ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quinta Secção)

14 de Setembro de 2000 *

No processo C-348/98,

que tem por objecto um pedido dirigido ao Tribunal de Justiça, nos termos do artigo 177.° do Tratado CE (actual artigo 234.° CE), pelo Tribunal da Comarca de Setúbal (Portugal), destinado a obter, no litígio pendente neste órgão jurisdicional entre

Vitor Manuel Mendes Ferreira et Maria Clara Delgado Correia Ferreira

e

Companhia de Seguros Mundial Confiança SA,

uma decisão a título prejudicial sobre a interpretação 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. 244), e 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),

* Língua do processo: português.

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quinta Secção),

composto por: D. A. O. Edward, presidente de secção, L. Sevón (relator), P. J. G. Kapteyn, P. Jann e H. Ragnemalm, juízes,

advogado-geral: G. Cosmas,
secretário: R. Grass,

vistas as observações escritas apresentadas:

— em representação de V. Mendes Ferreira e M. C. Delgado Correia Ferreira, por M. H. Macau Ferreira, advogado em Montemor-o-Novo,

— em representação da Companhia de Seguros Mundial Confiança SA, por J. Geraldes, advogado em Lisboa,

— em representação do Governo italiano, pelo professor U. Leanza, chefe do Serviço do Contencioso Diplomático do Ministério dos Negócios Estrangeiros, na qualidade de agente, assistido por O. Fiumara, avvocato dello Stato,

— em representação da Comissão das Comunidades Europeias, por A. Caeiro, consultor jurídico principal, C. Tufvesson, consultora jurídica, e F. de Sousa Fialho, membro do Serviço Jurídico, na qualidade de agentes,

visto o relatório do juiz-relator,

ouvidas as conclusões do advogado-geral apresentadas na audiência de 21 de Outubro de 1999,

profere o presente

Acórdão

1 Por despacho de 15 de Julho de 1998, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 24 de Setembro do mesmo ano, o Tribunal da Comarca de Setúbal submeteu, nos termos do artigo 177.° do Tratado CE (actual artigo 234.° CE), sete questões prejudiciais relativas à interpretação 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 L 8, p. 17; EE 13 F15 p. 244; a seguir «Segunda Directiva»), e 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 Essas questões foram suscitadas no quadro de um litígio entre V. Mendes Ferreira e M. C. Delgado Correia Ferreira e a Companhia de Seguros Mundial Confiança SA (a seguir «Mundial Confiança»), a propósito da indemnização dos prejuízos que sofreram num acidente de viação.

O enquadramento jurídico comunitário

3 Nos termos do artigo 3.°, n.° 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»):

«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 1.°, n.^{os} 1 e 2, da Segunda Directiva dispõe:

«1. O seguro referido no n.° 1 do artigo 3.° da Directiva 72/166/CEE deve, obrigatoriamente, cobrir os danos materiais e os danos corporais.

2. Sem prejuízo de montantes de garantia superiores eventualmente estabelecidos pelos Estados-Membros, cada Estado-Membro deve exigir que os montantes pelos quais este seguro é obrigatório se situem, pelo menos, nos seguintes valores:

— 350 000 ecus, relativamente aos danos corporais, quando haja apenas uma vítima, devendo tal montante ser multiplicado pelo número de vítimas, sempre que haja mais do que uma vítima em consequência de um mesmo sinistro;

— 100 000 ecus por sinistro, relativamente a danos materiais seja qual for o número de vítimas.

Os Estados-Membros podem estabelecer, em vez dos montantes mínimos acima referidos, um montante mínimo de 500 000 ecus para os danos corporais, sempre que haja mais que uma vítima em consequência de um mesmo sinistro, ou um montante global mínimo de 600 000 ecus por sinistro, para danos corporais e materiais seja qual for o número de vítimas ou a natureza dos danos.»

5 O artigo 3.° da mesma directiva prevê:

«Os membros da família do tomador do seguro, do condutor ou de qualquer outra pessoa cuja responsabilidade civil decorrente de um sinistro se encontre coberta pelo seguro mencionado no n.° 1 do artigo 1.° não podem, por força desse parentesco, ser excluídos da garantia do seguro, relativamente aos danos corporais sofridos.»

6 Nos termos do artigo 5.° da referida directiva, com a redacção que lhe foi dada pelo anexo I, parte IX, F, que tem por epígrafe «Seguros», do Acto relativo às condições de adesão do Reino de Espanha e da República Portuguesa e às adaptações dos Tratados (JO 1985, L 302, pp. 23, 218, a seguir «acto de adesão»):

«1. Os Estados-Membros alterarão as suas disposições nacionais para darem cumprimento à presente directiva o mais tardar até 31 de Dezembro de 1987...

2. As disposições alteradas nos termos acima referidos serão aplicadas o mais tardar em 31 de Dezembro de 1988.

3. Por derrogação ao n.º 2:

a) O Reino de Espanha, a República Helénica e a República Portuguesa dispõem do período até 31 de Dezembro de 1995 para aumentarem os montantes das garantias até aos montantes previsto no n.º 2 do artigo 1.º Se fizerem uso dessa faculdade, os montantes de garantia devem, em relação aos montantes previstos no referido artigo, atingir:

— uma percentagem superior a 16%, o mais tardar em 31 de Dezembro de 1988,

— uma percentagem de 31%, o mais tardar em 31 de Dezembro de 1992;

...»

7 Nos termos do artigo 1.º, primeiro parágrafo, da Terceira Directiva, «o seguro referido no n.º 1 do artigo 3.º da Directiva 72/166/CEE cobrirá a responsabilidade por danos pessoais de todos os passageiros, além do condutor, resultantes da circulação de um veículo».

8 No seu artigo 6.º, esta Terceira Directiva prevê:

«1. Os Estados-Membros tomarão todas as medidas necessárias para dar cumprimento à presente directiva, o mais tardar em 31 de Dezembro de 1992...

2. Em derrogação ao n.º 1:

— a República Helénica, o Reino de Espanha e a República Portuguesa disporão de um prazo suplementar até 31 de Dezembro de 1995 para dar cumprimento aos artigos 1.º e 2.º,

...»

O litígio no processo principal e o enquadramento jurídico nacional

9 Resulta do despacho de reenvio que, em 12 de Fevereiro de 1995, ocorreu um acidente de viação que envolveu um veículo automóvel pertencente a V. Mendes Ferreira, conduzido por um dos seus filhos e no qual seguia outro dos seus filhos, com doze anos de idade, que foi mortalmente ferido. Nenhum outro veículo esteve envolvido no acidente. No despacho de reenvio, precisa-se que o condutor do veículo não cometeu qualquer falta.

10 Por contrato de seguro, V. Mendes Ferreira tinha transferido para a Mundial Confiança a responsabilidade civil decorrente da condução do veículo em questão.

11 V. Mendes Ferreira e mulher propuseram no tribunal de reenvio uma acção pedindo a condenação da Mundial Confiança no pagamento de uma indemnização em reparação do prejuízo sofrido. Esta última opõe-se ao pedido, alegando que o direito português em vigor no momento dos factos excluía qualquer obrigação de indemnização.

12 A este respeito, resulta do despacho de reenvio que o artigo 504.°, n.° 2, do Código Civil português, na redacção em vigor no momento dos factos no processo principal, estabelecia que, em caso de transporte gratuito, o transportador respondia apenas, nos termos gerais, pelos danos que culposamente causasse. Esta disposição era geralmente interpretada pelos tribunais portugueses como significando que o passageiro transportado gratuitamente devia provar a culpa do condutor do veículo para obter uma indemnização.

13 Segundo o órgão jurisdicional de reenvio, a fim de adaptar o direito nacional à Terceira Directiva e, designadamente, ao disposto no seu artigo 1.°, o artigo 504.° do Código Civil português foi alterado pelo Decreto-Lei n.° 14/96, de 6 de Março, prevendo agora, no seu n.° 3, a possibilidade de constituição em responsabilidade civil pelo risco também a favor dos passageiros transportados gratuitamente, embora limitando-a apenas aos danos pessoais.

14 O órgão jurisdicional de reenvio faz notar, além disso, que, mesmo que a legislação portuguesa aplicável no momento dos factos reconhecesse, em caso de responsabilidade pelo risco, o direito à reparação do passageiro transportado gratuitamente, ainda assim, nos termos do artigo 508.°, n.° 1, do Código Civil português, o limite máximo de indemnização da vítima de um acidente de viação, não havendo culpa do responsável, corresponderia ao dobro da alçada dos tribunais judiciais portugueses de segunda instância. Sendo esta alçada, fixada em 1987 e inalterada desde então, de 2 000 000 PTE, o montante máximo de indemnização, não havendo culpa, seria de 4 000 000 PTE.

15 O órgão jurisdicional nacional pergunta-se se, tendo em conta o disposto nos artigos 1.°, n.° 2, e 5.°, n.° 3, na redacção que lhe foi dada pelo acto de adesão, da Segunda Directiva, os Estados-Membros podem fixar, para a indemnização das vítimas de acidentes nos quais o condutor responsável não teve qualquer culpa, limites máximos inferiores aos limites mínimos do capital obrigatoriamente seguro que a Segunda Directiva impõe. Com efeito, a Segunda Directiva

não estabeleceria qualquer distinção entre a responsabilidade civil fundada em culpa do condutor e responsabilidade pelo risco.

16 Nestas circunstâncias, o Tribunal da Comarca de Setúbal decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) O artigo 3.° da Directiva 84/5/CEE obriga a que o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel garanta os danos causados aos membros da família do tomador do seguro ou do condutor do veículo, mesmo quando tais familiares sejam transportados gratuitamente e haja apenas constituição em responsabilidade civil pelo risco, não culposa, ou pode o Estado-Membro excluir nesses casos a atribuição de qualquer indemnização?

2) Os montantes mínimos do capital seguro estabelecidos no artigo 1.°, n.° 2, da mesma Directiva 84/5/CEE são igualmente aplicáveis a situações de constituição em responsabilidade civil pelo risco, não culposa, ou pode o Estado-Membro legislar no sentido de, quando não haja culpa por parte do condutor do veículo responsável pelo acidente, os limites máximos da indemnização a pagar são inferiores àqueles limites mínimos?

3) Deve a jurisdição nacional interpretar o seu direito interno de modo a torná-lo conforme com as disposições de uma directiva, quer em caso de transposição deficiente, quer em caso de manutenção em vigor de normas de direito interno preexistentes?

4) Mesmo que tal interpretação seja contrária ao entendimento generalizado do sentido e alcance das normas do seu direito interno, ou ainda, quando tal

interpretação esteja de acordo com as intenções do seu legislador interno, que, porém, não a logrou expressar no texto da lei?

5) E deverá ainda a jurisdição nacional proceder a tal interpretação conforme às disposições da directiva comunitária, mesmo num litígio envolvendo apenas sujeitos particulares?

6) Deverá ainda a jurisdição nacional proceder a uma interpretação do seu direito interno conforme ao disposto no artigo 1.° da Directiva 90/232/CEE, mesmo no caso de acidente ocorrido antes de findo o prazo concedido ao Estado-Membro para transpor tal norma para o seu direito interno?

7) No caso de se concluir não ser possível interpretar o direito interno de modo a torná-lo conforme às disposições de uma directiva, o primado do direito comunitário obriga a jurisdição nacional a excluir a aplicação das suas normas internas incompatíveis com a directiva, mesmo na ocorrência de um litígio envolvendo apenas sujeitos particulares?»

A primeira questão

17 Com a primeira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, no essencial, se o artigo 3.° da Segunda Directiva impõe que o seguro obrigatório de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis abranja os danos corporais causados aos passageiros membros da família do tomador do seguro, do condutor do veículo ou de qualquer outra pessoa cuja responsabilidade civil esteja em causa num acidente e esteja coberta pelo seguro automóvel obrigatório (a seguir «membros da família do tomador do seguro ou do

condutor»), transportados gratuitamente, independentemente da existência de culpa por parte do condutor do veículo que provocou o acidente.

18 Os demandantes no processo principal sustentam que os artigos 3.° da Segunda Directiva e 1.° da Terceira Directiva prevêem a constituição em responsabilidade civil automóvel pelo risco para protecção das pessoas transportadas gratuitamente e dos membros da família do condutor. Estas disposições teriam efeito directo e prevaleceriam sobre o direito nacional.

19 A Mundial Confiança sustenta que o órgão jurisdicional de reenvio confunde o regime de seguro obrigatório de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis, a que se referem as diferentes directivas, e o regime de direito privado de responsabilidade civil, que não foi objecto de qualquer aproximação de legislações. O artigo 3.° da Segunda Directiva teria tido como único objectivo impor aos Estados-Membros que eliminassem uma discriminação de tratamento tida por injusta no domínio das legislações nacionais sobre o seguro obrigatório de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis, como se poderia ver pelos considerandos da directiva.

20 Tendo a nova legislação portuguesa relativa ao seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, ou seja, o Decreto-Lei n.° 522/85, de 31 de Dezembro, deixado de prever a exclusão, que existia na legislação anterior, dos membros da família do tomador do seguro ou do condutor, a República Portuguesa teria transposto correctamente as disposições do artigo 3.° da Segunda Directiva no momento da sua adesão às Comunidades Europeias.

21 O Governo italiano sustenta que resulta do artigo 3.° da Segunda Directiva que, no que toca aos danos corporais, os membros da família do tomador do seguro ou do condutor não podem ser excluídos da garantia do seguro, em virtude do vínculo de parentesco, quer tenham ou não sido transportados. Afirma ainda, tal como a Comissão, que as três directivas sobre o seguro de responsabilidade civil

automóvel fazem, todas elas, manifestamente abstracção da existência ou não de culpa por parte do condutor, não estabelecendo qualquer distinção entre a responsabilidade culposa e a responsabilidade pelo risco.

22 A Comissão considera que o artigo 3.° da Segunda Directiva deve ser interpretado no sentido de que, se o direito nacional aplicável impõe a cobertura de um passageiro que não seja membro da família do tomador do seguro ou do condutor do veículo, então este artigo implica que qualquer disposição legal ou contratual que exclua da mesma protecção um familiar lesado num acidente da circulação não deve ser aplicada. Inversamente, se o direito nacional não impuser a cobertura dos passageiros, o artigo 3.° da Segunda Directiva não imporia a cobertura dos membros da família do tomador do seguro ou do condutor.

23 Quanto a este aspecto, há que salientar, em primeiro lugar, que se deduz do objecto das três directivas relativas ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis, bem como do teor das suas disposições, que elas não visam harmonizar os regimes de responsabilidade civil dos Estados-Membros.

24 Com efeito, como o Tribunal de Justiça já declarou no seu acórdão de 28 de Março de 1996, Ruiz Bernáldez (C-129/94, Colect., p. I-1829, n.os 13 a 16), o preâmbulo das directivas em causa revela que estas têm como objectivo, por um lado, garantir a livre circulação tanto dos veículos que habitualmente circulam no território da Comunidade 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 Comunidade em que o acidente tenha ocorrido (v., mais concretamente, o quinto considerando da Segunda Directiva e o quarto considerando da Terceira Directiva).

25 Para este efeito, a Primeira Directiva criou um sistema fundado na presunção de que os veículos com estacionamento habitual no território da Comunidade estão

cobertos por um seguro (oitavo considerando). O artigo 3.°, n.° 1, desta directiva estabelece, 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.

26 Na sua redacção inicial, este artigo deixava, porém, aos Estados-Membros o cuidado de determinar os danos cobertos bem como as modalidades de seguro obrigatório da responsabilidade civil. A fim de reduzir as divergências que subsistiam quanto à extensão da obrigação de seguro entre as legislações dos Estados-Membros (terceiro considerando da Segunda Directiva), o artigo 1.° da Segunda Directiva impôs, em matéria de responsabilidade civil, a cobertura obrigatória dos danos materiais e dos danos corporais em montantes determinados, e o artigo 3.° desta mesma directiva precisou, no que se refere aos danos corporais, que os membros da família do tomador do seguro ou do condutor não podiam ser excluídos do seguro devido a esse parentesco. O artigo 1.° da Terceira Directiva alargou esta obrigação à cobertura dos danos corporais causados a outros passageiros que não o condutor.

27 O artigo 3.°, n.° 1, da Primeira Directiva, tal como foi precisado e completado pelas Segunda e Terceira Directivas, impõe, portanto, aos Estados-Membros que assegurem que a responsabilidade civil relativa à circulação dos veículos com estacionamento habitual no seu território seja coberta por um seguro e precisa, designadamente, os tipos de danos e os terceiros vítimas que esse seguro deverá cobrir. Em contrapartida, este artigo não se pronuncia sobre o tipo de responsabilidade civil, pelo risco ou por culpa, que o seguro deverá cobrir.

28 Na falta de regulamentação comunitária que precise qual o tipo de responsabilidade civil relativa à circulação dos veículos que deve ser coberta pelo seguro obrigatório, a escolha do regime de responsabilidade civil aplicável aos sinistros resultantes da circulação dos veículos é, em princípio, da competência dos Estados-Membros.

29 Daí decorre que, no estado actual do direito comunitário, os Estados-Membros continuam livres de determinar o regime de responsabilidade civil aplicável aos sinistros resultantes da circulação dos veículos, mas são obrigados a garantir que a responsabilidade civil aplicável segundo o seu direito nacional esteja coberta por um seguro conforme às disposições das três directivas referidas.

30 No que diz respeito à indemnização por danos causados aos membros da família do tomador do seguro ou do condutor, o artigo 3.° da Segunda Directiva estabelece que estes não podem ser excluídos do benefício do seguro, em relação aos seus danos corporais, devido a esse parentesco. Resulta do nono considerando da Segunda Directiva que esta disposição se destina a garantir aos membros da família do tomador do seguro ou do condutor uma protecção comparável, no que respeita aos danos corporais, à dos outros terceiros vítimas.

31 Assim, os terceiros vítimas de um sinistro não podem ser excluídos do benefício do seguro automóvel obrigatório, pelo simples facto de serem membros da família do tomador do seguro ou do condutor. O seguro automóvel obrigatório deve, pois, permitir que os membros da família do tomador do seguro ou do condutor, vítimas de um acidente causado por um veículo, sejam indemnizados pelos danos corporais, nas mesmas condições que os outros terceiros vítimas desse acidente.

32 Por conseguinte, se o direito nacional de um Estado-Membro impuser a cobertura obrigatória dos danos corporais causados aos terceiros passageiros transportados gratuitamente, independentemente da existência de culpa por parte do condutor do veículo que provocou o acidente, deve impor a mesma cobertura dos danos corporais causados aos passageiros membros da família do tomador do seguro ou do condutor. Inversamente, se o direito nacional desse Estado-Membro não impuser essa cobertura dos danos corporais causados aos terceiros passageiros, o artigo 3.° da Segunda Directiva não lhe impõe a obrigação de a garantir em

relação aos danos corporais causados aos passageiros membros da família do tomador do seguro ou do condutor.

33 Há que salientar ainda que o acidente que está na origem do litígio no processo principal ocorreu em 12 de Fevereiro de 1995, quer dizer, antes da expiração do prazo fixado para a transposição da Terceira Directiva pela República Portuguesa, isto é, 31 de Dezembro de 1995. Esta directiva não pode, pois, ser invocada pelos particulares perante os órgãos jurisdicionais nacionais (v. acórdão de 3 de Março de 1994, Vaneetveld, C-316/93, Colect., p. I-763, n.° 16).

34 Recorde-se, porém, que, embora o artigo 1.° da Terceira Directiva tenha alargado a cobertura obrigatória imposta pelo artigo 3.°, n.° 1, da Primeira Directiva, tal como este tinha sido precisado e completado pela Segunda Directiva, aos danos corporais causados aos passageiros que não o condutor, resulta dos n.^{os} 27 a 29 do presente acórdão que o artigo em causa não fixa o tipo de responsabilidade civil que o seguro automóvel obrigatório deve cobrir.

35 Há assim que responder à primeira questão que o artigo 3.° da Segunda Directiva exige que o seguro obrigatório de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis cubra os danos corporais causados aos passageiros membros da família do tomador do seguro ou do condutor, transportados gratuitamente, independentemente da existência de culpa por parte do condutor do veículo causador do acidente, unicamente no caso de o direito nacional do Estado-Membro em causa impor essa cobertura dos danos corporais causados nas mesmas condições a outros terceiros passageiros.

A segunda questão

36 Com a segunda questão, o órgão jurisdicional de reenvio pretende saber se os artigos 1.°, n.° 2, e 5.°, n.° 3, na redacção que lhe foi dada pelo acto de adesão, da Segunda Directiva, obstam à existência de uma legislação nacional que prevê montantes máximos de indemnização inferiores aos montantes mínimos de garantia fixados por esses artigos quando só está em causa a responsabilidade civil pelo risco, por não haver culpa do condutor do veículo causador do acidente.

37 Os demandantes no processo principal e o Governo italiano sustentam que os montantes mínimos de garantia estabelecidos no artigo 1.°, n.° 2, da Segunda Directiva são aplicáveis a situações em que existe responsabilidade civil pelo risco e que os Estados-Membros não podem prever limites máximos de indemnização inferiores a esses montantes mínimos. O Governo italiano acrescenta que, em relação a estes montantes mínimos, não há diferenças entre a responsabilidade por culpa e a responsabilidade pelo risco.

38 A Comissão alega que nenhuma das três directivas toma posição sobre a escolha do regime de responsabilidade. O regime nacional poderia, pois, ser um regime de responsabilidade pelo risco ou um regime de responsabilidade por culpa. Porém, o artigo 1.°, n.° 2, da Segunda Directiva deveria ser interpretado no sentido de que, a partir do momento em que se prova a responsabilidade e tendo em conta o princípio de que a indemnização deve cobrir os danos efectivamente causados, os montantes mínimos de garantia fixados neste artigo devem ser respeitados, independentemente do tipo de regime de responsabilidade aplicável.

39 A este respeito, resulta dos n.^{os} 27 e 28 do presente acórdão que o disposto no artigo 3.°, n.° 1, da Primeira Directiva, tal como precisado e completado pelas Segunda e Terceira Directivas, nomeadamente pelo artigo 1.° da Segunda Directiva, não se pronuncia sobre o tipo de responsabilidade civil, pelo risco ou por culpa, que o seguro automóvel deve cobrir. Como a legislação comunitária não resolve esta questão, a escolha do regime de responsabilidade civil aplicável

aos sinistros resultantes da circulação dos veículos é, em princípio, da competência dos Estados-Membros.

40 Resulta, no entanto, do n.º 29 do presente acórdão que a responsabilidade civil que, segundo o direito nacional do Estado-Membro em causa, se aplica aos acidentes resultantes da circulação dos veículos deve ser coberta por um seguro e que este seguro deve respeitar os montantes mínimos de garantia fixados nos artigos 1.º, n.º 2, e 5.º, n.º 3, na redacção que lhe foi dada pelo acto de adesão, da Segunda Directiva. Por conseguinte, em relação aos sinistros cobertos por esta responsabilidade civil, a legislação não pode prever limites máximos de indemnização inferiores a esses montantes mínimos.

41 Há assim que responder à segunda questão que os artigos 1.º, n.º 2, e 5.º, n.º 3, na redacção que lhe foi dada pelo acto de adesão, da Segunda Directiva obstam à existência de uma legislação nacional que prevê montantes máximos de indemnização inferiores aos montantes mínimos de garantia fixados por esses artigos, quando, não havendo culpa do condutor do veículo que provocou o acidente, só haja lugar a responsabilidade civil pelo risco.

Da terceira à sétima questão

42 Tendo em conta a resposta dada às duas primeiras questões, as questões três a sete, que dizem respeito à obrigação de proceder a uma interpretação conforme com o direito comunitário e ao efeito directo das disposições em causa das Segunda e Terceira Directivas, são irrelevantes para a resolução do litígio no processo principal. Não é, pois, necessário, analisá-las.

Quanto às despesas

43 As despesas efectuadas pelo Governo italiano e pela Comissão, que apresentaram observações ao Tribunal, não são reembolsáveis. Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional nacional, compete a este decidir quanto às despesas.

Pelos fundamentos expostos,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quinta Secção),

pronunciando-se sobre as questões submetidas pelo Tribunal da Comarca de Setúbal, por despacho de 15 de Julho de 1998, declara:

1) O artigo 3.° 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, exige que o seguro obrigatório de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis cubra os danos corporais causados aos passageiros membros da família do tomador

do seguro, do condutor ou de qualquer outra pessoa cuja responsabilidade civil decorrente de um sinistro se encontre coberta pelo seguro automóvel obrigatório, transportados gratuitamente, independentemente da existência de culpa por parte do condutor do veículo causador do acidente, unicamente no caso de o direito nacional do Estado-Membro em causa impor essa cobertura dos danos corporais causados nas mesmas condições a outros terceiros passageiros.

2) Os artigos 1.°, n.° 2, e 5.°, n.° 3, na redacção que lhe foi dada pelo anexo I, parte IX, F, que tem por epígrafe «Seguros», do Acto relativo às condições de adesão do Reino de Espanha e da República Portuguesa e às adaptações dos Tratados, da Segunda Directiva 84/5 obstam à existência de uma legislação nacional que prevê montantes máximos de indemnização inferiores aos montantes mínimos de garantia fixados por esses artigos, quando, não havendo culpa do condutor do veículo que provocou o acidente, só haja lugar a responsabilidade civil pelo risco.

Edward Sevón Kapteyn

Jann Ragnemalm

Proferido em audiência pública no Luxemburgo, em 14 de Setembro de 2000.

O secretário

R. Grass

O presidente da Quinta Secção

D. A. O. Edward