



# Coletânea da Jurisprudência

CONCLUSÕES DO ADVOGADO-GERAL  
JEAN RICHARD DE LA TOUR  
apresentadas em 15 de dezembro de 2022<sup>1</sup>

## Processo C-618/21

AR,  
BF,  
ZN,  
NK Sp. z o.o., s.k.,  
KP,  
RD Sp. z o.o.,  
contra  
PK S.A.,  
CR,  
SI S.A.,  
MB S.A.,  
PK S.A.,  
SI S.A.,  
EZ S.A.

[pedido de decisão prejudicial apresentado pelo Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Tribunal de Primeira Instância de Varsóvia-Capital, Varsóvia, Polónia)]

«Pedido de decisão prejudicial — Seguro de responsabilidade civil automóvel — Diretiva 2009/103/CE — Artigo 3.º — Responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos — Obrigação de segurar veículos — Artigo 18.º — Direito de ação direta — Âmbito — Determinação do montante da indemnização — Custos hipotéticos — Possibilidade de sujeitar o pagamento da indemnização a determinadas condições — Venda do veículo»

## I. Introdução

1. O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação do artigo 18.º da Diretiva 2009/103/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de setembro de 2009, relativa ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis e à fiscalização do cumprimento da obrigação de segurar esta responsabilidade<sup>2</sup>, lido em conjugação com o artigo 3.º desta diretiva.

<sup>1</sup> Língua original: francês.

<sup>2</sup> JO 2009, L 263, p. 11.

2. Este pedido foi apresentado no âmbito de litígios que opõem seis proprietários de veículos automóveis aos seguradores da responsabilidade civil das pessoas responsáveis pelos danos causados *aos* seus veículos.

3. Este processo oferece ao Tribunal de Justiça a oportunidade de esclarecer, pela primeira vez, qual é o âmbito do direito de ação direta de que dispõe um lesado que pede uma indemnização a título de todos os danos causados *por* um veículo automóvel contra uma empresa de seguros.

4. Nas presentes conclusões, irei expor as razões pelas quais entendo que o direito da União não se opõe a que a prestação devida por uma empresa de seguros seja exclusivamente pecuniária e que o efeito útil da Diretiva 2009/103 ficaria prejudicado se o direito de ação direta do lesado fosse limitado ou excluído por não existir uma reparação efetiva do veículo danificado.

## II. Quadro jurídico

### A. Diretiva 2009/103

5. O considerando 30 da Diretiva 2009/103 enuncia:

«(30) O direito de exigir diretamente à empresa de seguros o cumprimento do contrato de seguro assume uma importância significativa na proteção das vítimas de acidentes rodoviários. A fim de facilitar a regularização rápida e eficaz de sinistros, e evitar, tanto quanto possível, processos judiciais dispendiosos, deverá ser previsto um direito de ação direta contra a empresa de seguros que cobre a responsabilidade civil do causador do acidente, para qualquer pessoa vítima de acidentes rodoviários.»

6. O artigo 3.º desta diretiva, sob a epígrafe «Obrigação de segurar veículos», dispõe:

«Cada Estado-Membro, sem prejuízo do artigo 5.º, adota todas as medidas adequadas para que a responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos com estacionamento habitual no seu território esteja coberta por um seguro.

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

Cada Estado-Membro adota todas as medidas adequadas para que o contrato de seguro abranja igualmente:

- a) Os prejuízos causados no território de outro Estado-Membro, de acordo com a respetiva legislação nacional em vigor;
- b) Os prejuízos de que podem ser vítimas os nacionais dos Estados-Membros, durante o trajeto que ligue diretamente dois territórios em que o Tratado seja aplicável, quando não exista, no território percorrido, Serviço Nacional de Seguros. Neste caso os prejuízos são ressarcidos de acordo com a legislação nacional do seguro obrigatório em vigor no Estado-Membro, no território do qual o veículo tiver o seu estacionamento habitual.

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

7. Nos termos do artigo 18.º da referida diretiva, sob a epígrafe «Direito de ação direta»:

«Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para que as pessoas lesadas por acidentes causados por veículos cobertos pelo seguro referido no artigo 3.º tenham direito de demandar diretamente a empresa de seguros que cubra a responsabilidade civil do responsável.»

### **B. Direito polaco**

8. O artigo 363.º, n.º 1, do kodeks cywilny (Código Civil) dispõe:

«O dano deve ser reparado, em função de opção a tomar pelo lesado, através do restabelecimento da situação anterior ou do pagamento de um montante adequado. No entanto, se for impossível restabelecer a situação anterior ou se esta implicar dificuldades ou custos excessivos para a parte sujeita à obrigação, o direito do lesado fica limitado a uma indemnização em dinheiro.»

9. O artigo 822.º, n.ºs 1 e 4, do Código Civil prevê:

«1. Através do contrato de seguro de responsabilidade civil, o segurador obriga-se a pagar as indemnizações previstas no contrato a título dos danos causados a terceiros em relação aos quais a responsabilidade do tomador do seguro ou do segurado foi contratada.

[...]

4. A pessoa com direito a receber uma indemnização a título de um sinistro coberto por um contrato de seguro de responsabilidade civil pode fazer valer o seu direito diretamente junto do segurador.»

### **III. Facto dos litígios nos processos principais e questões prejudiciais**

10. Seis litígios encontram-se atualmente pendentes no Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Tribunal de Primeira Instância de Varsóvia-Capital, Varsóvia, Polónia). Cinco destes têm por objeto a recusa das empresas de seguros, demandadas no processo principal, que cobrem a responsabilidade civil do causador de um acidente de viação que cause danos em veículos, em pagar aos lesados, demandantes no processo principal, que exerceram o seu direito à ação direta previsto no artigo 18.º da Diretiva 2009/103, os custos de reparação destes veículos que não suportaram. O órgão jurisdicional de reenvio designa estes últimos de «custos hipotéticos».

11. O sexto litígio só se distingue dos anteriores pelo facto de o dano ter resultado da queda de uma porta de garagem que destruiu o veículo do demandante no processo principal.

12. Estes litígios resultam do facto de os lesados terem pedido uma indemnização pecuniária a título dos danos sofridos nos seus veículos, sendo que essa indemnização tem por base uma estimativa elevada dos custos de reparação (peças e mão-de-obra) e não se baseia em documentos que comprovem os custos de reparação por estes suportados, ou seja, os custos reais suportados. Ora, as empresas de seguros alegam que esta indemnização não pode ser superior ao montante dos danos efetivamente sofridos, calculados de acordo com o método denominado «diferencial». Este montante deve corresponder à diferença entre o valor que o veículo que sofreu o dano teria se o acidente não tivesse ocorrido e o valor atual deste veículo, sinistrado ou já reparado, ainda que parcialmente.

13. O órgão jurisdicional de reenvio explica que, no direito nacional, a reparação dos danos visa restituir aos bens do lesado o valor que teriam se os danos não tivessem ocorrido, embora não permita que este último enriqueça.

14. No entanto, de acordo com a jurisprudência polaca, os órgãos jurisdicionais concedem uma indemnização a título de danos causados aos veículos até ao montante das despesas de reparação hipotéticas, cujo valor excede largamente o montante dos danos causados aos bens do lesado que sejam determinados através do método diferencial. Sucede o mesmo em caso de venda do veículo sinistrado que os lesados nunca poderão reparar.

15. Segundo o órgão jurisdicional de reenvio, esta jurisprudência, criticável por permitir que o lesado enriqueça em determinados casos, pode ser justificada pela proteção especial das vítimas de acidentes rodoviários decorrente do direito da União. Por conseguinte, o órgão jurisdicional de reenvio considera que é necessário clarificar o alcance dos direitos do lesado que decorrem do direito de ação direta que pode exercer contra a seguradora.

16. O órgão jurisdicional de reenvio esclarece, a este respeito, que existe um conflito entre, por um lado, este direito de ação direta, conjugado com o facto de, nos termos do direito polaco, o lesado poder intentar duas ações diferentes contra o causador do acidente, a saber, uma ação de indemnização e uma ação em espécie, com vista ao restabelecimento da situação anterior à ocorrência do dano, e, por outro, o princípio, decorrente do direito das obrigações polaco, segundo o qual o serviço prestado por uma seguradora de responsabilidade civil é um «pagamento», ou seja, uma prestação pecuniária.

17. Por conseguinte, o órgão jurisdicional de reenvio pretende saber se o direito da União se opõe a disposições de direito nacional que tenham por efeito privar o lesado, que pretende intentar uma ação direta contra a empresa de seguros, de um dos meios de reparação do dano previsto no direito nacional, o que, de um modo geral, pode ser dissuasivo.

18. Este órgão jurisdicional questiona-se também sobre se, para garantir a efetividade do pedido do lesado ao abrigo do artigo 18.º da Diretiva 2009/103, este deve poder intentar uma ação contra a empresa de seguros da responsabilidade civil do causador do acidente para efeitos do pagamento de uma indemnização de montante equivalente aos custos necessários para efetuar ele próprio a reparação do veículo sinistrado, sem que dela possa prescindir. Assim, a indemnização poderia basear-se numa reparação real.

19. A última questão do órgão jurisdicional de reenvio diz respeito à situação na qual o veículo sinistrado já não pode ser reparado porque, por exemplo, foi vendido. O órgão jurisdicional de reenvio tem tendência para considerar que a indemnização do lesado só deve corresponder à diferença entre o preço que recebeu a título do veículo sinistrado e o preço que teria recebido se tivesse vendido o veículo sem este ter sofrido o sinistro.

20. Nestas condições, o Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Tribunal de Primeira Instância de Varsóvia-Capital, Varsóvia) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) Deve o artigo 18.º em conjugação com o artigo 3.º da [Diretiva 2009/103] ser interpretado no sentido de que se opõe a disposições nacionais nos termos das quais o lesado que tenha um direito de ação direta de indemnização dos danos causados ao seu veículo no âmbito da utilização de veículos automóveis contra a seguradora que cobre o responsável pelo acidente

no que respeita à responsabilidade civil, apenas pode receber da seguradora uma indemnização correspondente ao montante real e atual dos danos causados à sua propriedade, ou seja, a diferença entre o (valor do) veículo na condição em que se encontrava antes do acidente e o veículo sinistrado, acrescido de custos efetivamente já suportados e justificados de reparação do veículo e outros custos efetivamente já suportados resultantes do acidente, ao passo que se pedisse uma reparação dos danos diretamente ao responsável poderia optar por exigir-lhe que repusesse o veículo na condição em que se encontrava antes do dano (reparação pelo próprio responsável ou por uma oficina paga por ele), em vez de exigir uma indemnização?

- 2) Em caso de resposta afirmativa à questão *supra*, deve o artigo 18.º em conjugação com o artigo 3.º da [Diretiva 2009/103] ser interpretado no sentido de que se opõe a disposições nacionais nos termos das quais o lesado que tenha um direito de ação direta de indemnização dos danos causados ao seu veículo automóvel no âmbito da utilização de veículos automóveis contra a seguradora que cobre o responsável pelo acidente no âmbito da responsabilidade civil, apenas pode receber da seguradora uma indemnização correspondente ao montante real e atual dos danos causados à sua propriedade, ou seja, a diferença entre o (valor do) veículo na condição em que se encontrava antes do acidente e o veículo sinistrado, acrescido de custos efetivamente já suportados e justificados de reparação do veículo e outros custos efetivamente já suportados resultantes do acidente, um montante equivalente ao custo de repor o veículo na condição em que se encontrava antes do dano, ao passo que, se pedisse a reparação do dano diretamente ao responsável pelo acidente, poderia optar por exigir-lhe que repusesse o veículo na condição em que se encontrava antes do dano, em vez de exigir uma indemnização (e não apenas a disponibilização de fundos para esse fim)?
- 3) Em caso de resposta afirmativa à questão n.º [1] e negativa à questão n.º [2] — deve o artigo 18.º, em conjugação com o artigo 3.º da [Diretiva 2009/103], ser interpretado no sentido de que se opõe a disposições nacionais nos termos das quais a seguradora à qual o proprietário do veículo sinistrado em resultado da circulação de veículos automóveis reclama o pagamento de custos hipotéticos que não suportou mas teria de suportar caso decidisse repor o veículo na condição em que se encontrava antes do acidente pode:
  - a) fazer depender esse pagamento da condição de a pessoa lesada ter efetivamente a intenção de reparar o veículo numa determinada oficina, a um preço específico para peças e serviços, e de transferir os meios para essa reparação diretamente a essa oficina (ou ao vendedor das peças necessárias à reparação), sem prejuízo do reembolso se a finalidade para a qual foram pagas essas quantias não se realizasse e, não sendo esse o caso:
  - b) fazer depender esse pagamento da obrigação de o consumidor provar, no prazo acordado, que utilizou os montantes pagos para reparar o veículo ou de os reembolsar à seguradora e, não sendo esse o caso:
  - c) após o pagamento desses montantes, mediante indicação do fim a que o pagamento se destina (a forma como vai ser utilizado) e terminado o tempo necessário para o lesado mandar reparar o veículo, exigir-lhe que faça prova de ter utilizado esses meios para a reparação ou que os reembolse,

— de modo a impedir o enriquecimento do lesado com o dano?

4) Em caso de resposta afirmativa à questão n.º [1] e negativa à questão n.º [2] — deve o artigo 18.º, em conjugação com o artigo 3.º da [Diretiva 2009/103], ser interpretado no sentido de que se opõe a disposições nacionais nos termos das quais o lesado que já não é proprietário de um veículo sinistrado, porque o alienou, tendo recebido em troca dinheiro, pelo que já não pode reparar esse veículo, não pode, conseqüentemente, pedir à seguradora que cobre o autor do acidente no âmbito da responsabilidade civil o pagamento dos custos da reparação necessária para repor o veículo sinistrado na condição em que se encontrava antes do dano e estando a sua ação limitada a reclamar à seguradora uma indemnização pelos danos causados à sua propriedade, isto é, a diferença entre o valor do veículo na condição em que se encontrava antes do acidente e o montante que recebeu com a venda do veículo, acrescido dos custos efetivamente já suportados e justificados de reparação do veículo e outros custos efetivamente já suportados resultantes do acidente?»

21. KP e a RD Sp. z o.o., dois dos demandantes no processo principal, SI SA, um dos demandados no processo principal, os Governos polaco, checo e alemão, bem como a Comissão Europeia, apresentaram observações escritas.

#### IV. Análise

##### A. Quanto à admissibilidade

22. O pedido de decisão prejudicial baseia-se na constatação do órgão jurisdicional de reenvio de que o «direito nacional respeitante às indemnizações [...] obriga as empresa de seguros a pagar aos lesados os custos ditos hipotéticos das reparações do veículo sinistrado que não tenham nenhuma relação com a realização destas (no futuro), permitindo assim que os lesados que não pretendam reparar o seu veículo aumentem, por ocasião dos danos sofridos, o valor dos seus bens através da diferença entre o custo da reparação do veículo sinistrado e a perda de valor do veículo decorrente dos danos sofridos — a expensas das empresas de seguros e, além disso, a expensas de todos os proprietários de veículos que pagam prémios de seguro obrigatório».

23. Por conseguinte, o órgão jurisdicional de reenvio procura uma solução que permita obter uma indemnização cujo montante seja o mais próximo possível dos custos reais que os lesados suportaram. Assim, este órgão jurisdicional salienta que estes não podem apresentar à empresa de seguros um pedido de indemnização em espécie do veículo, conforme podem fazer junto do responsável pelo dano.

24. Esta constatação de uma diferença de regime no direito polaco entre estes dois tipos de ações que estão à disposição dos titulares do direito à indemnização a título dos danos sofridos num veículo levou o órgão jurisdicional de reenvio a interrogar-se sobre a extensão e o âmbito do direito à ação direta do lesado previsto no artigo 18.º da Diretiva 2009/103, a fim de garantir a sua efetividade. Nestas condições, o pedido de decisão prejudicial é admissível.

25. Com efeito, segundo a jurisprudência constante do Tribunal de Justiça recordada pelo órgão jurisdicional de reenvio, o pedido de decisão prejudicial não pode dizer respeito à extensão da indemnização dos danos, que é essencialmente regulada pelo direito nacional<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> V. Acórdão de 10 de junho de 2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, n.ºs 36 e 38, e jurisprudência referida).

26. Além disso, há que recordar que resulta da própria redação do artigo 267.º TFUE que o pedido de decisão prejudicial apresentado deve ser «necessário» para permitir que o órgão jurisdicional de reenvio «profir[a] a sua decisão» no processo que lhe é submetido<sup>4</sup>.

27. No caso em apreço, dos seis processos submetidos ao órgão jurisdicional de reenvio, um deles diz respeito à reparação dos danos causados a um veículo por uma porta de garagem.

28. Ora, a Diretiva 2009/103 não visa, claramente, garantir a responsabilidade civil quando o dano não seja causado por um veículo<sup>5</sup>. Com efeito, esta diretiva visa implementar uma proteção especial das vítimas devido à gravidade dos danos materiais ou corporais que estas podem sofrer devido à perigosidade de um veículo automóvel inerente à sua conceção e à sua função.

29. Além disso, o artigo 3.º, primeiro parágrafo, da Diretiva 2009/103 prevê que cada Estado-Membro, sem prejuízo do artigo 5.º desta diretiva, adota todas as medidas adequadas para que a responsabilidade civil que resulta *da circulação de veículos* com estacionamento habitual no seu território esteja coberta por um seguro.

30. É certo que o conceito de «circulação de veículos», que é um conceito autónomo do direito da União, tem sido interpretado pelo Tribunal de Justiça à luz, nomeadamente, do contexto deste artigo 3.º, primeiro parágrafo<sup>6</sup>, tendo em conta que o objetivo de proteção das vítimas de acidentes causados por estes veículos tem sido constantemente prosseguido e reforçado pelo legislador da União<sup>7</sup>.

31. Assim, o Tribunal de Justiça declarou que o artigo 3.º, primeiro parágrafo, da Diretiva 2009/103 deve ser interpretado no sentido de que o conceito de «circulação de veículos» nele previsto não está limitado às situações de circulação rodoviária, a saber, à circulação na via pública, abrangendo este conceito qualquer utilização de um veículo que seja conforme com a função habitual deste último como meio de transporte<sup>8</sup>.

32. A este respeito, o Tribunal de Justiça esclareceu que um veículo é utilizado em conformidade com a sua função de meio de transporte quando está em movimento, mas, em princípio, também durante o seu estacionamento entre duas deslocações<sup>9</sup>.

33. Daqui o Tribunal de Justiça deduziu que está abrangida pelo conceito de «circulação de veículos», constante do artigo 3.º, primeiro parágrafo, da Diretiva 2009/103, uma situação na qual um *veículo estacionado numa garagem* privada de um imóvel utilizado em conformidade com a

<sup>4</sup> Deve assim existir entre o litígio e as disposições do direito da União cuja interpretação é requerida um tal nexo de causalidade que esta interpretação responda a uma necessidade objetiva para a decisão que o órgão jurisdicional de reenvio deve tomar. V. Despacho de 10 de dezembro de 2020, OO (Suspensão da atividade judicial) (C-220/20, não publicado, EU:C:2020:1022, n.º 26).

<sup>5</sup> V., neste sentido, Acórdão de 20 de junho de 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, a seguir «Acórdão Línea Directa Aseguradora», EU:C:2019:517, n.º 45).

<sup>6</sup> V. Acórdão Línea Directa Aseguradora (n.º 32).

<sup>7</sup> V. Acórdão de 20 de maio de 2021, K.S. (Custos de reboque de um veículo danificado) (C-707/19, EU:C:2021:405, n.º 27 e jurisprudência referida).

<sup>8</sup> V. Acórdão Línea Directa Aseguradora (n.ºs 35 e 36). V., igualmente, redação do artigo 1.º, ponto 1-A), da Diretiva 2009/103, aditado pela Diretiva (UE) 2021/2118 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de novembro de 2021, que altera a Diretiva 2009/103 (JO 2021, L 430, p. 1). Esta diretiva, por força do disposto no seu artigo 2.º, tem de ser transposta o mais tardar até 23 de dezembro de 2023.

<sup>9</sup> V. Acórdão Línea Directa Aseguradora (n.º 42).

sua função de meio de transporte se incendiou e *provocou um incêndio, que teve origem no circuito elétrico desse veículo*<sup>10</sup>. Sucede o mesmo quando o acidente resulta de uma *fuga de óleo provocada pelas condições mecânicas do veículo* estacionado em causa<sup>11</sup>.

34. Por conseguinte, estão claramente excluídas do conceito de «circulação de veículos», na aceção do artigo 3.º, primeiro parágrafo, da Diretiva 2009/103, as situações nas quais o acidente não tem origem no comportamento ou numa avaria técnica do veículo.

35. Além disso, o Tribunal de Justiça declarou que, para que um veículo fique excluído da obrigação de seguro prevista nesta disposição, é necessário que tenha sido oficialmente retirado de circulação, em conformidade com a regulamentação nacional aplicável<sup>12</sup>.

36. Assim, não restam dúvidas de que o âmbito de aplicação da Diretiva 2009/103, conforme interpretada pelo Tribunal de Justiça, está limitado à obrigação de seguro de responsabilidade civil a título dos danos que um veículo possa causar.

37. Esta interpretação não pode ser posta em causa pelo argumento do órgão jurisdicional de reenvio segundo o qual, em substância, a interpretação deve assegurar uma igualdade de tratamento em matéria de seguro de responsabilidade civil, o que justifica a interpelação feita ao Tribunal de Justiça no âmbito de um litígio relativo a uma indemnização a título dos danos causados a um veículo por uma porta de garagem.

38. Por conseguinte, proponho ao Tribunal de Justiça que considere que, relativamente a este ponto, o pedido de decisão prejudicial é inadmissível.

39. No que se refere à admissibilidade das questões submetidas, não me parece justificado considerar, como o Governo polaco defende, que as duas primeiras questões prejudiciais, das quais as outras duas dependem, revistam um carácter hipotético. Este Governo alega que, nos processos principais, os demandantes só requereram o pagamento de uma indemnização pecuniária. Ora, o órgão jurisdicional de reenvio interroga-se precisamente sobre esta limitação das modalidades de reparação dos danos causados pelos acidentes de viação. Se o direito da União não o exigir, o órgão jurisdicional de reenvio considera que pode indeferir os pedidos que têm por base a avaliação dos custos.

40. Nestas condições, proponho ao Tribunal de Justiça que aprecie as questões prejudiciais em conjunto considerando que o órgão jurisdicional de reenvio lhe pergunta, em substância, se o artigo 18.º da Diretiva 2009/103 deve ser interpretado no sentido de que se opõe a uma regulamentação nacional que prevê unicamente o pagamento de uma indemnização pecuniária aos lesados em caso de exercício do seu direito de ação direta contra a empresa de seguros que cobre a responsabilidade civil do causador de um acidente provocado por um veículo, com a faculdade de não poder justificar os custos reais da reparação em caso de danos causados a outro veículo.

<sup>10</sup> V. Acórdão Línea Directa Aseguradora (n.º 48).

<sup>11</sup> V. Despacho de 11 de dezembro de 2019, Bueno Ruiz e Zurich Insurance (C-431/18, não publicado, EU:C:2019:1082, n.ºs 42 a 45).

<sup>12</sup> V. Acórdão de 29 de abril de 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2021:337, n.º 58).

## **B. Quanto ao mérito**

41. O pedido de decisão prejudicial leva o Tribunal de Justiça a definir o objeto da ação direta prevista no artigo 18.º da Diretiva 2009/103.

42. Em concreto, o órgão jurisdicional de reenvio interroga-se sobre a questão de saber se esta ação direta se destina a condenar a empresa de seguros (e não o responsável pelo dano) a fornecer ao lesado, a título de reparação do dano sofrido, a prestação devida pelo responsável deste dano ou a condenar a empresa de seguros a fornecer diretamente ao lesado a prestação prevista no contrato de seguro.

43. Em primeiro lugar, parece-me oportuno recordar que o direito de ação direta do lesado foi introduzido pela Diretiva 2000/26/CE<sup>13</sup>, que é uma das quatro diretivas codificadas pela Diretiva 2009/103<sup>14</sup>.

44. Este direito inscreve-se no seguinte contexto, repetidamente recordado pelo Tribunal de Justiça:

- impõe-se aos Estados-Membros que instituíam, na sua ordem jurídica interna, uma obrigação geral de seguro de veículos, e
- cada Estado-Membro deve assegurar que, sob reserva de determinadas derrogações previstas na Diretiva 2009/103, todos os veículos com estacionamento habitual no seu território estão cobertos por um contrato celebrado com uma empresa de seguros para garantir, nos limites definidos pelo direito da União, a responsabilidade civil resultante do referido veículo<sup>15</sup>.

45. Foi no âmbito de uma proteção cada vez maior dos lesados em acidentes de viação que a Diretiva 2000/26 previu, em seu benefício, um direito de ação direta contra a empresa de seguros da pessoa responsável ou contra o seu representante no Estado de residência do lesado<sup>16</sup>. Teve por objetivo melhorar os direitos das vítimas de um acidente de viação fora do seu Estado de residência<sup>17</sup> e harmonizar os direitos dos Estados-Membros que, nalguns dos Estados-Membros, não previam no seu ordenamento o direito de agir diretamente contra a empresa de seguros do causador do sinistro<sup>18</sup>.

<sup>13</sup> Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de maio de 2000, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil relativo à circulação de veículos automóveis e que altera as Diretivas 73/239/CEE e 88/357/CEE do Conselho (Quarta Diretiva sobre o seguro automóvel) (JO 2000, L 181, p. 65).

<sup>14</sup> V. considerando 1 desta diretiva. A jurisprudência relativa a estas diretivas anteriores é assim transponível para a interpretação das disposições equivalentes da referida diretiva. V., nomeadamente, Acórdão de 29 de abril de 2021, *Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny* (C-383/19, EU:C:2021:337, n.º 35).

<sup>15</sup> V. Acórdão de 10 de junho de 2021, *Van Ameyde España* (C-923/19, EU:C:2021:475, n.ºs 25 e 26, e jurisprudência referida).

<sup>16</sup> V., relativamente ao histórico legislativo desta diretiva, o Relatório do Parlamento Europeu referente ao projeto comum adotado pelo Comité de Conciliação tendo em vista a adoção de uma diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil relativo à circulação de veículos automóveis e que altera as Diretivas 73/239/CEE e 88/357/CEE (Quarta Diretiva seguro automóvel) [C5-0155/2000 — 1997/0264(COD)] (Final A5-0130/2000), disponível no seguinte endereço de internet: [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-5-2000-0130\\_FR.pdf](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-5-2000-0130_FR.pdf), p. 6. V. também Pailler, P., *Manuel de droit européen des assurances*, 2.ª ed., Bruylant, Bruxelas, 2022, especialmente n.º 263, p. 273.

<sup>17</sup> V. considerandos 8 a 14 da Diretiva 2000/26.

<sup>18</sup> V., a este respeito, artigo 9.º da Convenção sobre a Lei aplicável em matéria de Acidentes de Circulação Rodoviária, celebrado em Haia em 4 de maio de 1971. V. também Relatório explicativo de Eric W. Essén, disponível no seguinte endereço de Internet: <https://assets.hcch.net/docs/cef13270-0800-4ac5-b583-b8e4aa076a1c.pdf>, especialmente p. 214.

46. A Diretiva 2005/14/CE<sup>19</sup> alargou este direito de ação direta a todas as vítimas de acidentes que envolvam veículos a motor, para facilitar a resolução eficaz e rápida dos sinistros e evitar, na medida do possível, processos judiciais dispendiosos<sup>20</sup>.

47. Este objetivo foi reafirmado na Diretiva 2009/103, que recorda a importância de garantir às vítimas de acidentes de veículos automóveis um tratamento idêntico, independentemente dos locais da União onde ocorram os acidentes<sup>21</sup>. O considerando 30 desta diretiva retomou a definição do direito de ação direta contra a empresa de seguros que cobre a responsabilidade civil do causador de um acidente rodoviário, que constava do considerando 21 da Diretiva 2005/14.

48. Assim, em segundo lugar, há que salientar que este direito está definido como, nos termos deste considerando, «[o] direito de exigir diretamente à empresa de seguros o cumprimento do contrato de seguro».

49. Por conseguinte, quando a cobertura do seguro obrigatório é executada diretamente pelo lesado que exerce o direito que lhe é conferido pelo artigo 18.º da Diretiva 2009/103, a empresa de seguros garante a responsabilidade civil do causador do sinistro nos limites do contrato celebrado com este<sup>22</sup>. A este título, as consequências pecuniárias da responsabilidade civil estão cobertas, inclusivamente nos casos em que o segurado assume pessoalmente as despesas de reparação, bem como em caso de lesão corporal<sup>23</sup>.

50. Uma vez que os direitos do lesado resultam exclusivamente do contrato de seguro<sup>24</sup> ou, por outras palavras, que seguem rigorosamente o contrato do segurado, deles só pode resultar a atribuição ao lesado de uma indemnização, designadamente aquela que o segurado teria direito a exigir à empresa de seguros se tivesse ele próprio procedido ao pagamento à vítima, dentro dos limites do contrato que os vincula. Este resultado é conforme com a atividade das empresas de seguros, como o Governo alemão salienta.

51. Vários outros elementos vêm corroborar esta interpretação. Primeiro, o direito de ação direta do lesado responde ao objetivo de rápida resolução dos sinistros e inscreve-se no âmbito do seguro automóvel, cuja especial importância para os cidadãos europeus que circulam na União, bem como para as empresas de seguros, o legislador sublinhou<sup>25</sup>. Este aspeto da questão em situações transfronteiriças é, na minha opinião, devidamente sublinhado pela Comissão e pelo Governo alemão e é um argumento a favor de que não seja imposto um modo de reparação em espécie.

<sup>19</sup> Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2005, que altera as Diretivas 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE e 90/232/CEE do Conselho e a Diretiva 2000/26 (JO 2005, L 149, p. 14). Esta diretiva acrescentou à Diretiva 2000/26 um considerando 16-A no qual, no que diz respeito ao direito do lesado de demandar a empresa de seguros no tribunal do lugar em que tem o seu domicílio, o legislador da União fez referência ao artigo 9.º, n.º 1, alínea b), e ao artigo 11.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 44/2001 do Conselho, de 22 de dezembro de 2000, relativo à competência judiciária, ao reconhecimento e à execução de decisões em matéria civil e comercial (JO 2001, L 12, p. 1). A este respeito, v. Acórdão de 13 de dezembro de 2007, FBTO Schadeverzekeringen (C-463/06, EU:C:2007:792, n.º 29).

<sup>20</sup> V. considerando 21 desta diretiva.

<sup>21</sup> V. considerando 20 desta diretiva, bem como Acórdão de 20 de maio de 2021, K.S. (Custos de reboque de um veículo danificado) (C-707/19, EU:C:2021:405, n.º 27 e jurisprudência referida).

<sup>22</sup> Há que referir que esta obrigação produz efeitos independentemente da nulidade do contrato de seguro que resulte de falsas declarações iniciais do tomador do seguro. V., a este respeito, Acórdão de 20 de julho de 2017, Fidelidade-Companhia de Seguros (C-287/16, EU:C:2017:575, n.º 27).

<sup>23</sup> V. artigo 3.º, último parágrafo, da Diretiva 2009/103, conforme interpretado pelo Tribunal de Justiça. V. Acórdão de 23 de janeiro de 2014, Petillo (C-371/12, EU:C:2014:26, n.ºs 33 a 35, e jurisprudência referida). No que diz respeito à lei polaca, v. Acórdão de 21 de dezembro de 2021, Skarb Państwa (Cobertura do seguro automóvel) (C-428/20, EU:C:2021:1043, n.º 16.)

<sup>24</sup> V. Acórdão de 21 de janeiro de 2016, ERGO Insurance e Gjensidige Baltic (C-359/14 e C-475/14, EU:C:2016:40, n.ºs 54 e 58).

<sup>25</sup> V. considerando 2 da Diretiva 2009/103.

52. Segundo, o princípio de uma indemnização pecuniária resulta do artigo 22.º da Diretiva 2009/103, sob a epígrafe «Procedimento indemnizatório», que define as obrigações da empresa de seguros à qual o lesado apresentou um pedido de indemnização. Este princípio pode também ser inferido do facto de o legislador da União ter fixado montantes mínimos de cobertura de seguro<sup>26</sup> que constituem uma garantia essencial da proteção das vítimas<sup>27</sup>.

53. Terceiro, as empresas de seguros são obrigadas a indemnizar o lesado para garantir a efetividade do direito à reparação do dano e, assim, proteger este último nomeadamente contra o risco de insolvência do causador do sinistro<sup>28</sup>.

54. Quarto, a análise das obrigações da empresa de seguros contra a qual o lesado vai exercer o seu direito de ação direta de forma contenciosa deve ser coerente com as disposições do direito da União relativas à competência dos órgãos jurisdicionais<sup>29</sup> e com o direito aplicável<sup>30</sup> numa situação transfronteiriça, bem como com o regime do direito de sub-rogação que possa ser exercido pela empresa seguradora<sup>31</sup>.

55. Assim, neste contexto, não me parece concebível que se interprete o artigo 18.º da Diretiva 2009/103 no sentido de que a indemnização em espécie que o lesado pode obter, ao abrigo do direito nacional, junto do causador do sinistro, possa ser exigida à empresa de seguros. Trata-se precisamente de não confundir a relação direta entre a vítima e a empresa de seguros com a que existe entre a vítima e a pessoa responsável.

56. Por conseguinte, considero que este artigo 18.º deve ser interpretado no sentido de que não se opõe a uma regulamentação nacional que prevê unicamente o pagamento de uma indemnização pecuniária aos lesados em caso de exercício do seu direito de ação direta contra a empresa de seguros que cobre a responsabilidade civil do responsável por um acidente provocado por um veículo, independentemente da natureza do dano indemnizável.

57. Além disso, há que acrescentar outras considerações para responder completamente às interrogações do órgão jurisdicional de reenvio que pretende enquadrar a indemnização do lesado, que exerceu o seu direito à ação direta, de modo que seja o mais próxima possível dos custos reais suportados<sup>32</sup>.

<sup>26</sup> V. artigo 9.º da Diretiva 2009/103 e Acórdão de 10 de junho de 2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, n.º 41).

<sup>27</sup> V. considerando 12 da Diretiva 2009/103 e, nomeadamente, Acórdão de 21 de janeiro de 2016, ERGO Insurance e Gjensidige Baltic (C-359/14 e C-475/14, EU:C:2016:40, n.º 39).

<sup>28</sup> V., além disso, no caso de não ter sido cumprida a obrigação de seguro do veículo envolvido no acidente, Acórdão de 29 de abril de 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2021:337, n.º 56), para efeitos de recordar o objetivo de proteção das vítimas de acidentes de viação que se impõe em caso de interpretação das disposições da Diretiva 2009/103.

<sup>29</sup> V. Acórdão de 13 de dezembro de 2007, FBTO Schadeverzekeringen (C-463/06, EU:C:2007:792, n.º 29), e, no que diz respeito ao Regulamento (UE) n.º 1215/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2012, relativo à competência judiciária, ao reconhecimento e à execução de decisões em matéria civil e comercial (JO 2012, L 351, p. 1), Acórdão de 30 de junho de 2022, Allianz Elementar Versicherung (C-652/20, EU:C:2022:514, n.ºs 30, 32, 45, 49, 50, 53 e 54, e jurisprudência referida).

<sup>30</sup> Não resulta nem da redação nem dos objetivos da Diretiva 2009/103 que esta visa estabelecer regras de conflitos de leis, conforme o Tribunal de Justiça recordou no Acórdão de 21 de janeiro de 2016, ERGO Insurance e Gjensidige Baltic (C-359/14 e C-475/14, EU:C:2016:40, n.º 40). V., igualmente, n.ºs 47 a 54 deste acórdão relativos às condições de aplicação dos Regulamentos (CE) n.ºs 593/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 2008, sobre a lei aplicável às obrigações contratuais (Roma I) (JO 2008, L 177, p. 6), e 864/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de julho de 2007, relativo à lei aplicável às obrigações extracontratuais («Roma II») (JO 2007, L 199, p. 40). V., igualmente, no que diz respeito à obrigação de aplicar a Convenção sobre a Lei Aplicável em matéria de Acidentes de Circulação Rodoviária, celebrada em Haia em 4 de maio de 1971, nomeadamente, Acórdão de 24 de outubro de 2013, Haasová (C-22/12, EU:C:2013:692, n.º 36), bem como observações do advogado-geral N. Wahl relativas às dificuldades a este respeito nas suas Conclusões no processo Lazar (C-350/14, EU:C:2015:586, n.º 36).

<sup>31</sup> V., a título ilustrativo, Acórdão de 21 de janeiro de 2016, ERGO Insurance e Gjensidige Baltic (C-359/14 e C-475/14, EU:C:2016:40, n.º 56).

<sup>32</sup> V. n.ºs 18 e 19, bem como n.ºs 22 e 23 das presentes conclusões.

58. É jurisprudência constante que o âmbito da indemnização dos danos é essencialmente regulado pelo direito nacional<sup>33</sup>.

59. Compete assim às autoridades competentes garantir, no direito nacional, a efetividade do direito de ação direta do lesado.

60. A este respeito, o regime descrito nas observações escritas de KP e de SI, segundo o qual as empresas de seguros podem implementar um sistema de pagamento direto às oficinas de reparação de veículos às quais é paga a indemnização devida ao lesado<sup>34</sup>, satisfaz, na minha opinião, a exigência de proteção deste último que resulta da Diretiva 2009/103, se for aplicado de acordo com a escolha efetuada pelo lesado.

61. Por conseguinte, parece-me inútil procurar através de uma interpretação do âmbito do artigo 18.º da Diretiva 2009/103 uma solução para os problemas de gestão do contencioso expostos pelo órgão jurisdicional de reenvio<sup>35</sup>, que acresce à injustiça que este invoca devido ao enriquecimento do lesado<sup>36</sup>.

62. No entanto, a regulamentação nacional não pode privar do seu efeito útil o direito de ação direta do lesado previsto no artigo 18.º da Diretiva 2009/103<sup>37</sup>. Ora, na minha opinião, é o que sucederia se a indemnização do lesado que exerce o seu direito de ação direta fosse excluída ou limitada pela não reparação do veículo sinistrado ou pela venda deste, ou ainda pela obrigação que lhe seria imposta pela empresa de seguros de solicitar a reparação do veículo ao segurado.

## V. Conclusão

63. Atendendo a todas as considerações que precedem, proponho ao Tribunal de Justiça que responda às questões prejudiciais submetidas pelo Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Tribunal de Primeira Instância de Varsóvia-Capital, Varsóvia, Polónia) da seguinte forma:

O artigo 18.º da Diretiva 2009/103/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de setembro de 2009, relativa ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis e à fiscalização do cumprimento da obrigação de segurar esta responsabilidade,

<sup>33</sup> V. n.º 25 das presentes conclusões. V., igualmente, a título ilustrativo, Acórdão de 23 de janeiro de 2014, Petillo (C-371/12, EU:C:2014:26, n.º 43).

<sup>34</sup> V., a título ilustrativo, Acórdão de 21 de outubro de 2021, T. B. e D. (Competência em matéria de seguros) (C-393/20, não publicado, EU:C:2021:871, n.ºs 17 e 18).

<sup>35</sup> O órgão jurisdicional de reenvio alega que a jurisprudência polaca, recordada no n.º 14 das presentes conclusões, leva as seguradoras a absterem-se sistematicamente de pagar voluntariamente as indemnizações de acordo com esta para persuadirem os tribunais a alterarem a linha jurisprudencial através do pagamento, é certo, de uma «indemnização a título dos custos hipotéticos», mas através de um cálculo destes custos de forma arbitrária, presumindo que é suficiente neste caso utilizar para o cálculo os preços dos substitutos de qualidade reduzida, ou diversas deduções, reduções, «amortização», etc., pelo que a maioria dos processos acabam em tribunal, o que aumenta o seu volume de trabalho.

<sup>36</sup> V. n.º 15 das presentes conclusões.

<sup>37</sup> O Tribunal de Justiça também declarou que as disposições nacionais que regulam a indemnização por danos resultantes da circulação de veículos não podem ter como consequência a excluir oficiosamente ou limitar de forma desproporcionada o direito do lesado a obter uma indemnização através do seguro obrigatório de responsabilidade civil da pessoa responsável por esses danos. V., para recordar estes princípios, Acórdãos de 23 de outubro de 2012, Marques Almeida (C-300/10, EU:C:2012:656, n.ºs 31 e 32); de 23 de janeiro de 2014, Petillo (C-371/12, EU:C:2014:26, n.º 41, bem como, para uma aplicação ao caso em apreço, n.ºs 44 e 45), e de 10 de junho de 2021, Van Amejde España (C-923/19, EU:C:2021:475, n.º 44).

deve ser interpretado no sentido de que:

- não se opõe a uma regulamentação nacional que prevê unicamente o pagamento de uma indemnização pecuniária aos lesados em caso de exercício do seu direito de ação direta contra a empresa de seguros que cobre a responsabilidade civil do causador de um acidente provocado por um veículo, independentemente da natureza do dano indemnizável;
- o efeito útil do direito de ação direta do lesado ficaria prejudicado se este fosse limitado ou excluído devido à não reparação efetiva do veículo sinistrado.