# ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Segunda Secção)

17 de Março de 2011 *

No processo C-484/09,

que tem por objecto um pedido de decisão prejudicial nos termos do artigo 234.º CE, apresentado pelo Tribunal da Relação do Porto (Portugal), por decisão de 24 de Novembro de 2009, entrado no Tribunal de Justiça em 30 de Novembro de 2009, no processo

**Manuel Carvalho Ferreira Santos**

contra

**Companhia Europeia de Seguros SA,**

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Segunda Secção),

composto por: J. N. Cunha Rodrigues, presidente de secção, A. Arabadjiev (relator), A. Rosas, A. Ó Caoimh e P. Lindh, juízes,

* Língua do processo: português.

advogado-geral: V. Trstenjak,
secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

vistas as observações apresentadas:

— em representação do Governo português, por L. Inez Fernandes, na qualidade de agente,

— em representação do Governo alemão, por T. Henze e J. Möller, na qualidade de agentes,

— em representação do Governo italiano, por G. Palmieri, na qualidade de agente, assistida por L. Ventrella, avvocato dello Stato,

— em representação do Governo austríaco, por C. Pesendorfer, na qualidade de agente,

— em representação da Comissão Europeia, por N. Yerrell e M. Telles Romão, na qualidade de agentes,

ouvidas as conclusões da advogada-geral na audiência de 7 de Dezembro de 2010,

profere o presente

## Acórdão

1 O pedido de decisão prejudicial tem por objecto a interpretação do artigo 3.º, n.º 1, da Directiva 72/166/CEE do Conselho, de 24 de Abril de 1972, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis e à fiscalização do cumprimento da obrigação de segurar esta responsabilidade (JO L 103, p. 1; EE 13 F2 p. 113; a seguir «Primeira Directiva»), do artigo 2.º, n.º 1, da Segunda Directiva 84/5/CEE do Conselho, de 30 de Dezembro de 1983, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis (JO 1984, L 8, p. 17; EE 13 F15 p. 224; a seguir «Segunda Directiva»), e do artigo 1.º da Terceira Directiva 90/232/CEE do Conselho, de 14 de Maio de 1990, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil relativo à circulação de veículos automóveis (JO L 129, p. 33, a seguir «Terceira Directiva»).

2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio entre Manuel Carvalho Ferreira Santos (a seguir «Manuel Ferreira Santos») e a Companhia Europeia de Seguros SA (a seguir «Europeia de Seguros»), a propósito da indemnização por esta, a título da responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis, dos danos por aquele sofridos em virtude de uma colisão entre o seu veículo e um veículo cuja responsabilidade civil estava coberta pela Europeia de Seguros.

**Quadro jurídico**

*Direito da União*

3 Nos termos do artigo 3.º, n.º 1, da Primeira Directiva:

«Cada Estado-Membro […] adopta 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. Essas medidas devem determinar o âmbito da cobertura e as modalidades de seguro.»

4 O artigo 2.º, n.º 1, da Segunda Directiva dispõe:

«Cada Estado-Membro tomará as medidas adequadas para que qualquer disposição legal ou cláusula contratual contida numa apólice de seguro, emitida em conformidade com o n.º 1 do artigo 3.º da [Primeira Directiva], que exclua do seguro a utilização ou a condução de veículos por:

— pessoas que não estejam expressa ou implicitamente autorizadas para o fazer;

ou

— pessoas que não sejam titulares de uma carta de condução que lhes permita conduzir o veículo em causa;

ou

— pessoas que não cumpram as obrigações legais de carácter técnico relativamente ao estado e condições de segurança do veículo em causa,

seja, por aplicação do n.º 1 do artigo 3.º da [Primeira Directiva], considerada sem efeito no que se refere ao recurso de terceiros vítimas de um sinistro.

Todavia, a disposição ou a cláusula a que se refere o primeiro travessão do n.º 1 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 roubado.

Os Estados-Membros têm a faculdade — relativamente aos sinistros ocorridos no seu território — de não aplicar o disposto no n.º 1 no caso de, e na medida em que, a vítima possa obter a indemnização pelo seu prejuízo através de um organismo de segurança social.»

5 O artigo 1.º da Terceira Directiva prevê:

«Sem prejuízo do n.º 1, segundo parágrafo, do artigo 2.º da [Segunda Directiva], o seguro referido no n.º 1 do artigo 3.º da [Primeira Directiva] cobrirá a responsabilidade

por danos pessoais de todos os passageiros, excepto o condutor, resultantes da circulação de um veículo.

[...]»

6 O artigo 4.º da Directiva 2005/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Maio de 2005, que altera as Directivas 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE e 90/232/CEE do Conselho e a Directiva 2000/26/CE [do Parlamento Europeu e do Conselho] (JO L 149, p. 14), sob a epígrafe «Alterações à Directiva 90/232/CEE», dispõe:

«A Directiva 90/232/CEE é alterada do seguinte modo:

[…]

2) É inserido o seguinte artigo:

"*Artigo 1.º A*

O seguro referido no n.º 1 do artigo 3.º da Directiva 72/166/CEE assegura a cobertura dos danos pessoais e materiais sofridos por peões, ciclistas e outros utilizadores não motorizados das estradas que, em consequência de um acidente em que esteja envolvido um veículo a motor, têm direito a indemnização de acordo com o direito civil nacional. O presente artigo não prejudica nem a responsabilidade civil nem o montante das indemnizações."

[…]»

7 O artigo 12.º da Directiva 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 L 263, p. 11), sob a epígrafe «Categorias específicas de vítimas», dispõe:

«1. Sem prejuízo do segundo parágrafo do n.º 1 do artigo 13.º, o seguro referido no artigo 3.º cobre a responsabilidade por danos pessoais de todos os passageiros, excepto o condutor, resultantes da circulação de um veículo.

[…]

3. O seguro referido no artigo 3.º assegura a cobertura dos danos pessoais e materiais sofridos por peões, ciclistas e outros utilizadores não motorizados das estradas que, em consequência de um acidente em que esteja envolvido um veículo a motor, têm direito a indemnização de acordo com o direito civil nacional.

O presente artigo não prejudica nem a responsabilidade civil nem o montante das indemnizações.»

*Direito nacional*

8 Nos termos do artigo 503.º, n.º 1, do Código Civil português:

I - 1852

«Aquele que tiver a direcção efectiva de qualquer veículo de circulação terrestre e o utilizar no seu próprio interesse, ainda que por intermédio de comissário, responde pelos danos provenientes dos riscos próprios do veículo, mesmo que este não se encontre em circulação.»

9 Segundo o artigo 504.º do mesmo código:

«A responsabilidade pelos danos causados por veículos aproveita a terceiros, bem como às pessoas transportadas.»

10 O artigo 506.º do Código Civil português dispõe:

«1. Se da colisão entre dois veículos resultarem danos em relação aos dois ou em relação a um deles, e nenhum dos condutores tiver culpa no acidente, a responsabilidade é repartida na proporção em que o risco de cada um dos veículos houver contribuído para os danos; se os danos forem causados somente por um dos veículos, sem culpa de nenhum dos condutores, só a pessoa por eles responsável é obrigada a indemnizar.

2. Em caso de dúvida, considera-se igual a medida de contribuição de cada um dos veículos para os danos, bem como a contribuição da culpa de cada um dos condutores.»

**Litígio no processo principal e questão prejudicial**

11 Em 5 de Agosto de 2000, o ciclomotor conduzido por Manuel Ferreira Santos colidiu com um veículo ligeiro conduzido por Américo Paulo Nogueira Teixeira. Manuel Ferreira Santos sofreu um traumatismo craniano, foi hospitalizado e ficou acamado durante vários meses. Desde então, está incapacitado para o trabalho.

12 Na sequência desse acidente, Manuel Ferreira Santos intentou uma acção contra a Europeia de Seguros, na qualidade de seguradora de Américo Teixeira a título da responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis. Com esta acção, o autor pretende obter uma indemnização de 154 456,36 euros pelos danos patrimoniais e não patrimoniais que sofreu com o acidente.

13 O tribunal de reenvio concluiu que nenhum dos condutores teve culpa no acidente. Em caso de dúvida quanto à medida da contribuição de cada um dos veículos para os danos, é aplicável o artigo 506.º, n.º 2, do Código Civil português, que fixa em 50 % a medida da responsabilidade civil de cada um dos condutores.

14 Segundo este tribunal, a responsabilidade do condutor do veículo que causou os danos é reduzida na proporção da medida da contribuição do veículo da vítima para a produção dos referidos danos. A redução desta responsabilidade implica uma redução proporcional da indemnização devida à vítima pela Europeia de Seguros, a título da responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis.

15 O tribunal de reenvio considera que a circunstância de um condutor lesado ter contribuído para os danos resultantes da colisão não o priva da sua qualidade de pessoa lesada, na acepção do artigo 1.º, n.º 2, da Primeira Directiva. Como tal, o condutor beneficiaria, no caso de indemnização por danos corporais, do princípio da protecção das vítimas de acidentes de circulação consagrado pelo Tribunal de Justiça no seu acórdão de 30 de Junho de 2005, Candolin e o. (C-537/03, Colect., p. I-5745).

16 Ora, com base neste princípio, segundo o tribunal de reenvio, o Tribunal de Justiça terá declarado que as legislações nacionais que permitam reduzir ou limitar a indemnização das vítimas de acidentes de circulação, nos casos em que as vítimas tenham contribuído para a produção dos danos, são contrárias ao direito da União, por privarem de efeito útil os artigos 3.º, n.º 1, da Primeira Directiva, 2.º, n.º 1, da Segunda Directiva e 1.º da Terceira Directiva.

17 O tribunal de reenvio observa que, embora reconhecendo que a responsabilidade civil é um domínio que permanece na competência dos Estados-Membros, o Tribunal de Justiça terá precisado que tal competência deve ser exercida no respeito do direito da União, que só permite reduzir a indemnização devida à vítima pelo seguro obrigatório da responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis em casos excepcionais e com base numa apreciação individual.

18 Atenta a jurisprudência do Tribunal de Justiça, o tribunal de reenvio tem dúvidas quanto à compatibilidade do regime de responsabilidade civil aplicável ao litígio no processo principal com as disposições do direito da União supramencionadas.

19 Nestes termos, o Tribunal da Relação do Porto decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça a seguinte questão prejudicial:

«Em caso de colisão de veículos, não sendo o evento imputável a qualquer dos condutores a título de culpa, e da qual resultaram danos corporais e materiais para um dos condutores (o lesado que exige indemnização), a possibilidade de estabelecer uma repartição da responsabilidade pelo risco (art. 506.º, n.ºs 1 e 2 do Código Civil), com reflexo directo no montante indemnizatório a atribuir ao lesado pelos danos patrimoniais e não patrimoniais decorrentes das lesões corporais sofridas (pois aquela repartição de responsabilidade pelo risco implicará redução do montante indemnizatório em igual proporção), é contrária ao direito comunitário, designadamente aos artigos 3.º, n.º 1, da Primeira Directiva […], 2.º, n.º 1, da Segunda Directiva […] e 1.º da Terceira Directiva […], de acordo com a interpretação que a tais normativos vem sendo dada pelo Tribunal de Justiça […]?»

**Quanto à questão prejudicial**

20 Com a sua questão, o órgão jurisdicional de reenvio pretende saber, em substância, se os artigos 3.º, n.º 1, da Primeira Directiva, 2.º, n.º 1, da Segunda Directiva e 1.º da Terceira Directiva devem ser interpretados no sentido de que se opõem a uma legislação nacional que, no caso de colisão entre dois veículos da qual tenham resultado danos sem culpa de nenhum dos condutores, prevê a repartição da responsabilidade pelos referidos danos na proporção da medida da contribuição de cada um dos veículos para a respectiva produção e, em caso de dúvida, considera igual essa medida de contribuição.

21 O Governo português precisa que o direito de indemnização da vítima está directa e proporcionalmente ligado, em virtude dos artigos 483.º e 499.º do Código Civil português, à parte da responsabilidade civil apurada nos termos do artigo 506.º do referido código.

22 Os Governos alemão, italiano e austríaco alegam que a Primeira e a Segunda Directiva não visam harmonizar os regimes de responsabilidade civil dos Estados-Membros, como resulta do seu objecto e da sua redacção. O objectivo do legislador da União foi regular o âmbito do seguro obrigatório de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis, e não o regime de responsabilidade civil aplicável em caso de acidente envolvendo tais veículos.

23 Por conseguinte, a compatibilidade dos critérios de imputabilidade do dano definidos pelo regime nacional de responsabilidade civil com o direito da União não se enquadra no âmbito de aplicação da Primeira e Segunda Directivas. Além disso, a aplicação destas directivas pressupõe que a questão da determinação dos danos ressarcíveis tenha já sido resolvida pelo direito da responsabilidade civil.

24 A este propósito, há que recordar que o objectivo da Primeira e da Segunda Directiva, como resulta do seu preâmbulo, é, por um lado, garantir a livre circulação tanto dos veículos que tenham o seu estacionamento habitual no território da União como das pessoas que neles viajam e, por outro, assegurar que as vítimas dos acidentes causados por esses veículos receberão tratamento idêntico, independentemente do local do território da União onde o acidente tenha ocorrido (acórdãos de 28 de Março de 1996, Ruiz Bernáldez, C-129/94, Colect., p. I-1829, n.º 13, e de 14 de Setembro de 2000, Mendes Ferreira e Delgado Correia Ferreira, C-348/98, Colect., p. I-6711, n.º 24).

25 Para este efeito, a Primeira Directiva, conforme resulta do seu oitavo considerando, criou um sistema fundado na presunção de que os veículos com estacionamento habitual no território da União estão cobertos por um seguro. O artigo 3.º, n.º 1, desta directiva prevê, assim, que os Estados-Membros devem tomar 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 (acórdão Mendes Ferreira e Delgado Correia Ferreira, já referido, n.º 25).

26 Na sua redacção inicial, este artigo deixava, porém, para os Estados-Membros a tarefa de determinar os danos cobertos bem como as modalidades de seguro obrigatório da responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis. A fim de reduzir as divergências que subsistiam quanto ao âmbito da obrigação de seguro nas legislações dos Estados-Membros, como refere o terceiro considerando da Segunda Directiva, o seu artigo 1.º impôs, em matéria de responsabilidade civil, uma cobertura obrigatória dos danos materiais e dos danos corporais, até determinados limites, e o artigo 1.º da Terceira Directiva alargou esta obrigação à cobertura dos danos corporais causados a outros passageiros, à excepção do condutor (acórdão Mendes Ferreira e Delgado Correia Ferreira, já referido, n.º 26).

27 O artigo 3.º, n.º 1, da Primeira Directiva, tal como precisado e completado pela Segunda e pela Terceira Directiva, impõe, portanto, que os Estados-Membros assegurem que a responsabilidade civil relativa à circulação de veículos com estacionamento habitual no seu território esteja coberta por um seguro, precisando os tipos de danos e os terceiros que esse seguro deverá cobrir (acórdão Mendes Ferreira e Delgado Correia Ferreira, já referido, n.º 27).

28 O Tribunal de Justiça já se pronunciou sobre as consequências que há que tirar desta obrigação, no que se refere à indemnização a pagar pelo seguro obrigatório de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis pelos danos causados a terceiros, a título da responsabilidade civil do segurado.

29 Assim, atento o objectivo de protecção das vítimas, que foi reiteradamente afirmado nas directivas em causa, o Tribunal de Justiça declarou que o artigo 3.º, n.º 1, da Primeira Directiva se opõe a que a seguradora da responsabilidade civil resultante da circulação dos veículos automóveis possa invocar disposições legais ou cláusulas convencionais para recusar indemnizar os terceiros de um acidente causado pelo veículo segurado (v., neste sentido, acórdãos, já referidos, Ruiz Bernáldez, n.º 20, e Candolin e o., n.º 18).

30 O Tribunal de Justiça declarou igualmente que o artigo 2.º, n.º 1, primeiro parágrafo, da Segunda Directiva mais não faz do que aplicar esta obrigação às disposições ou às cláusulas de uma apólice que exclua do seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis os danos causados a terceiros pela utilização ou a condução do veículo segurado por pessoas não autorizadas a conduzi-lo, por pessoas não titulares de carta de condução ou por pessoas que não preencham as obrigações legais de ordem técnica relativamente ao estado e à segurança do veículo (acórdãos, já referidos, Ruiz Bernáldez, n.º 21, e Candolin e o., n.º 19).

31 Deve ainda lembrar-se que a obrigação de cobertura pelo seguro de responsabilidade civil dos danos causados a terceiros por veículos automóveis é distinta da questão do âmbito da indemnização a pagar a título da responsabilidade civil do segurado. Com efeito, enquanto a primeira é definida e garantida pela legislação da União, a segunda é regulada, essencialmente, pelo direito nacional (v., neste sentido, acórdão de 19 de Abril de 2007, Farrell, C-356/05, Colect., p. I-3067, n.º 32).

32 A este respeito, o Tribunal de Justiça já declarou que a Primeira, Segunda e Terceira Directivas, como resulta do seu objecto e da letra das suas disposições, não visam harmonizar os regimes de responsabilidade civil dos Estados-Membros e que, no estado actual do direito da União, os Estados-Membros são livres de determinar o regime de responsabilidade civil aplicável aos sinistros resultantes da circulação dos veículos (acórdãos, já referidos, Candolin e o., n.º 24, e Farrell, n.º 33).

33 Com efeito, decorre da letra do artigo 3.º, n.º 1, da Primeira Directiva que o legislador da União não pretendeu especificar o tipo de responsabilidade civil, por culpa ou pelo risco, decorrente da circulação de veículos, que deve estar coberta pelo seguro obrigatório.

34 Todavia, os Estados-Membros são obrigados a garantir que a responsabilidade civil aplicável segundo o seu direito nacional esteja coberta por um seguro conforme com as disposições das três directivas supramencionadas (acórdão, já referido, Farrell, n.º 33).

35 Além disso, quanto ao direito da responsabilidade civil, o Tribunal de Justiça já declarou que os Estados-Membros são obrigados a exercer as suas competências neste domínio, no respeito do direito da União, especialmente do artigo 3.º, n.º 1, da Primeira Directiva, do artigo 2.º, n.º 1, da Segunda Directiva e do artigo 1.º da Terceira Directiva (acórdãos, já referidos, Candolin e o., n.º 27, e Farrell, n.º 34).

36 As disposições nacionais do direito da responsabilidade civil que regulam as indemnizações devidas por sinistros resultantes da circulação de veículos não podem, assim, privar aqueles artigos do seu efeito útil (acórdãos, já referidos, Candolin e o., n.º 28, e Farrell, n.º 34).

37 Ora, seria esse o caso se a responsabilidade do próprio lesado pelos danos sofridos, responsabilidade essa decorrente da forma como o direito nacional da responsabilidade civil valora a sua contribuição para a produção dos danos, tivesse por consequência excluir automaticamente ou limitar de modo desproporcionado o seu direito a ser indemnizado, pelo seguro obrigatório de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis, pelos danos pelos quais o segurado é responsável.

38 A este propósito, o Tribunal de Justiça decidiu que uma legislação nacional, definida em função de critérios gerais e abstractos, não pode negar ou limitar de modo desproporcionado o direito de um passageiro a ser indemnizado pelo seguro obrigatório de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis, apenas com o fundamento de que este contribuiu para a produção dos danos. Com efeito, só em circunstâncias excepcionais, com base numa apreciação individual e no respeito do direito da União, é possível limitar proporcionalmente a extensão do direito à indemnização (v. acórdãos, já referidos, Candolin e o., n.º 30, e Farrell, n.º 35).

39 No caso ora em apreço, o processo principal tem por objecto a indemnização, a título da responsabilidade civil, dos danos sofridos pelo condutor de um veículo automóvel, resultantes da colisão desse com outro veículo automóvel, sem culpa de nenhum dos condutores. Diferentemente das circunstâncias que deram origem aos acórdãos Candolin e o. e Farrell, já referidos, a redução da indemnização dos danos sofridos pelo condutor decorre, não de uma limitação da cobertura da responsabilidade civil pelo seguro mas de uma limitação da responsabilidade civil do segurado, por força do regime de responsabilidade civil aplicável.

40 Com efeito, nos termos do artigo 506.º, n.º 1, do Código Civil português, se da colisão entre dois veículos resultarem danos e nenhum dos condutores tiver culpa, a responsabilidade é repartida na proporção da contribuição de cada um dos veículos para a

produção dos danos. Em caso de dúvida, o n.º 2 desse artigo considera igual a medida da contribuição de cada um dos veículos para os danos.

41 Noutros termos, a legislação nacional aplicável no âmbito do litígio no processo principal, não havendo culpa de nenhum dos condutores, visa repartir a responsabilidade civil pelos danos causados por uma colisão entre dois veículos automóveis.

42 Como foi observado pelo Governo português, essa repartição de responsabilidade determinará a indemnização devida por cada um dos condutores, a título da respectiva responsabilidade, pelos danos causados pela colisão.

43 Contrariamente aos contextos jurídicos que deram origem aos acórdãos Candolin e o. e Farrell, já referidos, o artigo 506.º do Código Civil português não tem por efeito excluir automaticamente ou limitar de modo desproporcionado o direito das vítimas, no caso concreto o do condutor de um veículo automóvel que sofreu danos corporais em virtude de uma colisão com outro veículo automóvel, a serem indemnizadas pelo seguro obrigatório de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis. Com efeito, essa disposição limita-se a prever que a responsabilidade civil é repartida na proporção da contribuição de cada um dos veículos para a produção dos danos, o que influi, por conseguinte, no montante indemnizatório.

44 Destarte, há que concluir que essa disposição não afecta a garantia, consagrada no direito da União, de que o regime de responsabilidade civil aplicável segundo o direito nacional esteja coberto por um seguro conforme com as disposições das três directivas supramencionadas.

45 Esta conclusão é, de resto, corroborada pelo artigo 1.º A da Terceira Directiva, aditado pela Directiva 2005/14, que contém uma remissão para o direito civil nacional, no que respeita à cobertura dos danos corporais e materiais sofridos por peões, ciclistas e outros utilizadores não motorizados das estradas. Uma vez que esta disposição prevê que os referidos danos são cobertos pelo seguro obrigatório de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis, na medida em que as pessoas lesadas tenham direito a uma indemnização de acordo com o direito nacional, não pode ser de outro modo quando se trate do condutor de um veículo automóvel que seja simultaneamente vítima e co-responsável por danos corporais sofridos na sequência de um acidente com outro veículo. Além disso, resulta do artigo 12.º da Directiva 2009/103 que a cobertura pelo seguro obrigatório dos danos causados a categorias específicas de vítimas, designadamente os utilizadores não motorizados e os passageiros, não prejudica a responsabilidade nem o montante da indemnização dos referidos danos.

46 Face às considerações anteriores, há que responder à questão submetida que 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 obstam a uma legislação nacional que, num caso em que da colisão entre dois veículos resultem danos sem culpa de nenhum dos condutores, prevê a repartição da responsabilidade pelos referidos danos na proporção da medida da contribuição de cada um dos veículos para a respectiva produção e, em caso de dúvida, considera igual essa medida de contribuição.

**Quanto às despesas**

47 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 efectuadas pelas outras partes para a apresentação de observações ao Tribunal de Justiça não são reembolsáveis.

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

**O artigo 3.º, n.º 1, da Directiva 72/166/CEE do Conselho, de 24 de Abril de 1972, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis e à fiscalização do cumprimento da obrigação de segurar esta responsabilidade, o artigo 2.º, n.º 1, da Segunda Directiva 84/5/CEE do Conselho, de 30 de Dezembro de 1983, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis, e o artigo 1.º da Terceira Directiva 90/232/CEE do Conselho, de 14 de Maio de 1990, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil relativo à circulação de veículos automóveis, devem ser interpretados no sentido de que não obstam a uma legislação nacional que, num caso em que da colisão entre dois veículos resultem danos sem culpa de nenhum dos condutores, prevê a repartição da responsabilidade pelos referidos danos na proporção da medida da contribuição de cada um dos veículos para a respectiva produção e, em caso de dúvida, considera igual essa medida de contribuição.**

Assinaturas