade civil aplicável segundo o seu direito nacional esteja coberta por um seguro conforme às disposições das três directivas referidas"[160].

b) Os antecedentes judiciais

Impõe-se recordar aqui um pouco os factos subjacentes a estes dois processos para melhor se contextualizar a respectiva decisão material por parte do Tribunal de Justiça.

No processo *Candolin*, tratava-se de um acidente de viação que provocou a morte de um passageiro, sendo que este e o condutor se encontravam em estado de embriaguez, e que segundo a legislação nacional finlandesa, quando um passageiro sinistrado se encontre no interior do veículo aquando da produção dos danos e conheça ou deva conhecer o estado de embriaguez do condutor, só tem direito a ser indemnizado pela seguradora caso existam razões atendíveis.

Já no processo *Farrell*, sucedeu que o passageiro que sofreu danos em consequência de um embate da carrinha de carga em que seguia contra um muro encontrava-se, no momento do acidente, sentado no chão daquela, em virtude de a mesma não dispor de assentos na sua parte traseira. Segundo a legislação irlandesa aplicável, estavam excluídos da obrigação

158 Acórdão de 14 de Setembro de 2000, C-348/98, Colet. P. I-6732, "Mendes Ferreira e Delgado Correia Ferreira".

159 Local citado, parágrafo 28.

160 Local citado, parágrafo 29.

de seguro os danos causados às pessoas que viajassem numa parte do veículo não concebida nem construída com assentos para passageiros.

Abreviando, nos dois casos, o Tribunal de Justiça sustentou a sua posição em que importa distinguir entre, por um lado, a matéria referente à obrigação de constituição de um seguro e a extensão da respectiva cobertura, a qual é "garantida e definida pela regulamentação comunitária"[161] e, por outro lado, o âmbito da obrigação de indemnização a cargo do proprietário/condutor do veículo, a qual "é regulada, essencialmente, pelo direito nacional"[162]. Isto é, utilizou a separação entre o regime geral da responsabilidade civil e o regime do seguro obrigatório para definir o âmbito de aplicação do direito da União Europeia.

Nos termos que utilizou: "as Primeira, Segunda e Terceira Directivas não visam harmonizar os regimes de responsabilidade civil dos Estados-Membros e, [...] no estado actual do direito comunitário, estes últimos continuam livres de determinar o regime de responsabilidade civil aplicável aos sinistros resultantes da circulação dos veículos. Todavia, os Estados-Membros são obrigados a garantir que a responsabilidade civil aplicável seguindo o seu direito nacional esteja coberta por um seguro conforme às disposições das três directivas supramencionadas"[163].

Contudo, o reconhecimento desta esfera de actuação das ordens jurídicas nacionais, como tantas vezes acontece no espaço jurídico da União Europeia, não é ilimitado. O Tribunal de Justiça relembrou seguidamente que "os Estados-Membros devem exercer as suas competências neste domínio no respeito do direito comunitário, em particular do artigo 1.º da Terceira Directiva, e que as disposições nacionais que regulam a indemnização devida por sinistros resultantes da circulação de veículos não podem privar este artigo do seu efeito útil."[164]

Concluiu então que "uma legislação nacional, definida em função de critérios gerais e abstractos, não pode negar ou limitar de forma desproporcionada a indemnização de um passageiro apenas com o

161 Acórdão Farrell, citado, parágrafo 32.

162 Idem, ibidem.

163 Acórdão Farrell, citado, parágrafo 33.

164 Idem, parágrafo 34.

fundamento de que este contribuiu para a produção do dano. Com efeito, só em circunstâncias excepcionais é possível, com base numa apreciação individual e no respeito do direito comunitário, limitar a extensão de tal indemnização."[165]

Foi obviamente esta parte da decisão que suscitou dúvidas fundadas nos tribunais portugueses, face às disposições da lei nacional, designadamente, quanto ao impacto da culpa do lesado no regime de responsabilidade pelo risco resultante da circulação de veículos.

É que, com efeito, literalmente, a combinação do artigo 570.º com o disposto nos artigos 503.º e segs., todos do Código Civil, pode excluir (de forma geral e abstracta, isto é, por força apenas do regime legal) a indemnização dos danos sofridos por um passageiro de um veículo sinistrado exclusivamente com o fundamento que ocorreu culpa do lesado

c) Os factos dos três casos portugueses colocados ao TJUE

O conjunto de casos portugueses presentes ao TJUE no período de Novembro de 2009 a Abril de 2010 (seguido, como vimos, por um quarto reenvio decidido em Março de 2020 mas apenas chegado ao Luxemburgo em Fevereiro de 2012) tem uma base comum bastante focada no regime da responsabilidade pelo risco decorrente de acidentes de viação existindo culpa do lesado: os casos referidos têm a particularidade de, em três deles, o lesado ser o condutor de uma bicicleta ou um ciclomotor e noutro, o que aqui anotamos, se tratar de um passageiro de um veículo envolvido numa colisão

No processo *Ambrósio Lavrador*, tratava-se da morte de um menor que conduzia uma bicicleta, provocada por uma colisão com um veículo automóvel, ocorrida dentro de uma localidade, numa rua marginada por edificações, num meio rural e quando a criança circulava em contramão, sem cumprir as regras de prioridade, tendo sido determinado que o condutor do veículo ligeiro não violou nenhum dos deveres que as normas de circulação lhe impunham. Confrontado com a solução imposta pelos artigos 503.º e segs e 570.º do Código Civil, o Supremo Tribunal de Justiça teve dúvidas quanto à desaplicação da mesma por efeito da

165 Idem, parágrafo 35.

jurisprudência *Candolin* e *Farrell* e accionou o mecanismo de decisão prejudicial.

No caso *Ferreira Santos*, um ciclomotor colidiu com um ligeiro. Não foi dada como provada a culpa de qualquer dos condutores, do que resultaria, nos termos do artigo 506.°, n.° 2, do Código Civil, a atribuição de responsabilidade em partes iguais a ambos. Perante o pedido de indemnização do condutor do ciclomotor à companhia seguradora do veículo ligeiro, e a exclusão da mesma nos termos da lei nacional, o Tribunal da Relação do Porto suspendeu a instância e formulou o pedido de decisão prejudicial, basicamente com os mesmos fundamentos que o havia feito, cerca de 30 dias antes[166], o Supremo Tribunal de Justiça.[167]

Em 22 de Abril de 2010 (pouco mais de meio ano após a entrada do primeiro processo), antes de ser conhecida qualquer das conclusões de Advogado-geral nos dois processos anteriores[168], o Tribunal da Relação de Guimarães decidiu apresentar pedido similar no caso *Marques Almeida*, que aqui nos atém. Os factos relevantes podem-se resumir da seguinte forma: na sequência da colisão entre dois veículos, sem que se tenha provado a culpa de qualquer deles, um passageiro de um dos automóveis, que viajava sem cinto de segurança colocado, foi projectado através do pára-brisas, sofrendo cortes profundos na cabeça e no rosto. Tendo intentado acção de indemnização contra os condutores de ambos os veículos, a seguradora de um deles e o Fundo de Garantia Automóvel (por inexistência de seguro válido do outro condutor), o tribunal de primeira instância negou-lhe essa pretensão com o fundamento de que, ao ter violado o disposto no artigo 82.°, n.° 1 do Código da Estrada, o lesado deu azo aos danos por si sofridos, o que exclui a responsabilidade objectiva daquele que tiver a direcção efectiva do veículo em causa.

166 O pedido do caso *Ambrósio Salvador* (C-409/09) deu entrada no TJUE em 27 de Outubro de 2009, enquanto o do processo *Ferreira Santos* (C-484/09) o seguiu em 30 de Novembro. Ditou a distribuição pelas Secções do TJUE que o primeiro a entrar tivesse sido o segundo a ser decidido.

167 A propósito dos dois casos anteriores, cfr. a anotação de OLIVEIRA PAIS, SOFIA, "Da inaplicabilidade da jurisprudência Candolin e Farrel ao direito nacional em matéria de responsabilidade civil" no Anuário Português de Direito Internacional, 2011, págs. 168-174, com cuja opinião concordamos.

168 Aliás, apenas no processo *Ferreira Santos* vieram a ser apresentadas conclusões pela Advogada-Geral Verica Trstenjak e somente em 7 de Dezembro de 2010. A Terceira Secção do TJUE no caso *Ambrósio Lavrador* decidiu julgar a causa sem apresentação de conclusões atendendo à similitude com o processo *Ferreira Santos* que acabou por o preceder.

O quarto processo, que só veio a ser decidido em 2013, reproduzia em larga medida os factos do caso Ambrósio Lavrador: um menor que conduzindo uma bicicleta colide com um automóvel daí resultando a sua morte, inexistindo culpa da condutora deste último.

d) A decisão do TJUE

O Tribunal de Justiça, seguiu uma abordagem uniforme nas decisões dos tribunais portugueses, adoptando, em geral, a posição sustentada pela Advogada-Geral Verica Trstenjak nos casos *Ferreira Santos* e *Marques Almeida*.

Com efeito, no processo que aqui comentamos (*Marques Almeida)*, foi entendido que não se justificava qualquer alteração ou inversão do sentido das duas decisões anteriores – *Ferreira Santos* e *Ambrósio Lavrador*.

O Tribunal relembrou a distinção anteriormente efectuada entre os planos do seguro automóvel obrigatório e da responsabilidade objectiva decorrente da circulação automóvel. Reiterou que apenas no primeiro daqueles planos ocorria intervenção legislativa de harmonização por parte da União Europeia. Quanto às limitações "colaterais" que pareciam ter sido reconhecidas às competências dos Estados-Membros em matéria de "responsabilidade civil" para preservação do efeito útil do regime de protecção conferido pelo seguro obrigatório automóvel harmonizado a nível europeu e à sua possível invocação neste caso, o TJUE optou por uma perspectiva conservadora e de certo modo "restritiva".

Com efeito, recordamos as expressões determinantes das decisões *Candolin* e *Farrell*, já atrás vistas: "uma legislação nacional, definida em função de critérios gerais e abstractos, não pode negar ou limitar de forma desproporcionada a indemnização de um passageiro apenas com o fundamento de que este contribuiu para a produção do dano. Com efeito, só em circunstâncias excepcionais é possível, com base numa apreciação individual e no respeito do direito comunitário, limitar a extensão de tal indemnização".

Ora, o TJUE vem nas suas decisões dos casos portugueses chamar a atenção para um aspecto subtil que entende dever qualificar a jurisprudência *Candolin* e *Farrell* e que não parecia constar expressamente da passagem citada.

Segundo a decisão do TJUE, as limitações das competências dos Estados-Membros deveriam ser entendidas face às suas obrigações de garantir o efeito útil das Primeira, Segunda e Terceira Directivas, mas restringindo tais limitações somente ao plano das disposições referentes ao seguro obrigatório automóvel.

Isto é: se as disposições nacionais que, de um modo geral e abstracto, excluem ou limitam a indemnização de um passageiro com base na contribuição culposa deste para os seus danos se situam em sede de disposições específicas referentes ao seguro automóvel obrigatório, estas podem ser incompatíveis com o direito da União Europeia. Se, pelo contrário, as mesmas tratam de regular o regime de responsabilidade civil, de determinar a existência ou a extensão da obrigação de indemnização que pende sobre o condutor do veículo, sem cuidar de saber se o mesmo transferiu ou não, e em que termos, para uma seguradora essa responsabilidade, então essas disposições relevam da soberania dos Estados-Membros e não são afectadas pelas directivas citadas ou por outros princípios de direito da União Europeia.

Ao abrigo desta precisão (ou, para quem tenha outro entendimento, desta inversão), o TJUE vem decidir, no caso *Marques Almeida*, que "em circunstâncias como as do processo principal, [as disposições das Directivas da União Europeia] devem ser interpretadas no sentido de que não se opõem a disposições nacionais que, no caso de colisão entre dois veículos automóveis que tenha causado danos corporais ao passageiro de um desses veículos, sem que seja possível imputar a culpa aos condutores dos referidos veículos, permitam limitar ou excluir a responsabilidade civil dos segurados"[169].

Recordamos ainda, para efeitos de análise comparativa, que, com fundamentos mais ou menos similares, o TJUE tinha decidido nos processos anteriores não considerar incompatíveis com as Directivas as disposições portuguesas que, em caso de colisão entre dois veículos automóveis, respectivamente:

- de que resultem danos sem culpa de nenhum dos condutores, prevêem a repartição da responsabilidade pelos referidos danos na proporção da medida da contribuição de cada um dos veículos para a

169 Acórdão citado, parágrafo 39.

respectiva produção e, em caso de dúvida, considera igual essa medida de contribuição;[170]

- no domínio da responsabilidade civil, permitem excluir ou limitar o direito da vítima de um acidente de exigir uma indemnização a título de seguro de responsabilidade civil do veículo automóvel envolvido no acidente, com base numa apreciação individual da contribuição exclusiva ou parcial dessa vítima para a produção do seu próprio dano"[171].

e) Comentário crítico

Esta decisão merece-nos vários comentários.

Desde logo, em termos de formais e de "política" de resposta a pedidos de decisão prejudicial, parece-nos criticável a qualificação do sentido da decisão pela expressão "em circunstâncias como as do processo principal", revelando algum pretorianismo e retirando ao juiz do tribunal nacional a possibilidade de confortavelmente se basear nesta decisão para aplicar a sua solução a outros casos similares ou análogos. Com efeito, não transparece suficientemente do teor da decisão quais os elementos circunstanciais tidos em conta, como foram os mesmos valorados e em que medida determinaram a decisão tomada.[172]

Além disto, a decisão dirige-se especificamente às disposições civis portuguesas que determinam a limitação ou exclusão de responsabilidade pelo risco (e a consequente obrigação de indemnização, transferida ou não ao abrigo de um contrato de seguro) nos casos de danos de um passageiro de um veículo envolvido numa colisão, sem que haja culpa de qualquer dos condutores.

Ora, no caso anterior *Ambrósio Salvador*, a fórmula utilizada parecia mais abrangente, ao endereçar de uma forma mais genérica o tema da culpa do lesado, prescrevendo a compatibilidade das disposições que permitem excluir ou limitar o direito da vítima de um acidente (passageiro

170 Acórdão Ferreira Santos, parágrafo 46.

171 Acórdão Ambrósio Lavrador, parágrafo 35.

172 A referência às "circunstâncias como as do processo principal" consta do parágrafo 18 (na parte do acórdão que se refere ao litígio no processo principal) reza assim: "não sendo demonstrado que os condutores dos veículos automóveis que colidiram cometeram um facto culposo e tenso sido apurado que a culpa do passageiro lesado está na origem dos danos que sofreu." – parágrafo 18.

ou condutor) de exigir uma indemnização, com base numa apreciação individual da contribuição exclusiva ou parcial dessa vítima para a produção do seu próprio dano.

Parece-nos, aliás, que o próprio TJUE reconheceu posteriormente a "capacidade acrescida" do acórdão *Ambrósio Lavrador* para lidar com esta matéria, pois que, no despacho que recentemente decidiu o processo C-96/12, processo cuja tramitação havia sido suspensa pelo TJUE à espera da decisão no caso *Marques Almeida*, acabou por seguir de muitíssimo perto aquele primeiro acórdão e não este que aqui comentamos, designadamente na sua parte decisória propriamente dita.[173]

Mas, mais importante, parece-nos a razão de fundo que assegura a consistência entre estas três (ou quatro[174]) decisões. Segundo o TJUE, repisa-se, tudo está em saber se as normas nacionais em causa se reportam ao regime da responsabilidade ou ao regime do seguro obrigatório automóvel.

Enquanto que, nos casos *Candolin* e *Farrell*, as disposições nacionais em causa, respectivamente, finlandesa e irlandesa, diziam respeito a normas referentes ao regime do seguro automóvel obrigatório, dispondo directamente quanto à ressarcibilidade pela seguradora de certos danos (respectivamente sofridos por lesados que, por embriaguez, tivessem aumentado o risco segurado ou por passageiros que viajassem em partes do veículo não concebida nem construída com assentos), as normas portuguesas, situadas no Código Civil, não dispõem de todo sobre o seguro automóvel.

É evidente que, indirectamente, o regime nacional de responsabilidade civil tem óbvias repercussões na protecção conferida pelo seguro obrigatório automóvel, na medida em que a responsabilidade segura (ou transferida para a seguradora ou para o Fundo de Garantia Automóvel) é a que existir de acordo com a lei portuguesa a cargo do titular do veículo ou de quem tenha a sua direcção efectiva, isto é, com a extensão da obrigação de indemnização que aquela determinar.

---

173 Ver despacho *Freitas*, citado na nota 3, parágrafos 18 e 23 a 37. É certo que do ponto de vista dos factos, o processo Freitas é praticamente idêntico ao Ambrósio Lavrador (lesado é menor que conduz bicicleta, inexistindo culpa do condutor do automóvel), o que poderia igualmente ter motivado a forma como aquele foi decidido.

174 Se considerarmos ainda o despacho de 21 de Março de 2013.

Como bem salientou Sofia Oliveira Pais, a fronteira entre o plano do seguro obrigatório automóvel e o da responsabilidade civil pode nem sempre ser fácil de estabelecer.[175] Por outro lado, ainda que essa distinção se faça, o TJUE havia aparentemente, deixado aberta a possibilidade de intervir sobre a legislação nacional em matéria de responsabilidade civil sempre que tal se impusesse para garantir o efeito útil da protecção conferida pelas disposições resultantes da harmonização efectuada ao nível do seguro automóvel.

Contudo, entendemos que o TJUE foi ainda um pouco mais além na sua "precisão" ou "afinação". Se atentarmos bem nalgumas expressões usadas no acórdão *Marques Almeida*, assistimos de certa forma a um aperfeiçoamento (direccionado num certo sentido) da fórmula primeiramente avançada no acórdão *Candolin* e depois reiterada no acórdão *Farrell*.[176]

Com efeito, no parágrafo 32 da decisão *Marques Almeida*, o TJUE utiliza a aludida fórmula mas com o acrescento (por nós sublinhado abaixo) introduzido nas decisões "portuguesas anteriores": "estas directivas ficariam privadas desse efeito [útil] se, com fundamento na contribuição do lesado para a produção do dano, uma regulamentação nacional, definida com base em critérios gerais e abstractos, recusasse à vítima o direito de ser indemnizada pelo seguro obrigatório de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis ou limitasse esse direito de modo desproporcionado."[177]

O acórdão continua, mais à frente, dispondo que "a mencionada regulamentação nacional não tem por efeito, no caso de contribuição da vítima de um acidente de viação para o seu próprio dano, na ocorrência um passageiro de um veículo envolvido nesse acidente excluir automaticamente ou limitar de modo desproporcionado o direito que lhe assiste a uma indemnização pelo seguro obrigatório de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis que cobre o condutor do veículo implicado no acidente"[178]. (sublinhado nosso)

---

175 Autora citada, obra citada, pág. 173.

176 Embora, acrescentos similares constassem já dos acórdãos *Ferreira Santos* (ver parágrafos 36 a 38) e *Ambrósio Lavrador* (parágrafos 29 a 31).

177 Acórdão citado, parágrafo 32.

178 Acórdão citado, parágrafo 37.

Ora, no acórdão *Candolin*, o TJUE havia apenas referido mais genericamente que "as disposições nacionais que regulam as indemnizações devidas por sinistros resultantes da circulação de veículos[179] não podem, assim, privar as referidas disposições do seu efeito útil"[180] embora tivesse concretizado que seria esse o caso de uma legislação nacional que "recusasse ao passageiro o direito a ser indemnizado pelo seguro automóvel obrigatório"[181]. (sublinhado nosso)

Na decisão subsequente *Farrell*, de novo a disposição "geral" não se contém no âmbito do seguro obrigatório, pois que refere, *tout court*, que "uma legislação nacional [...] não pode negar ou limitar de forma desproporcionada a indemnização de um passageiro apenas com o fundamento de que este contribuiu para a produção do dano."[182] (sublinhado nosso)

Embora, também aqui, viesse a concretizar esta ideia afirmando ser esse nomeadamente "o caso de uma legislação nacional, nos termos da qual o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel não cobre a responsabilidade por danos corporais causados a pessoas que viajam numa parte de um veículo automóvel que não foi concebida nem construída com assentos para passageiros."[183] (sublinhado nosso)

A afinação do raciocínio do TJUE e a consequente circunscrição da jurisprudência afinal apenas a um universo bem mais limitado do que o permitido pela letra dos acórdãos *Candolin* e *Farrell*, estão presentes, em maior ou menor escala, em todas as fundamentações das decisões "portuguesas".

Entendemos, todavia, que a formulação do acórdão *Ambrósio Lavrador* é manifestamente mais precisa e esclarecedora que a utilizada no aresto *Marques Almeida*, em especial quando explicita que a interpretação das Directivas europeias em causa não lhes faz opor "disposições nacionais do domínio do direito da responsabilidade civil que permitem excluir ou

179 O que obviamente não se restringe, pelo menos literalmente, às disposições referentes ao seguro automóvel.

180 Acórdão Candolin citado, parágrafo 28.

181 Acórdão citado, parágrafo 29.

182 Acórdão Farrell citado, parágrafo 35.

183 Acórdão citado, parágrafo 36.

limitar o direito da vítima de um acidente de exigir uma indemnização a título de seguro de responsabilidade civil do veículo automóvel envolvido no acidente" (sublinhado nosso).

Por comparação, recorde-se que no caso *Marques Almeida*, a parte decisória do acórdão dispõe que as Directivas "devem ser interpretadas no sentido de que não se opõem a disposições nacionais que, no caso de colisão entre dois veículos automóveis que tenha causado danos corporais ao passageiro de um desses veículos, sem que seja possível imputar a culpa aos condutores dos referidos veículos, permitam limitar ou excluir a responsabilidade civil dos segurados."

Apesar de, no acórdão *Marques Almeida* estar em causa um passageiro e não um condutor, entendemos que melhor seria que houvesse sido seguida a fórmula *Ambrósio Lavrador* ou que, em alternativa, tivesse sido incluídas os segmentos abaixo acrescentados e sublinhados: "as Directivas devem ser interpretadas no sentido de que não se opõem a disposições nacionais, [do domínio do direito da responsabilidade civil] que, no caso de colisão entre dois veículos automóveis que tenha causado danos corporais ao passageiro de um desses veículos, sem que seja possível imputar a culpa aos condutores dos referidos veículos, permitam limitar ou excluir [o direito da vítima de um acidente de exigir uma indemnização a título de seguro de responsabilidade civil do veículo automóvel envolvido no acidente]."

Que esta "deficiência", de acordo com a nossa opinião, não parece revelar qualquer indicação de uma possível abertura de novo do âmbito potencial de aplicação da jurisprudência *Candolin / Farrell* prova-o o facto de o despacho do TJUE de Março de 2013, em processo mandado suspender no TJUE à espera do desfecho do caso *Marques Almeida*, ter sido resolvido na esteira da decisão *Ambrósio Lavrador* e não do aresto objecto desta anotação[184].

Merece, por último, a nossa concordância o facto de o TJUE ter de novo declinado a sugestão de utilização de certas justificações e argumentos sugeridos pela Advogada-Geral e que nos pareceram mais

184 Embora como já assinalámos atrás, os factos do processo *Freitas* sejam mais próximos do processo *Ambrósio Lavrador* (largamente idênticos) do que o *Marques Almeida*.

discutíveis. Referimo-nos designadamente à ideia de que se impunha um entendimento restritivo da fórmula *Candolin / Farrell* para evitar uma importante intromissão nas ordens jurídicas dos Estados-Membros e um atentado ao princípio da segurança jurídica.[185]

III – Conclusão

O acórdão *Marques Almeida* nada traz de novo à linha jurisprudencial previamente traçada no caso *Ferreira Santos* e confirmada pela decisão *Ambrósio Lavrador*. Contudo, ao divergir dos termos mais abrangentes e genéricos desta última decisão e ao refugiar-se numa qualificação dirigida às circunstâncias de facto particulares deste processo, acaba por não aproveitar a oportunidade para consolidar de forma mais significativa a jurisprudência anterior, aspecto que parece ter sido já corrigido mais recentemente no despacho que pôs termo ao processo *Freitas*.

Acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia de 8 de Março de 2012

(C-524/10)

Publicação: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62010CJ0524:PT:HTML

Tipo: Ação por incumprimento

Partes: República Portuguesa e Comissão Europeia

Objeto: Compatibilidade com o direito da União Europeia da aplicação aos produtores agrícolas de um regime especial de IVA.

Dispositivo: Ao aplicar aos produtores agrícolas um regime especial que não respeita o regime instituído pela Directiva 2006/112/CE do Conselho, de 28 de Novembro de 2006,

185 Ver conclusões da Advogada Geral Verica Trstenjak, no processo *Ferreira Santos*, parágrafo 71 e *Marques Almeida*, parágrafo 34.

relativa ao sistema comum do imposto sobre o valor acrescentado, pelo facto de os dispensar do pagamento do imposto sobre o valor acrescentado e prever a aplicação de uma percentagem forfetária de compensação de nível zero, a República Portuguesa não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força dos artigos 296.° a 298.° da referida Directiva.