



# DIÁRIO DA REPÚBLICA

PREÇO DESTE NUMERO — 16\$00

Assinaturas	Anual			Semestral		
	Assina- tura	Correio	Total	Assina- tura	Correio	Total
<i>Diário da República:</i>						
Completa .....	7 500\$00	2 300\$00	9 800\$00	4 200\$00	1 150\$00	5 350\$00
1.ª, 2.ª ou 3.ª séries .....	3 000\$00	1 200\$00	4 200\$00	1 700\$00	600\$00	2 300\$00
Duas séries diferentes .....	5 000\$00	1 800\$00	6 800\$00	2 700\$00	900\$00	3 600\$00
Apêndices .....	2 500\$00	200\$00	2 700\$00	-	-	-
<i>Diário da Assembleia da República</i> .....	2 300\$00	900\$00	3 200\$00	-	-	-
<i>Compilação dos Sumários do Diário da República</i> .....	1 200\$00	100\$00	1 300\$00	-	-	-

1 — A assinatura semestral terá início em 1 de Janeiro ou em 1 de Julho.  
2 — Preço de página para venda avulso, 2\$; preço por linha de anúncio, 45\$.  
3 — Para os novos assinantes do «Diário da Assembleia da República», o período da assinatura será compreendido de Janeiro a Dezembro de cada ano. Os números publicados em Novembro e Dezembro do ano anterior que completam a legislatura serão adquiridos ao preço de capa.

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e a assinaturas do «Diário da República» e do «Diário da Assembleia da República» deve ser dirigida à Administração da Imprensa Nacional-Casa da Moeda, Rua de D. Francisco Manuel de Melo, 5 — 1092 Lisboa Codex.

## SUPLEMENTO

### SUMÁRIO

#### Supremo Tribunal de Justiça:

##### Assento n.º 1/83:

A primeira parte do n.º 3 do artigo 503.º do Código Civil estabelece uma presunção de culpa do condutor do veículo por conta de outrem pelos danos que causar, aplicável nas relações entre ele como lesante e o titular ou titulares do direito a indemnização.

#### Região Autónoma dos Açores:

##### Assembleia Regional:

#### Decreto Legislativo Regional n.º 21/83/A:

Aprova a orgânica regional do planeamento.

### SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA

#### Assento n.º 1/83

Processo n.º 68 989. — Autos de recurso para o tribunal pleno (artigo 770.º do Código de Processo Civil) — Recorrente, o ministério público.

Acordam, em sessão plenária, no Supremo Tribunal de Justiça:

O ministério público recorreu para o tribunal pleno do Acórdão proferido pelo Supremo Tribunal de Justiça em 28 de Fevereiro de 1980 (certificado a fl. 4 e publicado a p. 333 do n.º 294 do *Boletim do Ministério da Justiça*), nos termos do artigo 770.º do Código de Processo Civil, com o fundamento de que ele está

em oposição, relativamente à solução dada à mesma questão fundamental de direito, com o Acórdão, também do Supremo Tribunal de Justiça, de 24 de Novembro de 1977 (fotocopiado a fl. 18 e publicado a p. 229 do n.º 271 do *Boletim do Ministério da Justiça*).

A secção, pelo acórdão de fl. 29, reconheceu a existência da oposição e mandou prosseguir o processo.

O recorrente alegou oportuna e doutamente e foram colhidos os vistos legais.

Tudo visto e apreciado.

O tribunal pleno não está vinculado à decisão preliminar da secção, conforme o dispõe o n.º 3 do artigo 766.º do Código de Processo Civil, e por isso há que reexaminar a questão com o fim de decidir se se verificam os pressupostos que condicionam o conhecimento do objecto do recurso.

Ora, fazendo o reexame dela, constatamos que são idênticas as situações de facto apreciadas nos dois arestos que se dizem em oposição, pois trata-se, em qualquer dos casos, do embate entre dois veículos automóveis em que o condutor de um deles exercia a condução por conta de outrem.

Com efeito, no Acórdão de 24 de Novembro de 1977, com o qual se invoca a oposição, curou-se do embate, na estrada florestal no lugar de Avintes, entre a motorizada conduzida pelo seu proprietário, Armando Pedro, e a camioneta de carga pertencente a Armazéns de Víveres Estrela de Espariz, L.<sup>da</sup>, e conduzida, por ordem e por conta desta, pelo assalariado António José Martins, e em que se não provou a culpa de qualquer dos condutores; e no Acórdão de 28 de Fevereiro de 1980, do embate, na estrada marginal Lisboa-Cascais, entre o automóvel CG-86-04, conduzido por José Júlio Vilhena de Brito Pais, e o auto-

móvel GI-67-36, pertencente a Rui Lacerda & Companhia, L.<sup>da</sup>, e conduzido, no interesse desta, por Rui Salgado Zenha Soeiro de Lacerda, e em que igualmente não se provou a culpa de qualquer dos condutores.

Não obstante esta identidade de situações de facto, foi no Acórdão de 24 de Novembro de 1977 responsabilizado o condutor da camioneta pelos danos resultantes da colisão, nos termos do n.º 3 do artigo 503.º do Código Civil, por conduzir o veículo em nome de outrem e não ter feito a prova de que não houve culpa da sua parte para se libertar da responsabilidade, enquanto pelo Acórdão de 28 de Fevereiro de 1980 se repartiu a responsabilidade na proporção, que no caso se considerou igual, em que o risco de cada um dos veículos contribuiu para os danos, nos termos do n.º 1 do artigo 506.º do Código Civil, por se entender que o n.º 3 do artigo 503.º se refere à responsabilidade objectiva do condutor e se destina a regular as relações internas entre o proprietário ou possuidor e condutor do veículo.

Em suma, segundo o Acórdão de 24 de Novembro de 1977 a presunção de culpa estabelecida no n.º 3 do artigo 503.º opera nas relações entre o condutor lesante e o lesado; pelo Acórdão de 28 de Fevereiro de 1980 apenas tem lugar essa presunção nas relações de responsabilidade objectiva entre o condutor em nome de outrem e o dono do veículo.

Acresce que, durante o intervalo da publicação dos dois acórdãos, o n.º 3 do artigo 503.º do Código Civil não sofreu qualquer modificação legislativa que interfira, directa ou indirectamente, na resolução da questão de direito controvertida; os dois arestos foram proferidos em processos diferentes; o trânsito do acórdão anterior presume-se.

É assim de reconhecer a invocada oposição entre os dois mencionados acórdãos, no domínio da mesma legislação, relativamente à mesma questão fundamental de direito, pelo que se considera justificado o recurso para o tribunal pleno e se possa conhecer do seu objecto.

Tem sido controverso na doutrina e na jurisprudência o alcance da norma contida na primeira parte do n.º 3 do artigo 503.º do Código Civil, que dispõe assim:

Aquele que conduzir o veículo por conta de outrem responde pelos danos que causar, salvo se provar que não houve culpa da sua parte.

Até dada altura, a jurisprudência do Supremo Tribunal de Justiça orientou-se no sentido, que poderá considerar-se uniforme, de que o preceito referido estabelecia uma presunção de culpa do condutor por conta de outrem, e que essa presunção era aplicável nas relações entre ele e o lesado. Foi assim que se julgou nos Acórdãos de 28 de Maio de 1974, de 22 de Julho de 1975, de 3 de Fevereiro de 1976, de 4 de Maio de 1976, de 25 de Janeiro de 1978 e de 17 de Maio de 1978 (*Boletim do Ministério da Justiça*, n.ºs 237, p. 231, 249, p. 480, 254, p. 180, 257, p. 121, 273, p. 260, e 277, p. 253).

Era essa, aliás, a posição do Prof. Vaz Serra, e é também a dos Profs. Pires de Lima e Antunes Varela, embora com diferentes suportes.

Com efeito, segundo o Prof. Vaz Serra, a condução automóvel, como actividade perigosa que indiscutivel-

mente é, está sujeita ao regime de presunção legal de culpa estabelecido no n.º 2 do artigo 493.º para as actividades perigosas, e daí que no preceito do n.º 3 do artigo 503.º, primeira parte, o legislador se limite a reafirmar esse regime comum para o caso específico do comissário.

Sustentam, por sua vez, os Profs. Pires de Lima e Antunes Varela que o regime excepcional de presunção de culpa do n.º 2 do artigo 493.º não é aplicável à circulação terrestre de veículos por o legislador ter admitido nesse domínio, para a protecção dos lesados, a responsabilidade pelo risco, regime também excepcional, e que a única disposição em que se estabelece uma presunção de culpa é a do n.º 3 do artigo 503.º, relativa à responsabilidade do comissário. Trata-se, porém, de um caso em que não existe responsabilidade pelo risco (pelo risco responde apenas o comitente), e por isso o legislador entendeu dever agravar a situação do causador do acidente (o comissário) com uma presunção de culpa [...]

Esta orientação que o Supremo Tribunal de Justiça vinha seguindo sobre a aplicação do n.º 2 do artigo 493.º foi contrariada pelo Acórdão do mesmo Tribunal de 25 de Julho de 1978 (*Boletim do Ministério da Justiça*, n.º 279, p. 150), tirado em reunião conjunta das secções, que veio a decidir que a responsabilidade por acidentes de viação está sujeita a um regime legal diferente da responsabilidade resultante do exercício de outras actividades perigosas por sua própria natureza ou pela natureza dos meios empregados, regime esse que é, nos termos do artigo 503.º, o da responsabilidade pelo risco, ou, nos casos em que surja uma forma de actuação culposa, o da responsabilidade por factos ilícitos prevista no artigo 483.º

Esta solução foi reafirmada em acórdãos posteriores, designadamente nos de 17 de Outubro de 1978, 19 de Outubro de 1978, e 30 de Novembro de 1978 (*Boletim do Ministério da Justiça*, n.ºs 280, pp. 266 e 272, e 281, p. 319), e finalmente firmada pelo assento de 21 de Novembro de 1979 (*Boletim do Ministério da Justiça*, n.º 291, p. 285).

Com esta mudança de orientação, breve se levantou a questão do desigual tratamento dado injustificadamente ao condutor por conta de outrem perante o condutor por conta própria. Com efeito, desde que o regime do artigo 493.º, n.º 2, não é aplicável à circulação terrestre de veículos, diferente será a situação de um e outro no caso de se não fazer a prova de culpa dos danos: o condutor por conta própria responde, nos termos do n.º 1 do artigo 503.º, pelo risco, enquanto que o condutor por conta de outrem responde, nos termos da primeira parte do n.º 3 do mesmo artigo, ilimitadamente a título de culpa, salvo se provar que não houve culpa da sua parte. A injustiça deste resultado é denotada com particular evidência no caso de colisão de veículos em que se não fez a prova da culpa de qualquer dos condutores. Acresce que seria inexplicável que o comissário que conduz fora do exercício dessas funções respondesse apenas pelo risco e já respondesse ilimitadamente a título de culpa se conduzir dentro delas.

Daí que, com o propósito de afastar estas aberrantes consequências, se esboçasse no Supremo Tribunal de Justiça uma nova corrente jurisprudencial, iniciada com o voto de vencido exarado no Acórdão de 4 de Maio de 1976 (*Boletim do Ministério da Justiça*,

n.º 257, p. 121) e perfilhada pelos Acórdãos de 19 de Outubro de 1978, 19 de Dezembro de 1979 e 31 de Dezembro de 1980 (*Boletim do Ministério da Justiça*, n.ºs 280, p. 272, 292, p. 361, e 293, p. 346), segundo a qual «a inversão do ónus de prova constante do n.º 3 do artigo 503.º do Código Civil funciona apenas nas relações internas dos vários responsáveis pelo risco», «como resulta de se tratar de disciplina apenas ditada para a responsabilidade objectiva, não se referindo, pois, às relações lesante-lesado».

Esta orientação tem sido repudiada pela generalidade da doutrina (Vaz Serra, *Revista de Legislação e Jurisprudência*, ano 112, p. 136; Pires de Lima-Antunes Varela, *Código Civil Anotado*, 1, 2.ª edição, p. 431; Jorge Sinde Monteiro, *Responsabilidade Civil*, separata da *Revista de Direito e Economia*, 1978, n.º 2, p. 378, nota 2, e Joaquim de Sousa Ribeiro, «Ónus de prova da culpa», *Boletim da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra*, estudos de homenagem ao Prof. Doutor J. J. Teixeira Ribeiro, p. 535), por contrariar abertamente o principal fundamento da teoria do risco, admitindo uma presunção de culpa num domínio em que se prescinde da culpa, responsabilizando pelas consequências prejudiciais do emprego de coisas perigosas aqueles que as utilizam em seu proveito. É nesse sentido o n.º 1 do artigo 503.º quando dispõe:

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 de riscos próprios do veículo, mesmo que este se não encontre em circulação.

Ora, como o condutor de veículos por conta de outrem não o põe em circulação para proveito próprio mas para proveito do comitente, não pode caber-lhe responsabilidade objectiva, e daí que a inversão do ónus de prova do n.º 3 do artigo 503.º não possa respeitar às relações internas dos vários responsáveis pelo risco mas sim às relações entre o lesante e o titular do direito à indemnização.

Dentro desta última corrente de jurisprudência, embora com alteração de entendimento que ainda não havia sido posta em causa, pois ninguém desmentiu a presunção de culpa, decidiu-se no Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 19 de Março de 1980 (*Boletim do Ministério da Justiça*, n.º 295, p. 386) que «o artigo 503.º, n.º 3, do Código Civil não estabelece uma presunção de culpa do condutor por conta de outrem; a este cabe provar que não teve culpa para se eximir da responsabilidade pelo risco quer perante o lesado quer no âmbito das relações internas»; e decidiu-se nos Acórdãos de 21 de Fevereiro de 1980 (*Boletim do Ministério da Justiça*, n.º 294, p. 324) e 5 de Fevereiro de 1981 (*Boletim do Ministério da Justiça*, n.º 304, p. 398), que o disposto no n.º 3, primeira parte, do artigo 503.º significa apenas conectar o comissário à obrigação de indemnização do comitente.

Mas o decidido por estes arestos enfrenta, como logo se vê, a mesma dificuldade de ordem teórica: a conciliação da culpa com a responsabilidade objectiva baseada no risco.

Daí que não se descubra a necessidade de lhe dispensar particular atenção.

Efectuando este esboço das posições assumidas pela doutrina e jurisprudência, importa tomar posição.

De imediato se verifica que, se a presunção de culpa estabelecida no n.º 2 do artigo 493.º fosse aplicável à circulação terrestre de veículos, tudo estaria conciliado, não havendo que falar em desigual tratamento relativamente à situação do condutor por conta de outrem, por via do disposto na primeira parte do n.º 3 do artigo 503.º, face ao condutor por conta própria, pois qualquer deles seria presumível culpado.

Não sucede, porém, assim, perante o que estabeleceu o assento de 1 de Novembro de 1979, e tem agora de aceitar-se.

Por outro lado, os termos em que se encontra redigida a primeira parte do n.º 3 do artigo 503.º — «Aquele que conduzir o veículo por conta de outrem responde pelos danos que causar, salvo se provar que não houve culpa da sua parte» —, são suficientemente expressivos e claros para permitirem a conclusão de que ali se não estabeleceu uma presunção de culpa do comissário.

E daí que tenhamos imperiosamente de aceitar que quanto a prova de culpa o condutor por conta própria e o condutor em nome ou por conta de outrem se encontram em posição antagónica: o primeiro responde por culpa provada nos termos dos artigos 483.º e 487.º, e o segundo por culpa presumida nos termos do artigo 503.º.

A presunção de culpa do condutor por conta de outrem, estabelecida no n.º 3 do citado artigo 503.º, de modo algum poderá considerar-se aplicável nas relações internas entre os vários responsáveis pelo risco, mas sim nas relações entre o lesante e o titular do direito à indemnização, por ser inconcebível que, com a prova de exclusão de culpa sua, o comissário, no exercício dessas funções, afaste responsabilidade por risco, uma vez que a lei o não responsabiliza a tal título por não ter a direcção efectiva e interessada do veículo, o que constitui fundamento dessa responsabilidade.

Como já se referiu, sustenta-se que o condutor por conta de outrem é responsabilizado a título de culpa presumida por o legislador ter entendido dever agravar-lhe a responsabilidade por não ser responsável por risco e poder ser lesado, sentindo-se coberto pela responsabilidade do proprietário do veículo, a uma condução menos cuidadosa e prudente.

Na generalidade, a doutrina e a jurisprudência não aceitam, e com razão, esta justificação, porque o agravamento da responsabilidade subjectiva do condutor por conta de outrem não pode considerar-se uma compensação pelo facto de não estar abrangido pela responsabilidade pelo risco, uma vez que esta circunstância não representa para ele um favor, antes é imposta pelos princípios que condicionam este tipo de responsabilidade, e porque de tal agravamento resultam disparidades injustificadas.

De facto, na hipótese de colisão entre uma viatura conduzida por um comissário com outra conduzida pelo detentor só aquele terá de responder pelos danos, a não excluir a sua culpa, se não se fizer a prova da culpa de qualquer deles; e variará consoante a circunstância aleatória da qualidade do autor do dano a posição do lesado que não disponha de prova de culpa do lesante, pois que este beneficiará dos limites do artigo 508.º, se for condutor por conta própria, e res-

ponderará ilimitadamente, se for um comissário e não consiga excluir a sua culpa.

Por isso é que, com o fim de se atenuar este desajustamento de responsabilidades, já se alvitrou (v. Joaquim de Sousa Ribeiro, *ob. cit.*, p. 541) que se considerem tanto a previsão do artigo 506.º, n.º 1, como a do artigo 508.º excluídas do âmbito do artigo 503.º, n.º 3, primeira parte, tudo se passando como se as referências daqueles preceitos à culpa tivessem em vista apenas a culpa efectiva, e não a culpa presumida.

E, na verdade, não parece desajustada a solução encontrada, quer porque se não vê razão para não considerar excluída a presunção perante disposições legais que se mostre exigirem a culpa efectiva, quer porque não é de admitir que o legislador pretendesse sancionar injustificadas disparidades, se as tivesse previsto.

De qualquer modo, crê-se que no preceito em causa se estabelece uma presunção de culpa que não foi ainda desmentida por modo convincente.

Por isso, atentos os fundamentos expostos, acorda-se em resolver o conflito de jurisprudência formulando o seguinte assento:

A primeira parte do n.º 3 do artigo 503.º do Código Civil estabelece uma presunção de culpa do condutor do veículo por conta de outrem pelos danos que causar, aplicável nas relações entre ele como lesante e o titular ou titulares do direito a indemnização.

Sem custas, por não serem devidas.

Lisboa, 14 de Abril de 1983. — *Licurgo Augusto dos Santos* — *Manuel Alves Peixoto* — *Abel de Campos* — *Avelino da Costa Ferreira Júnior* — *Moreira da Silva* — *João Solano Viana* — *José Fernando Quesada Pastor* — *Orlando de Paiva Vasconcelos Carvalho* — *Manuel Amaral Aguiar* — *Manuel dos Santos Carvalho* — *José dos Santos Silveira* — *Manuel Baptista Dias da Fonseca* — *Antero Pereira Leitão* — *António Judice Magalhães Barros Baião* — *Raul José Dias Leite de Campos* — *Ruy de Matos Corte Real* (vencido, pois, pelas razões do Acórdão de 17 de Outubro de 1978, *Boletim do Ministério da Justiça*, n.º 280, p. 266, já adoptadas em outros acórdãos, entendo que o comissário se não provar que actuou sem culpa, responde apenas pelo risco; mas se provar que actuou sem culpa, então não tem qualquer responsabilidade civil) — *Jacinto Fernandes Rodrigues Bastos* (vencido. Entendo que a primeira parte do n.º 3 do artigo 503.º do Código Civil tem apenas o sentido de vincular o comissário à responsabilidade pelo risco do comitente, na ausência de prova liberatória do primeiro. A doutrina do presente assento é, aliás, contraditória com a do assento de 21 de Novembro de 1979 e a aplicação de ambos conduz a soluções profundamente injustas) — *Manuel dos Santos Victor* (vencido pelas razões dos doutos votos de vencido que precedem) — *José Luís Pereira* (vencido pelas mesmas razões) — *Miguel Caeiro* (vencido pelas razões dos quatro votos antecedentes) — *Aníbal Aquilino Ribeiro* [vencido pelas razões atrás aduzidas pelos Ex.<sup>mos</sup> Colegas Corte Real e Rodrigues Bastos, aliás sustentadas no Acórdão deste Supremo de 21 de Julho de 1980 (*Boletim do Ministério da Justiça*, n.º 284, p. 321) de que fui relator] — *João Augusto Pacheco e Melo Franco* (vencido

pelas razões dos votos dos Srs. Conselheiros Corte Real e Rodrigues Bastos) — *Augusto Victor Coelho* (vencido pelas mesmas razões) — *Pedro Augusto Lisboa de Lima Cluny* (vencido pelas mesmas razões e pelas que referi no Acórdão de 5 de Fevereiro de 1981 de que fui relator, in *Boletim do Ministério da Justiça*, n.º 304, p. 398) — *João Fernandes Lopes Neves* (vencido pelas razões constantes dos votos que precedem) — *Manuel Flamino dos Santos Martins* (vencido pelas razões invocadas no voto do Sr. Conselheiro Rodrigues Bastos).

Está conforme.

Secretaria do Supremo Tribunal de Justiça, 29 de Abril de 1983. — O Escrivão de Direito, (*Assinatura ilegível.*)

#### Certidão de trânsito

Certifico que o acórdão que antecede transitou em julgado em 29 de Abril de 1983.

Secretaria do Supremo Tribunal de Justiça, 2 de Maio de 1983. — O Escrivão de Direito, (*Assinatura ilegível.*)

## REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

### ASSEMBLEIA REGIONAL

#### Decreto Legislativo Regional n.º 21/83/A

#### ORGÂNICA REGIONAL DO PLANEAMENTO

O planeamento regional assume um papel fundamental no desenvolvimento económico-social da Região Autónoma dos Açores, definindo as linhas em que o mesmo se deve processar, de acordo com o artigo 78.º do Estatuto Político-Administrativo da Região.

O Decreto Regional n.º 5/78/A, de 28 de Maio, e o Decreto Regional n.º 9/79/A, de 24 de Abril, estabeleceram a estrutura orgânica do planeamento da Região, permitindo alcançar os objectivos programados pelo Governo Regional.

Entretanto, surgiram importantes inovações legislativas no nosso ordenamento jurídico, nomeadamente o novo Estatuto Político-Administrativo da Região, a revisão da Constituição da República e a criação dos conselhos da ilha, as quais impõem uma reformulação dos diplomas em vigor sobre tal matéria.

Para além disso, a experiência vivida nestes últimos anos de governação autónoma aconselha que se proceda a algumas adaptações, de molde a permitir uma melhoria qualitativa nos trabalhos de planeamento.

Assim, a Assembleia Regional dos Açores decreta, nos termos da alínea *a*) do artigo 229.º da Constituição, o seguinte:

#### CAPÍTULO I

#### Natureza e estrutura do Plano Regional

##### Artigo 1.º

##### (Definição e objectivo do Plano Regional)

O Plano Regional é um instrumento tendente à racionalização da economia regional, visa o aproveitamento das potencialidades regionais e tem como objectivo o desenvolvimento económico e social da Região