Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Nona Secção)

30 de abril de 2025 *

«Reenvio prejudicial — Seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis — Diretiva 2009/103/CE — Artigo 13.º, n.º 2 — Regime de indemnização — Acidente rodoviário que envolve um veículo furtado — Ónus da prova quanto ao conhecimento pelo lesado do furto desse veículo — Organismo responsável pela indemnização — Legislação nacional interpretada no sentido de fazer recair o ónus da prova sobre o lesado — Obrigação de interpretação conforme ao direito da União»

No processo C-370/24 [Nastolo] [i],

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Tribunale ordinario di Lodi (Tribunal Comum de Lodi, Itália), por Decisão de 20 de maio de 2024, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 23 de maio de 2024, no processo

AT

contra

CT,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Nona Secção),

composto por: N. Jääskinen, presidente de secção, M. Condinanzi e R. Frendo (relatora), juízes,

advogado-geral: M. Szpunar,

secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

vistas as observações apresentadas:

– em representação de AT, A. Egidi e A. E. Lunghi, avvocati,

– em representação da CT, L. Leo, avvocata,

* Língua do processo: italiano.

[i] O nome do presente processo é um nome fictício. Não corresponde ao nome verdadeiro de nenhuma das partes no processo.

– em representação da Comissão Europeia, G. Conte, G. Goddin e A. Manzaneque Valverde, na qualidade de agentes,

vista a decisão tomada, ouvido o advogado-geral, de julgar a causa sem apresentação de conclusões,

profere o presente

Acórdão

1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação do artigo 13.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 (JO 2009, L 263, p. 11).

2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe AT, pessoa singular ferida num acidente de viação, à CT, empresa designada pelo Fondo di garanzia per le vittime de la strada (Fundo de Garantia Automóvel, a seguir «FGVS»), a respeito da indemnização pelos danos sofridos por AT em consequência desse acidente.

Quadro jurídico

Direito da União

3 Os considerandos 1, 2 e 20 da Diretiva 2009/103 enunciam:

«(1) A Diretiva 76/166/CEE do Conselho, de 24 de Abril de 1972, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis e à fiscalização do cumprimento da obrigação de segurar esta responsabilidade [(JO 1972, L 103, p. 1; EE 13 F2 p. 113)], a Segunda Diretiva 84/5/CEE do Conselho, de 30 de Dezembro de 1983, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis [(JO 1984, L 8, p. 17; EE 13 F15 p. 244)], a Terceira Diretiva 90/232/CEE do Conselho, de 14 de Maio de 1990, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil relativo à circulação de veículos automóveis [(JO 1990, L 129, p. 33),] e a Diretiva 2000/26/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Maio de 2000, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil relativo à circulação de veículos automóveis e que altera as Diretivas 73/239/CEE e 88/357/CEE do Conselho (Quarta Diretiva sobre o seguro automóvel) [(JO 2000, L 181, p. 65)], foram por diversas vezes alteradas de modo substancial. Por razões de clareza e racionalidade, deverá proceder-se à codificação dessas quatro diretivas, bem como da Diretiva 2005/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2005, que altera as Diretivas 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE e 90/232/CEE do Conselho e a Diretiva 2000/26/CE relativas ao seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis [(JO 2005, L 149, p. 14)].

(2) O seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis (seguro automóvel) assume especial importância para os cidadãos europeus na qualidade de tomadores de seguros ou vítimas de um acidente. Representa igualmente uma preocupação significativa para as empresas de seguros, uma vez que constitui uma parte importante do seguro não-vida na Comunidade. O seguro automóvel tem igualmente repercussões sobre a livre circulação das pessoas e veículos. Assim sendo, reforçar e consolidar o mercado interno do seguro automóvel na Comunidade deverá constituir um objetivo importante da intervenção comunitária no domínio dos serviços financeiros.

[…]

(20) Deverá ser garantido que as vítimas de acidentes de veículos automóveis recebam tratamento idêntico, independentemente dos locais da Comunidade onde ocorram os acidentes.»

4 O artigo 3.º da Diretiva 2009/103, sob a epígrafe «Obrigação de segurar veículos», dispõe:

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

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

[…]

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

5 O artigo 10.º desta diretiva, intitulado «Organismo responsável pela indemnização», prevê:

«1. Cada Estado-Membro deve criar ou autorizar a criação de um organismo que tenha por função reparar, pelo menos dentro dos limites da obrigação de seguro, os danos materiais e pessoais causados por veículos não identificados ou relativamente aos quais não tiver sido satisfeita a obrigação de seguro referida no artigo 3.º

[…]

(2) […]

Os Estados-Membros podem, todavia, excluir o pagamento de indemnizações por este organismo, relativamente a pessoas que, por sua livre vontade, se encontravam no veículo causador do sinistro, sempre que o organismo possa provar que tinham conhecimento de que o veículo não tinha seguro.

[…]»

6 O artigo 13.º da referida diretiva, sob o título «Cláusulas de exclusão», dispõe nos n.os 1 e 2:

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

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

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

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

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

Os Estados-Membros têm a faculdade — relativamente aos sinistros ocorridos no seu território — de não aplicar o disposto no primeiro parágrafo no caso de, e na medida em que, a vítima possa obter a indemnização pelo seu prejuízo através de um organismo de segurança social.

2. No caso de veículos furtados ou obtidos por meios violentos, os Estados-Membros podem estabelecer que o organismo previsto no n.º 1 do artigo 10.º intervém em substituição da seguradora nas condições estabelecidas no n.º 1 do presente artigo. […]

[…]»

Direito italiano

7 O artigo 283.º, n.os 1 e 2, do decreto legislativo n.º 209 — Codice delle assicurazioni private (Decreto Legislativo n.º 209, relativo ao Código dos Seguros Privados), de 7 de setembro de 2005 (GURI n.º 239, de 13 de outubro de 2005, suplemento ordinário n.º 163), na redação aplicável ao processo principal, dispõe:

«1. O Fundo de Garantia Automóvel, constituído junto da [Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici SpA (Consap)], indemniza os danos causados pela circulação de veículos e embarcações para os quais exista uma obrigação de seguro, nos casos em que:

[…]

d) o veículo circule contra a vontade do seu proprietário, […]

2. No caso previsto no n.º 1, alínea d), a indemnização é devida, tanto pelos danos corporais como materiais, apenas aos terceiros não transportados e às pessoas que sejam transportadas contra a sua vontade ou que não tinham conhecimento de que o veículo circulava ilegalmente.»

Litígio no processo principal e questões prejudiciais

8 Em 6 de janeiro de 2016, AT foi convidada a entrar, como passageira, num veículo de que o condutor dispunha. Durante o trajeto, tiveram um acidente de viação em Lodi (Itália). Os dois ocupantes da viatura tiveram de ser transportados para o hospital, tendo AT sofrido ferimentos físicos graves.

9 Resulta da decisão de reenvio que o condutor testou positivo à cocaína, aos opiáceos e ao tetrahidrocanabinol. Além disso, no seu relatório, os agentes da polícia local constataram que o referido veículo havia sido furtado.

10 Em consequência, o condutor e AT foram constituídos arguidos em ação penal pelo crime de recetação. No termo desse processo, AT foi absolvida, por não ser a autora do crime. Entretanto, o condutor morreu.

11 Em 11 de fevereiro de 2022, AT intentou uma ação no Tribunale ordinario di Lodi (Tribunal Comum de Lodi, Itália), o órgão jurisdicional de reenvio, contra o herdeiro do condutor e CT, enquanto empresa designada pelo FGVS, a fim de obter a reparação do dano sofrido por causa do acidente, avaliado em 233 076 euros, acrescidos de juros e da reavaliação.

12 A CT alega no órgão jurisdicional de reenvio, por um lado, que a indemnização prevista no artigo 283.º do Código de Seguros Privados, na redação aplicável ao litígio no processo principal, só é devida a favor das pessoas transportadas que ignoravam que, no momento do acidente, se encontravam num veículo que circulava ilegalmente e, por outro, que, segundo a jurisprudência da Corte suprema di cassazione (Supremo Tribunal de Cassação, Itália), cabe ao lesado provar que não tinha conhecimento de que aquele veículo circulava ilegalmente. Neste contexto, CT invoca a irrelevância da sentença que absolveu AT.

13 AT sustenta que o artigo 13.º da Diretiva 2009/103/CE é suficientemente claro no sentido de fazer recair o ónus da prova sobre o FGVS. Além do mais, pede que não seja aplicada a disposição nacional contrária ao direito da União.

14 O órgão jurisdicional de reenvio indica que a Corte suprema di cassazione (Supremo Tribunal de Cassação) e os juízes que conhecem do mérito interpretam a legislação nacional aplicável ao processo no sentido de que o ónus da prova do desconhecimento de que o veículo em questão tinha uma proveniência ilegal incumbe ao lesado, enquanto facto constitutivo do seu pedido de indemnização.

15 A este respeito, a Corte suprema di cassazione (Supremo Tribunal de Cassação) declarou que a possibilidade de se impor ao lesado o ónus da prova da sua boa-fé faz parte da margem de apreciação de que dispõe cada Estado-Membro no âmbito da aplicação da Diretiva 2009/103. Além disso, o objetivo prosseguido pelo direito nacional continua a ser idêntico ao prosseguido pelo direito da União, a saber, não permitir a indemnização de uma pessoa que tenha tido conhecimento de que o veículo em questão provinha de um furto.

16 Por conseguinte, o órgão jurisdicional de reenvio considera útil questionar o Tribunal de Justiça sobre a interpretação do artigo 13.º da Diretiva 2009/103. Com efeito, este artigo 13.º permite aos Estados-Membros preverem que o organismo referido no artigo 10.º, n.º 1, dessa diretiva intervenha para indemnizar a vítima de um acidente causado por um veículo furtado. No entanto, mesmo que o legislador nacional tenha previsto a intervenção deste organismo,

nenhuma disposição da referida diretiva indica expressamente que incumbe ao referido organismo o ónus da prova de que a pessoa lesada tinha conhecimento de que o veículo em causa circulava ilegalmente. Com efeito, o artigo 13.º, n.º 1, segundo parágrafo, da Diretiva 2009/103 só faz referência ao caso específico dos pedidos que são apresentados contra a seguradora.

17 Todavia, segundo esse órgão jurisdicional, uma leitura conjugada do artigo 10.º, n.º 2, segundo parágrafo, da Diretiva 2009/103 e do seu artigo 13.º, n.º 2, sugere que incumbe ao organismo previsto no artigo 10.º, n.º 1, da referida diretiva provar que o veículo em causa foi furtado.

18 Do mesmo modo, o princípio geral de que o lesado tem sempre direito a indemnização (*vulneratus ante omnia reficiendus*), que está subjacente a toda a regulamentação da União relativa ao seguro automóvel obrigatório e com base no qual o Tribunal de Justiça frequentemente fundamentou as suas decisões nesta matéria, milita igualmente a favor de ser esse o sentido de uma interpretação do artigo 13.º da Diretiva 2009/103. Assim, uma vez que a *ratio legis* deste artigo 13.º é permitir ao lesado não culpado ter acesso a uma justa reparação, dificilmente lhe poderá ser imputada a obrigação de provar um facto cuja demonstração é quase impossível.

19 Acresce que o princípio da efetividade do direito da União poderia ficar comprometido se a pessoa que pede a indemnização do dano que sofreu fosse obrigada a fazer prova de um facto negativo, cuja constatação, diga-se, é quase impossível.

20 Por último, segundo o órgão jurisdicional de reenvio, o artigo 13.º da Diretiva 2009/103 ainda não foi objeto de interpretação pelo Tribunal de Justiça. Este foi apenas levado a pronunciar-se sobre a interpretação a dar em sede de regulamentação anterior nesta matéria, declarando então de forma recorrente que as disposições legais ou as cláusulas contratuais que têm por efeito excluir a aplicabilidade de uma apólice de seguro só podem ser oponíveis às vítimas de um acidente «quando a seguradora puder provar que as pessoas que, por sua livre vontade, se encontravam no veículo causador do dano sabiam que o mesmo tinha sido roubado».

21 Nestas circunstâncias, o Tribunale ordinario di Lodi (Tribunal Comum de Lodi, Itália) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) Deve o artigo 13.º da Diretiva 2009/103/CE ser interpretado no sentido de que, no caso de um acidente de viação que envolve uma pessoa transportada num veículo furtado, incumbe ao organismo responsável pela indemnização a que se refere o artigo 10.º da Diretiva 2009/103/CE provar que o lesado tinha conhecimento de que o veículo tinha sido furtado?

2) Em caso de resposta afirmativa, a referida disposição, interpretada daquele modo, opõe-se a uma legislação, como a italiana, que é interpretada e aplicada no sentido de que o ónus da prova recai sobre a pessoa transportada e lesada?»

Quanto às questões prejudiciais

22 Com as suas questões prejudiciais, que importa examinar em conjunto, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 13.º, n.º 2, da Diretiva 2009/103 deve ser interpretado no sentido de que, por um lado, cabe ao organismo previsto no artigo 10.º, n.º 1, desta diretiva provar, para se eximir da sua obrigação de indemnização, que, em caso de acidente de viação, o lesado que, por sua livre vontade, se encontrava no veículo causador do dano sabia que

o mesmo tinha sido furtado e, por outro, se opõe a uma jurisprudência nacional que interpreta a regulamentação nacional no sentido de que, nessa situação, cabe a essa pessoa provar que não tinha conhecimento de que esse veículo tinha sido furtado para obter a reparação do seu dano.

23 O artigo 3.º, primeiro parágrafo, da Diretiva 2009/103 impõe que cada Estado-Membro adote todas as medidas adequadas, sem prejuízo de aplicação do artigo 5.º, para que a responsabilidade civil relativa à circulação de veículos com estacionamento habitual no seu território esteja coberta por um seguro.

24 A este respeito, por força do artigo 10.º, n.º 1, da Diretiva 2009/103, cada Estado-Membro cria ou aprova a criação de um organismo que tenha por missão indemnizar, pelo menos dentro dos limites da obrigação do seguro, os danos materiais e pessoais causados por um veículo não identificado ou relativamente ao qual não tenha sido cumprida a obrigação de seguro visada no artigo 3.º desta diretiva.

25 O artigo 13.º, n.º 2, primeiro parágrafo, da Diretiva 2009/103 dispõe que, no caso de veículos furtados ou obtidos por meios violentos, os Estados-Membros podem estabelecer que o organismo previsto no n.º 1 do artigo 10.º, da mesma «intervém em substituição da seguradora nas condições estabelecidas no n.º 1 [desse] artigo [13.º]».

26 Há que salientar que resulta expressamente da redação do artigo 13.º, n.º 2, primeiro parágrafo, da Diretiva 2009/103 que o legislador da União resolveu aplicar a este organismo as condições e limitações aplicáveis às seguradoras por força do artigo 13.º, n.º 1, desta diretiva.

27 No caso, decorre da decisão de reenvio que a República Italiana optou pela intervenção do organismo previsto no artigo 10.º, n.º 1, da Diretiva 2009/103 em caso de danos causados por veículos postos em circulação contra a vontade do seu proprietário.

28 Ora, quando um Estado-Membro tiver optado pela intervenção desse organismo em caso de danos causados por veículos furtados, este é obrigado, em conformidade com o artigo 13.º, n.º 2, desta diretiva, a, designadamente, respeitar as condições previstas no artigo 13.º, n.º 1, da referida diretiva.

29 A este respeito, por força do artigo 13.º, n.º 1, primeiro parágrafo, da Diretiva 2009/103, uma companhia de seguros que cubra a responsabilidade civil automóvel não pode recusar indemnizar os terceiros vítimas de um acidente causado por um veículo segurado, invocando disposições legais ou cláusulas contratuais contidas numa apólice de seguro que excluam da cobertura do seguro de responsabilidade civil automóvel os danos causados a terceiros vítimas em razão da utilização ou da condução do veículo segurado por pessoas não autorizadas a conduzir esse veículo, por pessoas não titulares de carta de condução ou por pessoas que não cumpriram as obrigações legais de ordem técnica relativas ao estado e à segurança do referido veículo (Acórdão de 19 de setembro de 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, n.º 33).

30 Em derrogação desse primeiro parágrafo, o artigo 13.º, n.º 1, segundo parágrafo, da Diretiva 2009/103 prevê que certas vítimas poderão não ser indemnizadas pela companhia de seguros, tendo em conta a situação que elas próprias tenham criado, a saber, nos casos em que o veículo que causou o dano é utilizado ou conduzido por pessoas que não estejam expressa ou implicitamente autorizadas a fazê-lo e os terceiros vítimas tenham, por sua livre vontade, entrado nesse veículo sabendo que o mesmo tinha sido furtado (Acórdão de 19 de setembro de 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, n.º 34).

31 Refira-se, a este respeito, que, uma vez que o artigo 13.º, n.º 1, segundo parágrafo, da Diretiva 2009/103 estabelece uma derrogação à regra geral, essa disposição deve ser objeto de interpretação estrita (v. Despacho de 13 de outubro de 2021, Liberty Seguros C-375/20, EU:C:2021:861, n.º 61 e jurisprudência referida).

32 Qualquer outra interpretação permitiria que os Estados-Membros limitassem a indemnização dos terceiros vítimas de um acidente de viação a certos casos, situação que a Diretiva 2009/103 tem precisamente por objetivo evitar (v. Despacho de 13 de outubro de 2021, Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, n.º 62 e jurisprudência referida).

33 À luz destas considerações, o Tribunal de Justiça declarou que o artigo 13.º, n.º 1, primeiro parágrafo, dessa diretiva deve ser interpretado no sentido de que uma disposição legal ou uma cláusula contratual constante de uma apólice de seguro que exclui do seguro a utilização ou a condução de veículos, só é oponível aos terceiros vítimas de um acidente de viação quando a seguradora conseguir provar que as pessoas que, por sua livre vontade, se encontravam no veículo que causou o dano sabiam que este tinha sido furtado (Despacho de 13 de outubro de 2021, Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, n.º 63 e jurisprudência referida).

34 Daqui resulta que, tendo em conta a redação do n.º 2 do artigo 13.º, da Diretiva 2009/103, quando um Estado-Membro tiver optado pela intervenção do organismo previsto no artigo 10.º, n.º 1, da Diretiva 2009/103 em caso de danos causados por veículos furtados, cabe a este organismo provar que as pessoas lesadas que, por sua livre vontade, se encontravam no veículo que causou o dano sabiam que esse veículo tinha sido furtado para poderem opor a essas vítimas uma disposição legal ou uma cláusula contratual contida numa apólice de seguro que exclui do seguro uma utilização ou condução de veículos feita nessas circunstâncias.

35 Esta conclusão é confirmada tanto pelo contexto em que se inscreve o artigo 13.º, n.º 2, da Diretiva 2009/103 como pelos objetivos prosseguidos por esta diretiva, que importa ter em conta, em conformidade com jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, em sede de interpretação desta disposição (ver, por analogia, Acórdão de 18 de dezembro de 2019, IT Development, C-666/18, EU:C:2019:1099, n.º 37).

36 No que respeita ao contexto em que se inscreve o artigo 13.º, n.º 2, da Diretiva 2009/103, a conclusão de que o ónus da prova em questão incumbe ao organismo referido no artigo 10.º, n.º 1, desta diretiva está também em conformidade com o artigo 10.º, n.º 2, segundo parágrafo, dessa diretiva, que determina que cabe a esse organismo, para excluir a sua intervenção, provar que os lesados que, por sua livre vontade, entraram no veículo que causou o dano sabiam que esse veículo não estava seguro. Assim, nesse caso, o ónus de provar o conhecimento do facto de que o referido veículo não estava segurado incumbe também ao referido organismo e não à vítima do acidente de viação.

37 Quanto aos objetivos prosseguidos pela Diretiva 2009/103, cabe recordar que, como enuncia o seu considerando 1, esta diretiva codificou a Diretiva 72/166, a Segunda Diretiva 84/5, a Terceira Diretiva 90/232, a Diretiva 2000/26 e a Diretiva 2005/14. Estas diretivas foram, progressivamente, precisando as obrigações dos Estados-Membros em matéria de seguro obrigatório. Tendiam, por um lado, a assegurar a livre circulação quer dos veículos com estacionamento habitual no território da União Europeia quer das pessoas que neles viajam e, por outro, a garantir que as vítimas dos acidentes causados por esses veículos recebiam tratamento idêntico, independentemente do local do território da União onde o acidente tinha ocorrido (Acórdão de 19 de setembro de 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, n.º 29 e jurisprudência referida).

38 Além disso, resulta dos considerandos 2 e 20 da Diretiva 2009/103 que esta prossegue, em substância, os mesmos objetivos das referidas diretivas (v., neste sentido, Acórdão de 19 de setembro de 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, n.º 30 e jurisprudência referida).

39 Decorre da evolução da regulamentação da União em matéria de seguro obrigatório que o objetivo de proteção das vítimas de acidentes causados por esses veículos foi constantemente prosseguido e reforçado pelo legislador da União (Acórdão de 19 de setembro de 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, n.º 31 e jurisprudência referida).

40 Assim, tendo em conta o objetivo de proteção das vítimas de acidentes de viação causados por veículos automóveis, prosseguido pela Diretiva 2009/103, não se pode impor à vítima de um acidente de viação que prove que não tinha conhecimento de que o veículo no qual entrou tinha sido furtado, uma vez que tal ónus da prova seria contrário a esse objetivo.

41 Por conseguinte, atendendo aos elementos de que o Tribunal de Justiça dispõe, uma jurisprudência nacional que faz recair sobre a vítima desse acidente o ónus da prova do desconhecimento da ilegalidade da proveniência do veículo que causou o acidente de viação, enquanto facto constitutivo do seu pedido de indemnização, não se revela, sem prejuízo das verificações que caberá ao órgão jurisdicional de reenvio efetuar, conforme com as exigências que decorrem do artigo 13.º, n.º 2, da Diretiva 2009/103.

42 A fim de dar uma resposta útil ao órgão jurisdicional de reenvio, há que precisar as obrigações que incumbem ao juiz nacional no caso de a jurisprudência nacional não ser conforme com o artigo 13.º, n.º 2, da Diretiva 2009/103.

43 Importa recordar que, segundo jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, os tribunais nacionais, quando aplicam o direito interno, devem interpretá-lo, tanto quanto possível, à luz do texto e da finalidade da diretiva em causa, a fim de alcançarem o resultado por ela prosseguido e, assim, darem cumprimento ao disposto no artigo 288.º, terceiro parágrafo, TFUE. Com efeito, esta obrigação de interpretação conforme do direito nacional é inerente ao sistema do Tratado FUE, visto que permite aos órgãos jurisdicionais nacionais assegurar, no âmbito das suas competências, a plena eficácia do direito da União quando decidem dos litígios que lhes são submetidos (Acórdão de 5 de março de 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, n.º 41 e jurisprudência referida).

44 Além disso, o Tribunal de Justiça já declarou em várias ocasiões que o princípio da interpretação conforme exige que os órgãos jurisdicionais nacionais façam tudo o que for da sua competência, tomando em consideração o direito interno no seu todo e aplicando os métodos de interpretação por este reconhecidos, a fim de garantir a plena eficácia da diretiva em causa e alcançar uma solução conforme com o objetivo por ela prosseguido (Acórdão de 5 de março de 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, n.º 42).

45 Neste contexto, o Tribunal de Justiça declarou que a obrigação de interpretação conforme impõe aos tribunais nacionais, incluindo os que decidem em última instância, que alterem, se necessário, uma jurisprudência nacional assente, caso esta se baseie numa interpretação do direito interno incompatível com os objetivos de uma diretiva. Por conseguinte, um órgão jurisdicional nacional não pode, em particular, validamente considerar que lhe é impossível interpretar uma disposição nacional em conformidade com o direito da União pelo simples facto de essa disposição ter sido, de forma constante, interpretada num sentido que não é compatível com esse direito (v., neste sentido, Acórdão de 5 de março de 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, n.ºs 43 e 44).

46 Desta forma, caberá ao órgão jurisdicional de reenvio assegurar a plena eficácia da Diretiva 2009/103, deixando de aplicar, se necessário e por sua autoridade, a interpretação adotada pelos órgãos jurisdicionais italianos, na medida em que essa interpretação não seja compatível com o direito da União (v., por analogia, Acórdão de 5 de março de 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, n.º 44 e jurisprudência referida).

47 Todavia, esta obrigação de interpretação conforme está limitada pelos princípios gerais de direito, nomeadamente o da segurança jurídica, no sentido em que não pode servir de fundamento a uma interpretação *contra legem* do direito nacional (Acórdão de 5 de março de 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, n.º 45).

48 A este propósito, embora não caiba ao Tribunal de Justiça pronunciar-se sobre a interpretação do direito italiano, convém, no entanto, notar que, aparentemente, segundo a jurisprudência nacional referida na decisão de reenvio, a regra nacional por força da qual o ónus da prova em questão recai sobre o lesado não está claramente expressa no artigo 283.º do Decreto Legislativo n.º 209. Ora, se for efetivamente esse o caso, uma interpretação conforme à Diretiva 2009/103 não pode ser considerada *contra legem*.

49 Tendo em conta todas estas considerações, há que responder às questões submetidas que o artigo 13.º, n.º 2, da Diretiva 2009/103 deve ser interpretado no sentido de que, por um lado, cabe ao organismo previsto no artigo 10.º, n.º 1, desta diretiva provar, para se eximir da sua obrigação de indemnização, que, em caso de acidente de viação, a pessoa lesada que, por sua livre vontade, se encontrava no veículo que causou o dano sabia que o mesmo tinha sido furtado e, por outro lado, opõe-se a uma jurisprudência nacional que interpreta a regulamentação nacional no sentido de que, nessa situação, cabe a essa pessoa, para obter a reparação do seu dano, provar que não tinha conhecimento de que esse veículo tinha sido furtado.

Quanto às despesas

50 Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional de reenvio, compete a este decidir quanto às despesas. As despesas efetuadas pelas outras partes para a apresentação de observações ao Tribunal de Justiça não são reembolsáveis.

Pelos fundamentos expostos, o Tribunal de Justiça (Nona Secção) declara:

O artigo 13.º, n.º 2 da Diretiva 2009/103/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de setembro de 2009, relativa ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis e à fiscalização do cumprimento da obrigação de segurar esta responsabilidade,

deve ser interpretado no sentido de que:

por um lado, cabe ao organismo previsto no artigo 10.º, n.º 1, desta diretiva provar, para se eximir da sua obrigação de indemnização, que, em caso de acidente de viação, a pessoa lesada que, por sua livre vontade, se encontrava no veículo que causou o dano sabia que o mesmo tinha sido furtado e, por outro lado, opõe-se a uma jurisprudência nacional que interpreta a regulamentação nacional no sentido de que, nessa situação, cabe a essa pessoa,

para obter a reparação do seu dano, provar que não tinha conhecimento de que esse veículo tinha sido furtado.

Assinaturas