

# *O Acórdão do STJ, de 14/01/14: Concurso entre o risco do veículo e a culpa do lesado? Um passo atrás no padrão de jusfundamentalidade do Direito da União Europeia?*

DR. HUGO LUZ DOS SANTOS\*

DOUTORA LEONG CHENG HANG\*\*

*SUMÁRIO: 1. Súmula da matéria de facto do acórdão. 2. A decisão do Supremo Tribunal de Justiça. 3. Apreciação: A recente doutrina nacional e a jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia, relativamente ao concurso entre a culpa e o risco – o padrão de jusfundamentalidade do Direito da União Europeia e o fenómeno da socialização do risco.*

## **1. Súmula da matéria de facto do acórdão<sup>1-2</sup>**

No essencial, o Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 14 de Janeiro de 2014, considerou provados os seguintes factos:

“No dia 17-6-2006, pelas 10,20h, o A. conduzia o motociclo de matrícula 1 na rua ..... (A).

– O A. conduzia o seu motociclo 1 na rua referida em A), no sentido descendente – Sul/Norte. (B).

– O 00 era propriedade da firma “Materiais de Construção, Ld.<sup>a</sup>”, com sede no lugar de ..... (C).

\* Magistrado do Ministério Público.

\*\* *Senior Instructor* da Faculdade de Direito da Universidade de Macau.

<sup>1</sup> Agradecemos publicamente, de forma irrestrita e penhorada, ao Senhor Professor Doutor Joaquim Freitas da Rocha o estímulo no que toca à publicação deste singelo estudo. Os erros, omissões e imprecisões são imputáveis, em exclusivo, ao autor deste estudo.

<sup>2</sup> Este estudo segue as regras anteriores ao novo Acordo Ortográfico.

- O 00 pretendia mudar de direcção à esquerda, para se dirigir à empresa I, S.A., que se situa ao lado esquerdo da rua M, sentido descendente, atento ao sentido de marcha dos veículos. (D).
- O A. embateu com o seu *motociclo* na carroçaria lateral esquerda do 00. (E).
- O embate dá-se em plena hemi-faixa esquerda de rodagem, em sentido contrário ao da circulação do veículo 00 e do 1, a cerca se 1,10 m do centro da via e a cerca de 3,05 m da berma esquerda atento o sentido de marcha do 00. (F).
- No local do acidente a estrada é uma recta com mais de 300 m de comprimento, com a largura de 8,30 m, com duas vias de circulação em sentidos opostos e em asfalto. (G).
- O 00 estava segurado na R. – Companhia de Seguros, através de contrato de seguro titulado pela apólice n.º 000000 que cobria os riscos da sua circulação. (H).
- À frente do 1 circulava o 00. (1.º).
- Na ocasião do acidente o 00 era conduzido por M, funcionário da referida empresa, por conta e no interesse directo, sob as ordens e orientações da respectiva dona. (2.º).
- O autor circulava pela metade direita da faixa de rodagem, a uma velocidade de cerca de 40 Km/hora, após o que iniciou uma manobra de ultrapassagem ao veículo 00, invadindo a metade esquerda da faixa de rodagem, atento o seu sentido de marcha, no momento em que o 00 realizava a manobra de mudança de direcção à esquerda. (3.º, 5.º e 39.º).
- Antes do embate, o 00 circulava pela hemi-faixa direita, atento o sentido referido em B), a uma velocidade de cerca de 30 Km/h. (4.º).
- O A. deu sinal que ia a ultrapassar o 00, estendendo na horizontal o braço esquerdo no momento em que invadiu a metade esquerda da faixa de rodagem, nos termos e condições que constam das respostas aos arts 3.º, 5.º e 39.º da base instrutória (7.º).
- O 00 deixou rasto de travagem e óleo derramado no pavimento. (13.º).”

## 2. A decisão do Supremo Tribunal de Justiça

Relativamente ao sentido da decisão do Supremo Tribunal de Justiça e aos fundamentos que, a montante, dogmática e jurisprudencialmente a escoram, o Supremo Tribunal de Justiça asseverou, em apertadíssima síntese, que “a condução pelo Autor, sob o efeito do álcool, foi determinante para a produção do resultado, sobre si incidindo a culpa efectiva do mesmo, o que leva à elisão da culpa do condutor do veículo seguro na Ré (.....)

Por conseguinte, (...) uma situação concomitante de risco e culpa, é de todo em todo inadmissível já que (...) aquela é uma zona de excepção nos quadros da responsabilidade civil, de tal sorte que os danos só são indemnizáveis se estiverem no círculo dos riscos inerentes ao funcionamento da viatura; uma situação de culpa exclusiva não permite qualquer tipo de harmonização com estoutra,

sempre se dizendo que a própria Lei civil apenas concebe situações de concorrência de culpa, cfr artigo 570.º e não quaisquer outras, como a de culpa e risco alvitrada pelo Autor, embora indirectamente, nas suas conclusões de recurso”.

### 3. **Apreciação: A recente doutrina nacional e a jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia, relativamente ao concurso entre a culpa e o risco – o padrão de jusfundamentalidade do Direito da União Europeu e o fenómeno da socialização do risco**

Salvo o devido respeito, que é muito, dissentimos do douto acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de 14 de Janeiro de 2014.

E escandiremos essa discordância em dois hemisférios argumentativos: o primeiro, secundando, *pari passu*, a doutrina e a jurisprudência nacionais em matéria de responsabilidade civil, mormente no que tange ao concurso entre risco do veículo e culpa do lesado; o segundo, perfilhando, outrossim, a doutrina nacional e a jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia, que advogam a tese da admissibilidade do concurso entre o risco do veículo e a culpa do lesado, inclusive no que se refere a arestos tirados, em sede de reenvio prejudicial, a pedido do Supremo Tribunal de Justiça.

No que se refere ao primeiro hemisfério argumentativo, e acompanhando de perto a tese (há muito defendida)<sup>3</sup> pelo Professor Calvão da Silva entendemos que o texto do artigo 505.º, do Código Civil, devidamente interpretado, expressa a doutrina seguinte:

Sem prejuízo do concurso da culpa do lesado, a responsabilidade objectiva do detentor do veículo só é excluída quando o acidente for devido *unicamente* ao próprio lesado ou a terceiro, ou quando resulte *exclusivamente* de causa de força maior<sup>4</sup> estranha ao funcionamento do veículo<sup>5-6</sup>.

<sup>3</sup> Neste sentido, JOÃO CALVÃO DA SILVA «Acidentes de viação: concorrência do risco com a culpa do lesado (artigo 505.º); os limites máximos da responsabilidade objectiva (artigo 508.º) e montantes mínimos obrigatórios do seguro; indemnização e juros de mora (artigo 566.º, n.º 2, do CC e artigo 805.º, n.º 3, do CC)», in Revista de Legislação e Jurisprudência, ano 134.º, pp. 112 e seguintes, especialmente o n.º 5 (pp. 115 a 118), Coimbra Editora, Coimbra, 2001.

<sup>4</sup> No direito alemão assistiu-se, inclusivamente, à substituição da expressão “evento inevitável” constante do § 7,2 da *Strassenverkehrsgesetz* pela expressão “força maior”; Neste sentido, G. MÜLLER, «Das reformierte Schadensersatzrecht», in *Versicherungsrecht*, 1, 2003, pp. 1-7.

<sup>5</sup> Neste sentido, JOÃO CALVÃO DA SILVA «Concorrência entre risco do veículo e facto do lesado: o virar da página?», in Revista de Legislação e Jurisprudência, ano 137.º, n.º 3946, Setembro - Outubro de 2007, Coimbra Editora, Coimbra, 2007, pp. 51.

<sup>6</sup> Referindo que “O artigo 505.º deverá interpretar-se restritivamente, para que se concilie ou

No entendimento deste ilustre Mestre conimbricense, a lei admite, assim, o concurso da culpa do lesado com o risco próprio do veículo, sempre que ambos concorram na produção do dano, decorrendo essa admissibilidade (se bem captámos o seu pensamento), do teor da parte inicial do preceito em apreço<sup>7</sup>.

Na verdade – diz Calvão da Silva, decompondo a norma em análise – a ressalva feita no início do artigo 505.º (“Sem prejuízo do disposto no artigo 570.º”) é para aplicar à responsabilidade fixada no n.º 1 do artigo 503.º<sup>8</sup>; e esta é a responsabilidade objectiva; logo, a concorrência entre a culpa do lesado (artigo 570.º) e o risco da utilização do veículo (artigo 503.º) resulta do disposto no artigo 505.º, que só exclui a responsabilidade pelo risco quando o acidente for imputável<sup>9</sup> – i.e., unicamente devido, com ou sem culpa – ao próprio lesado ou a terceiro, ou quando resulte (exclusivamente) de força maior estranha ao funcionamento do veículo<sup>10</sup>.

E, efectivamente, parece-nos que só assim interpretado o artigo 505.º, logra significado e efeito útil a sua parte inicial. Assentando a responsabilidade fixada no n.º 1 do artigo 503.º no risco da utilização do veículo, e não na culpa, e estando o concurso da conduta culposa do condutor ou detentor do veículo com facto culposo do lesado previsto directamente no artigo 570.º, não seria razoável interpretar a parte inicial, acima transcrita, do artigo 505.º, como aplicável havendo culpas de ambas as partes<sup>11</sup>. Numa tal interpretação, aquela parte inicial seria absolutamente desnecessária: mesmo que o artigo 505.º dela fosse amputado, sempre o caso de concorrência entre facto ilícito e culposo do con-

harmonize com as decisões legislativas implícitas nos arts.º 494.º e 570.º – e interpretado restritivamente, deverá generalizar-se para que se aplique a todos os casos de responsabilidade objectiva (desligada da ilicitude e da culpa)”; NUNO MANUEL PINTO DE OLIVEIRA, *«Princípios de Direito dos Contratos»*, Coimbra Editora, Coimbra, 2011, pp. 732.

<sup>7</sup> Neste preciso sentido, o pioneiro Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de 04 de Outubro de 2007, relatado pelo Exmo. Senhor Conselheiro Santos Bernardino, disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt), que acompanharemos de muito perto, mesmo textualmente, em certas partes deste estudo.

<sup>8</sup> A este propósito, o Professor JOSÉ CARLOS BRANDÃO PROENÇA, refere que “a redacção da parte inicial dessa norma tem apenas a ver com uma remissão pura e simples e não com uma analogia de remissão”; nesse preciso sentido, V. JOSÉ CARLOS BRANDÃO PROENÇA, *«Acidentes de viação e fragilidade por menoridade (para uma nova conformação normativa)»*, in *Juris et de Jure – Nos vinte anos da Faculdade de Direito da Universidade Católica Portuguesa – Porto*, 1998, pp. 101-103.

<sup>9</sup> Parecendo, na esteira de ADRIANO PAES VAZ SERRA, expressar adesão a esta posição doutrinal, PAULA MEIRA LOURENÇO, *«A Função punitiva da Responsabilidade Civil»*, Tese de Mestrado, Coimbra Editora, Coimbra, 2006, pp. 222-224.

<sup>10</sup> Neste sentido, JOÃO CALVÃO DA SILVA *«Concorrência entre risco do veículo e facto do lesado: o virar da página?»*, cit., pp. 51.

<sup>11</sup> Neste preciso sentido, o pioneiro Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de 04 de Outubro de 2007, relatado pelo Exmo. Senhor Conselheiro Santos Bernardino, disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt).

dutor e facto culposos do lesado seria regulado pelo disposto no artigo 570.º do Código Civil<sup>12-13</sup>.

O Professor Calvão da Silva chama ainda, em favor da sua tese, várias legislações avulsas – em matéria de responsabilidade civil por acidentes com intervenção de aeronave (Decreto-Lei n.º 321/89, de 25 Set., artigo 13.º; Decreto-Lei n.º 71/90, de 2 Mar., artigo 14.º), ou de embarcação de recreio (Decreto-Lei n.º 329/95, de 9 Dez., artigo 43.º), ou no domínio da produção e distribuição de energia eléctrica (Decreto-Lei n.º 184/95, de 27 Jul., artigo 44.º), e sobretudo, a respeitante à responsabilidade civil do produtor ou fabricante de produtos defeituosos (Decreto-Lei n.º 389/89, artigo 7.º/1, já acima referido) – onde expressamente se refere ou da qual decorre a necessidade de conduta culposa *exclusiva* do lesado para afastar a responsabilidade pelo risco, ganhando particular relevância este último diploma, que consagra “modelarmente” a tese da concorrência entre o risco da actividade do fabricante e a culpa da vítima<sup>14-15-16</sup>.

Assim, uma interpretação evolutiva ou actualista do artigo 505.º mas também do artigo 570.º, do CC<sup>17</sup>, que tenha em conta (artigo 9.º/1) a unidade do sistema jurídico<sup>18</sup> – isto é, que considere o sistema jurídico global de que a

<sup>12</sup> Neste sentido, JOÃO CALVÃO DA SILVA «*Concorrência entre risco do veículo e facto do lesado: o virar da página?*», cit., pp. 51.

<sup>13</sup> É de referir que, como bem aduz o Professor FILIPE ALBUQUERQUE DE MATOS, “este entendimento encontra-se, de resto, em consonância com a orientação dogmática prevalecente na Alemanha acerca da aplicação do § 254 do B.G.B.”, esclarecendo, todavia, que “o preceito germânico patenteia uma maior flexibilidade em virtude de depender a sua aplicabilidade das circunstâncias do caso”; Neste sentido, FILIPE ALBUQUERQUE DE MATOS, «*O Fundo de Garantia Automóvel. Um organismo com uma vocação eminentemente social*», in Estudos dedicados ao Professor Doutor Luís Alberto Carvalho Fernandes, Volume I, Universidade Católica Editora, Lisboa, 2011, pp. 572-573, nota 31.

<sup>14</sup> Neste sentido, JOÃO CALVÃO DA SILVA «*Acidentes de viação: concorrência do risco com a culpa do lesado (artigo 505.º); os limites máximos da responsabilidade objectiva (artigo 508.º) e montantes mínimos obrigatórios do seguro; indemnização e juros de mora (artigo 566.º, n.º 2, do CC e artigo 805.º, n.º 3, do CC)*», cit., pp. 112-118.

<sup>15</sup> No mesmo sentido, JOSÉ CARLOS BRANDÃO PROENÇA, «*Responsabilidade pelo risco do detentor do veículo e conduta do lesado: a lógica do “tudo ou nada”?* – Anotação ao Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de 06 de Novembro de 2003, Processo 565/2003», in Cadernos de Direito Privado n.º 7, Julho/Setembro de 2004, CEJUR, Braga, 2004, pp. 29.

<sup>16</sup> No mesmo sentido, na doutrina italiana, G. FACCI, «*Insidia stradale, responsabilità della p. a. e concorso di colpa del danneggiato: la Cassazione contraddice la Corte costituzionale, segnando una nuova tappa nel lento percorso verso l’eliminazione dei privilegi ingiustificati della p. a.*», in Responsabilità civile e previdenza, 2003, pp. 68 e ss.

<sup>17</sup> Neste sentido, JOÃO CALVÃO DA SILVA «*Concorrência entre risco do veículo e facto do lesado: o virar da página?*», cit., pp. 61.

<sup>18</sup> Sobre o princípio da unidade da ordem jurídica, o preclaro e valiosíssimo estudo de JOAQUIM FREITAS DA ROCHA, «*O problema da Unidade do Ordenamento Jurídico. Reflectindo sobre Castanheira Neves e o*

norma faz parte e, neste, o referido acervo de normas que consagram o concurso da culpa da vítima com o risco da actividade do agente, e repute adquirida, como princípio geral e universal do pensamento jurídico contemporâneo, essa regra do concurso – e as condições do tempo em que tal norma é aplicada – em que a responsabilidade pelo risco é enfocada a uma nova luz, iluminada por novas concepções, de solidariedade e justiça – impõe, segundo este autor, que se tenha por acolhida, naquele normativo, a regra do concurso da culpa do lesado com o risco próprio do veículo, nem sequer se lhe podendo opor o obstáculo representado pelo n.º 2 do mesmo artigo 9.º, já que tal interpretação tem um mínimo de correspondência ou ressonância nas palavras da lei<sup>19</sup>.

Também o Professor Brandão Proença<sup>20</sup> se tem mostrado profundamente crítico em relação ao entendimento tradicional nesta matéria, professado pelo Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de 14 de Janeiro de 2014, enfatizando que “a posição tradicional, porventura justificada em certo momento, esquece, hoje, que, por exemplo, o peão e o ciclista (esse «proletariado do tráfico» de que alguém falava) são vítimas de danos, resultantes, muitas vezes, de reacções defeituosas ou pequenos descuidos, inerentes ao seu contacto permanente e habitual com os perigos da circulação, de comportamentos reflexivos ou necessitados (face aos inúmeros obstáculos colocados nas «suas» vias) ou de «condutas» sem consciência do perigo (*maxime* de crianças) e a cuja danosidade não é alheio o próprio risco da condução”, de tal modo que bem pode dizer-se “que esse risco da condução compreende ainda esses outros «riscos-comportamentos» ou que estes não lhe são, em princípio, estranhos”.<sup>21-22</sup>.

seu “*sistema aberto e de reconstrução dialéctica*”, in Estudos em Homenagem ao Prof. Doutor António Castanheira Neves, Volume I: Filosofia, Teoria e Metodologia, Coimbra, Coimbra Editora, 2008, pp. 1010/1032.

<sup>19</sup> Neste preciso sentido, o pioneiro Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de 04 de Outubro de 2007, relatado pelo Exmo. Senhor Conselheiro Santos Bernardino, disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt).

<sup>20</sup> V. JOSÉ CARLOS BRANDÃO PROENÇA, «*A conduta do lesado como pressuposto e critério de imputação do dano extracontratual*», Tese de Doutoramento, Colecção Teses, Almedina, Coimbra – 1997, págs. 275-276.

<sup>21</sup> Perfilhando este entendimento doutrinal mais moderno, igualmente, JORGE SINDE MONTEIRO, «*Responsabilidade civil*», in RDEc., ano IV, n.º 2, Jul./Dez. 1978, pág. 313 e ss., e «*Responsabilidade por culpa, responsabilidade objectiva, seguro de acidentes*», in RDEc., ano V, n.º 2, Jul./Dez. 1979, pág. 317 e ss. e ano VI/VII, 1980/1981, pág. 123 e ss; no mesmo sentido, ANA PRATA, «*Responsabilidade civil: duas ou três dúvidas sobre ela*», in Estudos em comemoração dos cinco anos da Faculdade de Direito da Universidade do Porto, Almedina, Coimbra, 2001, pág. 345 e ss.,

<sup>22</sup> No mesmo sentido, AMÉRICO MARCELINO, «*Acidentes de Viação e Responsabilidade Civil*», 8.ª edição revista e ampliada, pág. 309 e ss..

E esta tem sido a linha jurisprudencial largamente dominante no Supremo Tribunal de Justiça<sup>23</sup>.

No que se refere ao segundo hemisfério argumentativo, faz-se mister referir que a doutrina nacional e a jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia têm acolhido a tese da concorrência entre o risco do veículo e a culpa do lesado, ao invés do que foi decidido pelo Supremo Tribunal de Justiça no Acórdão de 14 de Janeiro de 2014.

Na verdade, e empreendendo um pequeno périplo pelo Direito da União Europeia, temos que, e como bem afirma o Professor Sinde Monteiro, “se o seguro possui uma assinalada função de garantia, então ele tem de cobrir os danos sofridos por todos os lesados e, em princípio, tem de os cobrir na sua totalidade. Logo se o montante coberto e diminuto ou se algumas categorias de vítimas ficam à partida excluídas de protecção, o Direito dos Seguros não estará a cumprir adequadamente a sua função”<sup>24</sup>.

Com efeito, e iniciando, *hic et nunc*, o breve périplo pelo Direito da União Europeia, em matéria de responsabilidade civil emergente de acidentes de viação, a asserção acima transcrita, advogada pelo Professor Sinde Monteiro, colhe respaldo legal nas diversas (5) Directivas emitidas a esse respeito, e que, passaremos, em apertada síntese, em revista.

Na primeira directiva, a Directiva do Conselho de 24 de Abril de 1972 (72/166/CEE)<sup>25</sup>, relativa à aproximação dos Estados membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis e à fiscalização do cumprimento da obrigação de segurar esta responsabilidade, focalizada nos interesses das pessoas que podem ser vítimas<sup>26</sup>, destinou-se, no

<sup>23</sup> Espelhada, nomeadamente, no Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de 05/11/2013, relatado pelo Exmo. Senhor Conselheiro Alves Velho (que terá revisto a sua posição anterior, vertida no Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de 10/01/2012, aliás citado pelo Acórdão do STJ, de 14/01/2014, sob escrutínio...); Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de 11/07/2013, relatado pelo Exmo. Senhor Conselheiro Fonseca Ramos; Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de 05/06/2012, relatado pelo Exmo. Senhor Conselheiro Orlando Afonso; Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de 03/12/2009, relatado pelo Exmo. Senhor Conselheiro Bettencourt de Faria; Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de 20/01/2009, relatado pelo Exmo. Senhor Conselheiro Salazar Casanova, todos disponíveis em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt).

<sup>24</sup> Neste sentido, JORGE SINDE MONTEIRO, «*Direito dos Seguros e Direito da Responsabilidade Civil. Da Legislação Europeia sobre o Seguro Automóvel e sua repercussão no regime dos Acidentes Causados por Veículos. A propósito dos Acórdãos Ferreira Santos, Ambrósio Lavrador (e o.) e Marques de Almeida, do TJUE*», in Revista de Legislação e Jurisprudência, Ano 142, N.º 3977, Novembro-Dezembro de 2012, Coimbra Editora, Coimbra, 2013, pp. 82, que acompanharemos de muito perto, aqui e ali, mesmo textualmente.

<sup>25</sup> V. JO L 103, de 02.05.1972, pp. 1 e ss.

<sup>26</sup> V. JO L 103, de 02.05.1972, considerando n.º 2.º, 3.º e 8.º.

essencial, à criação de um seguro obrigatório através de uma apólice que cubra o conjunto do território da Comunidade.

A segunda directiva, a Directiva do Conselho de 30 de Dezembro de 1983 (84/5/CEE)<sup>27</sup>, que denota alguma preocupação com as divergências entre as legislações dos Estados membros quanto à extensão do seguro obrigatório (considerando n.º 3), é perpassada pela ideia motriz de garantir a todas as vítimas uma indemnização suficiente, com independência do local do acidente.

A terceira directiva, a Directiva do Conselho de 14 de Maio de 1990 (90/232/CEE)<sup>28</sup>, confere especial ênfase à categoria particularmente vulnerável de vítimas potenciais, tais como passageiros dos veículos automóveis, passando a ser obrigatoriamente incluídos na cobertura do seguro, quanto a danos pessoais, “todos os passageiros, excepto o condutor” (artigo 1.º).

A quarta directiva, a Directiva do Parlamento Europeu e do Conselho de 16 de Maio de 2000 (2000/26/CE)<sup>29</sup>, inova com a criação da figura do “representante para sinistros”, “centros de informação” e “organismos de indemnização”, bem como a consagração de “um direito de acção directa”<sup>30</sup>.

Com o advento da quinta directiva, a Directiva 2005/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de Maio de 2005<sup>31</sup>, estatui-se que “é nula qualquer disposição legal ou cláusula contratual que exclua os passageiros da cobertura do seguro pelo facto de terem ou deverem ter tido conhecimento de que o condutor do veículo estava sob influência do álcool ou de qualquer outra substância tóxica no momento do acidente” (artigo 4.º que procedeu à alteração da Directiva 90/232/CEE), consignando-se, do mesmo passo, que, em estréna defesa dos participantes mais débeis no tráfego rodoviário, “O seguro assegura a cobertura dos danos pessoais e materiais sofridos por peões, ciclistas e outros utilizadores não motorizados das estradas que (.....) têm direito a indemnização de acordo com o direito civil nacional. O presente

<sup>27</sup> V. JO L 103, de 11.01.1984, pp. 17 e ss.

<sup>28</sup> V. JO L 129, de 19.05.1990, pp. 33 e ss.

<sup>29</sup> V. JO L 191, de 20.07.2000, pp. 65 e ss.

<sup>30</sup> A este propósito cabe referir que “a acção directa contra a seguradora revela-se ainda e também mais vantajosa para a vítima do que a acção de sub-rogação do credor (lesado) ao devedor (segurado) (.....) porque tutela imediata e mais intensamente a vítima, porque protege melhor o lesado, o reconhecimento legal da acção directa da vítima contra a seguradora representa um grande progresso – cfr. artigo 146.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 72/2008, que estende a acção directa contra a seguradora a todos os seguros obrigatórios”; Neste preciso sentido, V. JOÃO CALVÃO DA SILVA, «Acção directa contra a Seguradora e direito de regresso nos acidentes de viação, Anotação ao Acórdão do Supremo Tribunal, de 11 de Novembro de 2010», in *Revista de Legislação e Jurisprudência*, Ano 140, Julho-Agosto de 2011, N.º 3969, Coimbra Editora, Coimbra, 2011, pp. 392.

<sup>31</sup> V. JOCE L 149, de 11.06.2005, pp. 14 e ss.



artigo não prejudica a responsabilidade civil nem o montante das indemnizações” (artigo 1-A introduzido na Terceira Directiva e constante da versão codificada Directiva 2009/103/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Setembro de 2009, JO L 263, de 07/10/2009, pp. 11 e ss)<sup>32-33</sup>.

Por conseguinte, parece defluir do conglomerado das Directivas acima referidas, que existe uma linha de continuidade entre o direito da responsabilidade civil e as directivas comunitárias no domínio do seguro obrigatório automóvel<sup>34/35</sup>, na medida em que, como bem assinala o Tribunal de Justiça da União Europeia, “na falta de regulamentação comunitária que precise qual o tipo de responsabilidade civil relativa à circulação de veículos que deve ser coberta pelo 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”<sup>36</sup>, pois a interpretação de disposições das directivas ou o seu efeito útil, determinam soluções que penetram as legislações nacionais no domínio da responsabilidade civil<sup>37</sup>, surgindo o Acórdão *Katja Candolin* como o espelho fiel dessa ideia reitora.

Na verdade, o acórdão proferido no caso *Katja Candolin* é particularmente pertinente para a temática que nos envolve, na medida em que, à semelhança do que sucedeu no Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de 14 de Janeiro de 2014, denota-se a existência de um condutor (ali de um automóvel, e aqui,

<sup>32</sup> Neste sentido, empreendendo uma exaustiva e acurada análise desta Directiva, MARIA JOSÉ RANGEL DE MESQUITA, «A Quinta Directiva Automóvel e a Ordem Jurídica Portuguesa – Subsídios para a Modificação do Direito Nacional», in *Nos 20 anos do Código das Sociedades Comerciais, Homenagem aos Professores Doutores António Ferrer Correia, Orlando de Carvalho e Vasco Lobo Xavier*, Volume III (Vária), Coimbra Editora, Coimbra, 2007, pp. 559-578.

<sup>33</sup> V. JORGE SINDE MONTEIRO, «Direito dos Seguros e Direito da Responsabilidade Civil. Da Legislação Europeia sobre o Seguro Automóvel e sua repercussão no regime dos Acidentes Causados por Veículos. A propósito dos Acórdãos Ferreira Santos, Ambrósio Lavrador (e o.) e Marques de Almeida, do TJUE», cit., pp. 83-85.

<sup>34</sup> Sobre esta questão, na doutrina alemã, em sede da lei sobre o seguro obrigatório automóvel (*Gesetz über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter*), PRÖLSS/MARTIN, «*Versicherungsvertragsgesetz*», München, 2004, pp. 866, n.º 18.

<sup>35</sup> Neste preciso sentido, V. JORGE SINDE MONTEIRO, «Direito dos Seguros e Direito da Responsabilidade Civil. Da Legislação Europeia sobre o Seguro Automóvel e sua repercussão no regime dos Acidentes Causados por Veículos. A propósito dos Acórdãos Ferreira Santos, Ambrósio Lavrador (e o.) e Marques de Almeida, do TJUE», cit., pp. 89.

<sup>36</sup> Neste sentido, Acórdãos do Tribunal de Justiça da União Europeia, *Ruiz Bernáldez*, C-129/94, N.º 13, de 28 de Março de 1996; *Mendes Ferreira e Delgado Correia Ferreira*, C- 348/98, *Colectânea p. I-6711* (N.º 24.º e 28), de 14 de Setembro de 2000; Acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia, *Katja Candolin*, C-537/03, *Colectânea p. I-5745*, n.º 17.

<sup>37</sup> Neste sentido, J. MOITINHO DE ALMEIDA, «Seguro obrigatório automóvel: o direito português face à jurisprudência do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias», in *Revista do CEJ*, 2.º Semestre de 2007, Número 7, Dossiê temático: Espaço Judiciário Europeu, pp. 57.

no Acórdão do STJ, o condutor de motociclo) que circulava na via pública sob a influência do álcool.

Com efeito, no Acórdão *Katja Candolin*, quatro cidadãos finlandeses, em estado ébrio, circulavam num veículo automóvel a 180 km/h, num local em que a velocidade era limitada a 60 km/h, quando o condutor, com uma taxa de álcool de 2,08 g/l, perdeu o controlo do veículo dando origem a um acidente, de que resultou a morte de um dos passageiros (a filha do Sr. *Candolin*) e danos particularmente graves ao proprietário do veículo que àquele confiara a respectiva condução. Como bem afirma Moutinho de Almeida, no direito finlandês, importa distinguir entre o direito da responsabilidade 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 influência do álcool, e que conhecessem ou devesse conhecer o estado em que se encontrava o condutor, só tem lugar “caso existam razões atendíveis” (§ 7.º, n.º 3, da lei do seguro de veículos automóveis)<sup>38</sup>. O Tribunal de Justiça da União Europeia começou por lembrar que o escopo visado pelo legislador comunitário, nas 1.ª (artigo 3.º/1), 2.ª (artigo 2.º/1) e 3.ª (artigo 1.º) Directivas, foi o de “permitir que todos os passageiros vítimas de acidente causado por um veículo sejam indemnizados dos prejuízos sofridos”, não podendo o direito nacional retirar àqueles preceitos o seu efeito útil – consequência que se produziria 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.

Ora, a fundamentação do acórdão, respeitando embora à obrigação da seguradora, tem igual valimento no domínio da responsabilidade civil<sup>39</sup>. Se o “efeito útil” (*effet utile*) das aludidas Directivas impõe que os passageiros transportados, que hajam sofrido danos, sejam indemnizados, mesmo que, por sua culpa, tenham contribuído para a verificação desses danos, de concluir é que essa deve ser a solução imposta pelas regras da responsabilidade civil, já que o

<sup>38</sup> Neste sentido, J. MOITINHO DE ALMEIDA, «*Seguro obrigatório automóvel: o direito português face à jurisprudência do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias*», cit., pp. 58.

<sup>39</sup> A este respeito, doutrina autorizada refere, concretamente no que tange ao Acórdão *Katja Candolin*, que “a norma que impõe a cobertura mesmo em caso de participação da vítima no dano, pelo conhecimento que tinha da embriaguez ou da intoxicação do condutor, é intrinsecamente uma norma de responsabilidade”; Neste sentido, CUNHA RODRIGUES, «*Seguro obrigatório e responsabilidade civil na jurisprudência comunitária*», in *Revista do CEJ*, 2.º Semestre de 2007, Número 7, Dossiê temático: Espaço Judiciário Europeu, pp. 51.

respectivo seguro se encontra condicionado, no seu funcionamento, por essas regras<sup>40</sup>.

Assim, apoiando-se, designadamente, no 5.º considerando da Segunda Directiva que estipula “os montantes até cujo limite o seguro é obrigatório devem permitir<sup>41</sup>, em toda e qualquer circunstância, que seja garantida às vítimas uma indemnização suficiente, seja qual for o Estado – membro em que o sinistro ocorra” e no 16.º considerando da Terceira Directiva em que se toma como base “um nível elevado de protecção do consumidor”, o Tribunal de Justiça considerou 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<sup>42-43</sup>.

Num outro caso, que deu origem ao Acórdão *Elaine Farrell*<sup>44</sup>, o Tribunal de Justiça da União Europeia entendeu que a cobertura do seguro obrigatório deve abarcar os danos causados aos passageiros transportados em parte do veículo não destinada a essa finalidade, e que o “efeito útil” (*effet utile*) do artigo 1.º da 3.ª Directiva impede que, com base em critérios gerais e abstractos, um

<sup>40</sup> Neste preciso sentido, o excelente Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de 04 de Outubro de 2007, relatado pelo Exmo. Senhor Conselheiro Santos Bernardino, disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt).

<sup>41</sup> É de referir que o Tribunal de Justiça enfatizou que, no que respeita ao artigo 508.º, do Código Civil Português, em sede do Acórdão *Mendes Ferreira e Delgado Correia Ferreira, C- 348/98, Colectânea p. I-6711*, de 14 de Setembro de 2000 “a responsabilidade civil deve estar coberta por um seguro que respeite os montantes mínimos estabelecidos pelas disposições comunitárias, concluiu que, em relação aos sinistros cobertos por esta responsabilidade civil, a legislação não pode prever limites máximos de indemnização inferiores a esses montantes mínimos (n.º 40). Ou seja, os montantes máximos da responsabilidade pelo risco não podem ser inferiores aos montantes mínimos da garantia do seguro (n.º 41)”; este acórdão mereceu a anotação crítica do Professor NUNO MANUEL PINTO DE OLIVEIRA referindo, por acinte, que “a tese interpretativa do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias colide com o argumento a maiore ad minus”; Neste sentido, V. NUNO MANUEL PINTO DE OLIVEIRA, «Revogação Tácita do Artigo 508.º do Código Civil?», in *Scientia Iuridica, Revista de Direito Comparado Português e Brasileiro*, Tomo LI, n.º 292 (Janeiro/Abril de 2002), pp. 97 e ss.

<sup>42</sup> Neste sentido, igualmente, J. MOITINHO DE ALMEIDA, «Seguro obrigatório automóvel: o direito português face à jurisprudência do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias», cit., pp. 58.

<sup>43</sup> No mesmo sentido, Acórdão Veronika Finanger (Tribunal da AECL), *Advisory opinion of the court*, de 17 de Novembro de 1999, no caso E-1/1999.

<sup>44</sup> Sobre a anotação deste quintessencial aresto, V. com muito interesse, na doutrina alemã, DIRK LOOSCHELDERS, «Schutz von Fahrzeuginsassen durch die Kfz-Haftpflichtversicherung: Ammerlung zu EuGH, Urteil vom 19.04.2007, C-356/05 – Elaine Farrell/Alan Whitty», in *Zeitschrift für Gemeinschaftsprivatrecht (GPR)*, 4. Jahrgang, 6/1997, 2007, Band II, pp. 275 e ss.

direito nacional exclua ou limite de modo desproporcionado a indemnização de um passageiro, pelo simples facto de ter contribuído para o dano<sup>45</sup>.

Mais recentemente, no Acórdão *M. J. Ferreira Santos v. Companhia Europeia de Seguros, S.A*<sup>46</sup>, avocando a ideia reitora de um “alto padrão de defesa do consumidor”, reiterou as linhas de força que haviam pautado a sua (consolidada) jurisprudência anterior. Os factos que estiveram subjacentes ao pedido de reenvio prejudicial foram os seguintes:

Em 05 de Agosto de 2000, um ciclomotor conduzido por M. Ferreira Santos colidiu com um veículo ligeiro, tendo aquele sofrido lesões corporais várias; a questão prejudicial dizia exclusivamente respeito à regulação jurídica da colisão de veículos sem culpa de nenhum dos condutores (artigo 506.º, n.º 1 e 2, do CC).

O Tribunal de Justiça da União Europeia decidiu, em sede de reenvio prejudicial, que o artigo 506.º, do Código Civil português não tem por efeito excluir automaticamente ou limitar de modo desproporcionado o direito das vítimas (n.º 43)<sup>47</sup>.

No que concerne, concretamente, à questão do concurso entre o risco do veículo e a culpa do lesado, o Tribunal de Justiça da União Europeia, em sede de reenvio prejudicial proferido em sede do Acórdão *J. N. Ambrósio Lavrador e M. C. O. Ferreira Bonifácio v. Companhia de Seguros Fidelidade – Mundial SA*<sup>48</sup>, considerou que a legislação portuguesa (artigo 503.º, n.º 1, do CC; artigo 504.º, do CC; artigo 505.º e artigo 570.º, do CC) não tem por efeito, no caso de a vítima ter contribuído para o seu próprio dano, excluir automaticamente ou limitar de modo desproporcionado o seu direito; não afectando, assim, a garantia, prevista pelo Direito da União, de que a responsabilidade civil, determinada segundo o direito nacional aplicável, seja coberta por um seguro conforme com as três directivas (considerando n.º 29 e 34)<sup>49-50</sup>.

<sup>45</sup> Neste sentido, igualmente, J. MOITINHO DE ALMEIDA, «*Seguro obrigatório automóvel: o direito português face à jurisprudência do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias*», cit., pp. 58.

<sup>46</sup> Acórdão do Tribunal de Justiça (Segunda Secção) de 17 de Março de 2011, no Processo C-484/09.

<sup>47</sup> Com o aplauso de JORGE SINDE MONTEIRO, «*Direito dos Seguros e Direito da Responsabilidade Civil. Da Legislação Europeia sobre o Seguro Automóvel e sua repercussão no regime dos Acidentes Causados por Veículos. A propósito dos Acórdãos Ferreira Santos, Ambrósio Lavrador (e o.) e Marques de Almeida, do TJUE*», cit., pp. 106.

<sup>48</sup> Acórdão do Tribunal de Justiça (Segunda Secção) de 09 de Junho de 2011, no Processo C-409/09.

<sup>49</sup> Considerando que “da leitura do acórdão se depreende que, no entendimento do Tribunal de Justiça da União Europeia, a responsabilidade pelo risco é a regra aplicável pelo direito português às situações como a do processo principal e só será afastada mediante a apreciação individualizada de exclusiva imputação à vítima; mas caso o acidente lhe seja imputável, o juiz nacional

Finalmente, e em apertada síntese, no que tange ao Acórdão Vítor H. Marques Almeida v. Companhia de Seguros Fidelidade – Mundial, S.A., J. M. C. Carvalheira, P. M. Carvalheira e Fundo de Garantia Automóvel<sup>51</sup>, o Tribunal de Justiça da União Europeia considerou que a legislação nacional em causa no processo principal não afecta a garantia, prevista no direito da União, de que a responsabilidade resultante da circulação de veículos automóveis, determinada de acordo com o direito nacional aplicável, seja coberta por um seguro (n.º 38).

Mais precisamente, continua o Tribunal de Justiça da União Europeia, o artigo 3.º, n.º 1 da Primeira Directiva, o artigo 2.º, n.º 1 da Segunda Directiva e o artigo 1.º da Terceira Directiva devem ser interpretados 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 (n.º 39)<sup>52</sup>.

Não se afigura, assim, compatível com o Direito da União Europeia – e, designadamente, com o artigo 1.º da 3.ª Directiva – a interpretação que, do artigo 505.º, vem fazendo a doutrina tradicional e o Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de 14 de Janeiro de 2014, no sentido de que a simples culpa ou a mera contribuição do lesado para a produção do dano exclui a responsabilidade pelo risco, contemplada no artigo 503.<sup>53</sup> O efeito útil (*effet utile*)

tem sempre a hipótese de reduzir a indemnização em termos proporcionais ao grau de gravidade desse facto”; ALESSANDRA SILVEIRA/SOPHIE PEREZ FERNANDES, «O seguro automóvel. Considerações sobre a posição do Tribunal de Justiça da União Europeia em sede de reenvio prejudicial (a propósito do acórdão Ambrósio Lavrador de 2011)», in Cadernos de Direito Privado N.º 34, Abril/Junho de 2011, CEJUR, Braga, 2011, pp. 16.

<sup>50</sup> Noutro plano, menos entusiasticamente, no que se refere ao tratamento analítico da questão pelo Tribunal de Justiça da União Europeia, referindo que “esta nota de automaticidade cega (...) não tenha ficado iluminada por uma luz suficientemente forte para se tornar inequívoca para o colégio dos juízes europeus”; V. JORGE SINDE MONTEIRO, «Direito dos Seguros e Direito da Responsabilidade Civil. Da Legislação Europeia sobre o Seguro Automóvel e sua repercussão no regime dos Acidentes Causados por Veículos. A propósito dos Acórdãos Ferreira Santos, Ambrósio Lavrador (e o.) e Marques de Almeida, do TJUE», cit., pp. 107.

Acórdão do Tribunal de Justiça (Segunda Secção) de 09 de Junho de 2011, no Processo C-409/09.

<sup>51</sup> Acórdão do Tribunal de Justiça (Grande Secção) de 23 de Outubro de 2012, no Processo C-300/10.

<sup>52</sup> Criticamente, e com excelentes argumentos; V. JORGE SINDE MONTEIRO, «Direito dos Seguros e Direito da Responsabilidade Civil. Da Legislação Europeia sobre o Seguro Automóvel e sua repercussão no regime dos Acidentes Causados por Veículos. A propósito dos Acórdãos Ferreira Santos, Ambrósio Lavrador (e o.) e Marques de Almeida, do TJUE», cit., pp. 108-109.

<sup>53</sup> Expressando adesão a esta posição referindo, a este propósito, que “qualquer tentativa interpretativa “desculpabilizante” do facto causal do lesado surge como muito difícil, para dizer o menos;

das disposições comunitárias acima aludidas impõe sempre a indemnização das vítimas de acidentes causados por veículos automóveis<sup>54</sup>, isto é que permita afeiçoar a realidade aos objectivos estabelecidos em comum<sup>55</sup>.

Deste modo, o artigo 505.º do Código Civil, ao ordenar a exclusão da responsabilidade objectiva “quando o acidente for imputável ao próprio lesado”, não impõe de uma forma literalmente irrefutável uma interpretação no sentido de excluir a concorrência entre o risco e culpa do lesado (ou um facto não culposo que tenha originado o acidente)<sup>56</sup>.

Ou seja, era possível desde a entrada em vigor do Código Civil português defender a solução da concorrência<sup>57</sup>.

Por conseguinte, no que respeita à “condução sob influência do álcool ou de qualquer outra substância tóxica” a aplicação do artigo 505.º, do Código Civil português<sup>58</sup> na sua interpretação tradicional, como o faz Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de 14 de Janeiro de 2014, ao não gizar uma inter-

o mesmo é dizer que identificar uma ratio não valorativa da conduta do lesado neste artigo 570.º parece condenado ao fracasso”; ANA PRATA, «Responsabilidade delitual nos códigos civis portugueses de 1966 e brasileiro de 2002», in Estudos em Homenagem ao Professor Doutor José Lebre de Freitas, Comissão Organizadora: Armando Marques Guedes; Maria Helena Brito; Ana Prata; Rui Pinto Duarte; Mariana França Gouveia, Coimbra Editora, Coimbra, 2013, pp. 162-165.

<sup>54</sup> Neste preciso sentido, o excelente Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de 04 de Outubro de 2007, relatado pelo Exmo. Senhor Conselheiro Santos Bernardino, disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt).

<sup>55</sup> Neste preciso sentido, V. JORGE SINDE MONTEIRO, «Direito dos Seguros e Direito da Responsabilidade Civil. Da Legislação Europeia sobre o Seguro Automóvel e sua repercussão no regime dos Acidentes Causados por Veículos. A propósito dos Acórdãos Ferreira Santos, Ambrósio Lavrador (e o.) e Marques de Almeida, do TJUE», cit., pp. 98.

<sup>56</sup> Neste preciso sentido, V. JORGE SINDE MONTEIRO, «Direito dos Seguros e Direito da Responsabilidade Civil. Da Legislação Europeia sobre o Seguro Automóvel e sua repercussão no regime dos Acidentes Causados por Veículos. A propósito dos Acórdãos Ferreira Santos, Ambrósio Lavrador (e o.) e Marques de Almeida, do TJUE», cit., pp. 104.

<sup>57</sup> Neste preciso sentido, V. JORGE SINDE MONTEIRO, «Direito dos Seguros e Direito da Responsabilidade Civil. Da Legislação Europeia sobre o Seguro Automóvel e sua repercussão no regime dos Acidentes Causados por Veículos. A propósito dos Acórdãos Ferreira Santos, Ambrósio Lavrador (e o.) e Marques de Almeida, do TJUE», cit., pp. 104; pp. 125-131.

<sup>58</sup> Sem esquecer que, acompanhando autorizada doutrina alemã, no âmbito do processo legislferante, as regras da experiência são captadas normativamente sob uma perspectiva de análise estatística (simples e elementar), no cruzamento reflexivo com a denominada “injustiça da generalização”, GABRIELLE BRITZ, «Einzelfallgerechtigkeit versus Generalisierung», Tübingen, 2008, pp. 23-47.

pretação conforme o Direito da União Europeia<sup>59-60</sup> vai mesmo *contra legem*, depois de a situação ter sido prevista na Quinta Directiva e transposta para a versão codificada de 2009<sup>61</sup>.

Resulta, pois, incompatível com o Direito da União Europeia a interpretação que o Supremo Tribunal de Justiça fez, no acórdão de 14 de Janeiro de 2014, do artigo 505.º, do Código Civil segundo o qual, verificando-se culpa do lesado e sendo a respectiva conduta causa do acidente é excluída a responsabilidade pelo risco consagrada no artigo n.º 503.º, n.º 1, do Código Civil, bem como o artigo 570.º, do mesmo Código que permite, em tal caso, a exclusão da indemnização<sup>62-63</sup>.

Ao empreender pela deriva *contra legem*, que acima se deixou antecipada, o Supremo Tribunal de Justiça fez perigar os alicerces em que se estriba o padrão de jusfundamentalidade que perpassa todo o Direito da União Europeia. Mais. Olvida a (inderrogável) menção ao princípio-valor da dignidade da pessoa humana (artigo 1.º, da CRP).

Com efeito, na época do neo – constitucionalismo, da constitucionalização dos direitos fundamentais (*Die Konstitutionalisierung der Menschenrechte*)<sup>64-65</sup>, em

<sup>59</sup> Na doutrina italiana, sobre a *interpretação conforme* ao Direito da União Europeia, concretamente no que respeita à prolixa legislação comunitária em matéria de Seguro obrigatório automóvel e à jurisprudência do Tribunal de Justiça do União Europeia quanto a essa matéria; V. RUGGIERO CAFARI, «Per un'interpretazione conforme», in *Diritto pubblico comparato ed europeo*, 1999, 385 e ss.

<sup>60</sup> Neste sentido, na doutrina alemã, CLEMENS HÖPFENER, «Die systemkonforme Auslegung», Tübingen, 2008, pp. 216 e ss.

<sup>61</sup> Neste preciso sentido, V. JORGE SINDE MONTEIRO, «Direito dos Seguros e Direito da Responsabilidade Civil. Da Legislação Europeia sobre o Seguro Automóvel e sua repercussão no regime dos Acidentes Causados por Veículos. A propósito dos Acórdãos Ferreira Santos, Ambrósio Lavrador (e o.) e Marques de Almeida, do TJUE», cit., pp. 104.

<sup>62</sup> Neste sentido, J. MOITINHO DE ALMEIDA, «Seguro obrigatório automóvel: o direito português face à jurisprudência do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias», cit., pp. 60.

<sup>63</sup> V. ALESSANDRA SILVEIRA/SOPHIE PEREZ FERNANDES, «O seguro automóvel. Considerações sobre a posição do Tribunal de Justiça da União Europeia em sede de reenvio prejudicial (a propósito do acórdão Ambrósio Lavrador de 2011)», cit., pp. 16-19.

<sup>64</sup> Neste sentido, na doutrina alemã, SOMMERMAN, «Völkerrechtlich garantierte Menschenrecht als Maßstab der Verfassungskonkretisierung – Die Menschenrechtsfreundlichkeit des Grundgesetzes», AöR 1989, pp. 395 e ss.

<sup>65</sup> Assim, na doutrina italiana, RICARDO GUASTINI, «La Costituzionalizzazione de ordenamento jurídico: el caso italiano», Madrid: Editorial Trotta, 2005, pp. 49-75.

que o constitucionalismo de direitos<sup>66-67-68</sup>, a par do princípio da dignidade da pessoa humana, vale indistintamente como referência<sup>69</sup> e que, como representação de um valor, significa, natural e necessariamente, que cada pessoa humana constitui um valor eminente, de onde resulta um equivalente e imediato reconhecimento de uma igualdade de princípio entre todos os seres humanos<sup>70</sup>, como espelho fiel de um vero reconhecimento recíproco de sujeitos<sup>71</sup>; uma vez que o reconhecimento traduz-se numa obrigação de respeitar, o que implica, na prática, obrigação de proteger e obrigação de cumprir – através da adopção de medidas judiciais adequadas à prossecução desse escopo de respeito, protecção e cumprimento<sup>72</sup>.

Por essa razão se compreende que um direito, para ser fundamental, terá de ser suficientemente importante para oferecer razões que obriguem os demais, dentre os quais se inclui o poder judicial – enquanto entreposto valorativo–, a prestar-lhe uma séria atenção<sup>73</sup>, precisamente porque na génese da emergência desse direito fundamental, encontra-se o reconhecimento recíproco do homem enquanto pessoa que constitui a base do direito<sup>74</sup>.

<sup>66</sup> Cfr., na doutrina italiana, GUSTAVO ZAGREBELSKY, «*El Juez Constitucional en el siglo XXI*», in *Revista Ibero – Americana de Derecho Procesal Constitucional*, n.º 10, Julho – Setembro de 2008, pp. 249.

<sup>67</sup> Neste sentido, JORGE REIS NOVAIS, «*Direitos Fundamentais e Justiça Constitucional em Estado de Direito Democrático*», Coimbra Editora, Coimbra, 2013, pp. 229 e ss.

<sup>68</sup> Cfr., MANUEL ATIENZA, «*Argumentación e Constitución*», in *Anuário de Filosofia del Derecho*, Madrid, Sociedad Española de Filosofía Jurídica y Política e Ministério de Justicia de Espanha, n.º 24, 2007, pp. 197-224

<sup>69</sup> Neste sentido, na doutrina alemã, PETER HÄBERLE, «*Die Wesensgehaltgarantie des Artigo 19 Abs. 2 Grundgesetz – Zugleich ein Beitrag zum institutionellen Verständnis der Grundrechte und zur Lehre vom Gesetzvorbehalt*», 3. Auflage, Heidelberg, 1983, pp. 345.

<sup>70</sup> Neste preciso sentido, JOSÉ DE MELO ALEXANDRINO, «*Perfil constitucional da dignidade da pessoa humana*», in *Discurso dos Direitos*, Coimbra Editora, Coimbra, 2011, pp. 45.

<sup>71</sup> Neste sentido, na doutrina alemã, JÜRGEN HABERMAS, «*Faktizität und Geltung*», Frankfurt a.M. 1992, pp. 504.

<sup>72</sup> Neste preciso sentido, JOSÉ JOAQUIM GOMES CANOTILHO, «*Dignidade e Constitucionalização da Pessoa Humana*», in *Estudos em Homenagem ao Professor Doutor Jorge Miranda*, Volume II, Direito Constitucional e Justiça Constitucional, Coimbra Editora, Coimbra, 2012, pp. 290.

<sup>73</sup> V. JOSÉ JOAQUIM GOMES CANOTILHO, «*Dignidade e Constitucionalização da Pessoa Humana*», cit., pp. 290.

<sup>74</sup> Neste sentido, o excelente artigo doutrinal de NUNO MANUEL PINTO DE OLIVEIRA, «*Os princípios de um “personalismo ético” como projecto de “materialização” do direito privado*», in *Estudos em Homenagem ao Professor Doutor José Lebre de Freitas*, Comissão Organizadora: Armando Marques Guedes; Maria Helena Brito; Ana Prata; Rui Pinto Duarte; Mariana França Gouveia, Coimbra Editora, Coimbra, 2013, pp. 480.



A esta luz se compreende, pois, que, imbuído pelo espírito de aceitação irrestrita do princípio da dignidade da pessoa humana, o Direito da União Europeia seja regido pelo princípio do nível de protecção mais elevado (artigo 53.º, da Carta de Direitos Fundamentais da União Europeia) que deve ser compreendido como um princípio de preferência pela norma mais favorável. Segundo tal princípio, se numa situação concreta for possível a aplicação de mais de um regime jurídico relativo ao mesmo direito fundamental, será aplicável o que ofereça uma protecção mais elevada ao titular do direito em causa<sup>75-76</sup>.

Deste modo, o padrão de jusfundamentalidade do Direito da União Europeia não está dependente de uma disposição europeia ser directamente aplicável ou de serem aprovadas disposições europeias derivadas – mas sim do âmbito de competência material da União<sup>77</sup>. Dito de outro modo: sempre que a União tenha competência (exclusiva ou partilhada)<sup>78</sup> num âmbito particular, os direitos fundamentais da União devem proteger o cidadão europeu<sup>79-80</sup> ainda que a dita competência não tenha sido exercida<sup>81</sup>. Só esta definição do âmbito de aplicação, pensamos, e acompanhando o lúcido pensamento da Professora Alessandra Silveira, é coerente com as implicações plenas de cidadania da União<sup>82</sup>.

<sup>75</sup> Neste preciso sentido, ALESSANDRA SILVEIRA, «Implicações nos litígios entre particulares resultantes da horizontalidade dos princípios gerais/direitos fundamentais protegidos pela União Europeia», in *Cadernos de Direito Privado* N.º 32, Outubro/Dezembro de 2010, CEJUR, Braga, 2011, pp. 10.

<sup>76</sup> Neste sentido, na jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia, V. *Acórdão Mary Carpenter*, de 11/07/2002, proc.º C-60/00; *Acórdão Yunyng Jia*, de 09/07/2007, proc.º C-1/05; *Acórdão Metock*, de 25/07/2008, proc.º C-127/08.

<sup>77</sup> Neste preciso sentido, V. ALESSANDRA SILVEIRA, «Implicações nos litígios entre particulares resultantes da horizontalidade dos princípios gerais/direitos fundamentais protegidos pela União Europeia», cit., pp. 14.

<sup>78</sup> Sobre o âmbito de competência do Tribunal de Justiça da União Europeia, V. o proficiente estudo de NUNO PIÇARRA, «Sobre a repartição de competência no Tribunal de Justiça da União Europeia», in *Revista do Ministério Público*, Ano 34, n.º 133, Janeiro-Março, pp. 11-74.

<sup>79</sup> Referindo que os “direitos fundamentais correspondem à constitucionalização dos direitos humanos”, V. o muito interessante estudo de MARIA LEONOR DA SILVA TEIXEIRA, «A União Europeia e a protecção de dados pessoais: “uma visão futurista”?», in *Revista do Ministério Público*, Ano 34, n.º 135, Julho-Setembro, pp. 68.

<sup>80</sup> Neste sentido, V. MARIA DE FÁTIMA PACHECO, «O sistema de protecção dos direitos fundamentais na União Europeia», in *Revista Julgar*, N.º 14, Maio-Agosto de 2011, Coimbra Editora/Grupo Wolters Kluwer, 2011, p. 13-23.

<sup>81</sup> Neste preciso sentido, V. ALESSANDRA SILVEIRA, «Implicações nos litígios entre particulares resultantes da horizontalidade dos princípios gerais/direitos fundamentais protegidos pela União Europeia», cit., pp. 14.

<sup>82</sup> Neste preciso sentido, V. ALESSANDRA SILVEIRA, «Implicações nos litígios entre particulares resultantes da horizontalidade dos princípios gerais/direitos fundamentais protegidos pela União Europeia», cit., pp. 14.

Assim se compreende que, em matéria de circulação automóvel (uma actividade perigosa)<sup>83-84-85</sup>, vigore, mormente no que tange à responsabilidade objectiva pelo risco, a denominada socialização do risco<sup>86</sup> que é o pilar fundante do seguro obrigatório automóvel<sup>87</sup>.

Porquanto, a socialização do risco, enquanto negação do *glorification of the individual*<sup>88</sup>, simboliza a ética da responsabilidade solidária<sup>89</sup> guiada, fundamentalmente, por um estrito (e estreito) *cuidado-com-o outro* e, claro, por um *cuidado do futuro*<sup>90</sup> que o Supremo Tribunal de Justiça, lamentavelmente, fechou.

Março de 2017, Região Administrativa Especial de Macau, com um relance do olhar para o mar da China Meridional.

<sup>83</sup> Neste sentido, V. ANA PRATA, «Responsabilidade delitual nos códigos civis portugueses de 1966 e brasileiro de 2002», cit., pp. 92.

<sup>84</sup> V. JOSÉ CARLOS BRANDÃO PROENÇA, «A conduta do lesado como pressuposto e critério de imputação do dano extracontratual», cit., pp. 214.

<sup>85</sup> V. MARIA DA GRAÇA TRIGO, «Das presunções de culpa no regime de responsabilidade civil nos acidentes de viação», in Cadernos de Direito Privado N.º 32, Outubro/Dezembro de 2010, CEJUR, Braga, 2011, pp. 43.

<sup>86</sup> V. Neste sentido, na doutrina portuguesa, HENRIQUE SOUSA ANTUNES, «Da inclusão do lucro ilícito e de efeitos punitivos entre as consequências da responsabilidade civil extracontratual: a sua legitimação pelo dano», Dissertação de Doutoramento, Coimbra Editora, Coimbra, 2011, pp. 564.

<sup>87</sup> V. ESTRELA CHABY, «Direito dos Seguros na Jurisprudência do tribunal constitucional», in Tribunal Constitucional, 35.º Aniversário da Constituição de 1976, Volume II, Coimbra, Coimbra Editora, 2012, pp. 203.

<sup>88</sup> Neste preciso sentido, no âmbito temático do Direito Tributário, JOAQUIM FREITAS DA ROCHA, «Sustentabilidade e Finanças Públicas Responsáveis. Urgência de um Direito Financeiro Equilibrado», in Estudos em Homenagem ao Prof. Doutor José Joaquim Gomes Canotilho, Volume I: Responsabilidade: entre Passado e Futuro, Organizadores: Fernando Alves Correia, Jónatas E. M. Machado, João Carlos Loureiro, Coimbra, Coimbra Editora, 2013, pp. 623.

<sup>89</sup> Neste preciso sentido, V. FERNANDO JOSÉ BRONZE, «A responsabilidade, hoje (algumas considerações introdutórias)», in Estudos em Homenagem ao Prof. Doutor José Joaquim Gomes Canotilho, Vol. 1: Responsabilidade: entre Passado e Futuro, Organizadores: Fernando Alves Correia, Jónatas E. M. Machado, João Carlos Loureiro, Coimbra, Coimbra Editora, 2013, pp. 198.

<sup>90</sup> Neste sentido, na doutrina alemã, JAN HENRIK KLEMENT, «Verantwortung. Funktion und Legitimation eines Begriffs im Öffentlichen Recht», Tübingen, 2006, pp. 261 e ss.