do capítulo 10.º, artigo 280.º, n.º 22) «Encargos gerais — Diversas despesas — Aquisição de viaturas com motores para os serviços públicos», da referida tabela de despesa.

Ministério do Ultramar, 3 de Maio de 1965. — Pelo Ministro do Ultramar, *José Coelho de Almeida Cota*, Subsecretário de Estado da Administração Ultramarina.

Para ser publicada no *Boletim Oficial* de Cabo Verde. — *J. Cota.*

Missão de Estudos Agronómicos do Ultramar

Orçamento de receita e despesa para 1965 suplementar ao orçamento publicado no «Diário do Governo» n.º 37, 1.ª série, de 13 de Fevereiro de 1965

Receita

CAPÍTULO ÚNICO

Artigo único. «Subsídio concedido por força do orçamento de despesa para 1964 do Fundo de Fomento e Propaganda do Café para prosseguimento dos estudos de biologia e tecnologia» . .	300 000$00

Despesa

CAPÍTULO ÚNICO

Artigo 2.º «Despesas com material»	300 000$00

Missão de Estudos Agronómicos do Ultramar, 12 de Abril de 1965. — O Agrónomo Chefe da Missão, *Hélder José Lains e Silva.*

Aprovo. — Em 20 de Abril de 1965. — O Ministro do Ultramar, *Joaquim Moreira da Silva Cunha.*

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Decreto n.º 46 323

Pelo Decreto n.º 41 806, de 8 de Agosto de 1958, estabeleceram-se as bases da indústria de aluguer de automóveis sem condutor.

Como se acentuou no respectivo relatório, pretendeu-se assim corresponder a numerosas solicitações e introduzir em Portugal uma modalidade da indústria transportadora já existente em muitos países.

Sobretudo teve-se em vista servir os interesses turísticos, já que muitos turistas, principalmente estrangeiros, se utilizam desse meio para as suas deslocações e através de um sistema de permutas ou representações internacionais se organizam inúmeras viagens.

Trata-se, pois, essencialmente, de uma modalidade de transporte fora de série, que o seu utilizador aproveita como melhor entende e cuja legalização se considerou então oportuna.

Ao mesmo tempo teve-se em vista obstar a que proliferassem actividades similares clandestinas e que essa modalidade afectasse o menos possível a economia do transporte de aluguer, quer através de tarifas, quer da qualidade dos veículos a utilizar e de outras exigências.

Por isso se elaboraram as tarifas dos automóveis de aluguer sem condutor por forma a não prejudicarem o aluguer com motorista, além de se exigir um número mínimo de seis veículos novos ou em estado de novos, seguros em regime adequado, dispondo as empresas de instalações prèviamente aprovadas pelo Secretariado Nacional da Informação, etc., ao mesmo tempo que se proibia o traspasse (excepto *mortis causa*).

A este licenciamento, cujas condições dão certa garantia de idoneidade financeira e técnica das empresas exploradoras, entendeu-se que não devia corresponder qualquer contingentamento, cabendo ao Governo refrear ou expandir a indústria conforme as necessidades aconselhassem.

Dentro deste esquema doutrinário e legal, a Direcção-Geral de Transportes Terrestres elaborou as respectivas normas de licenciamento e foram concedidas cerca de 800 licenças até Julho de 1961.

Nessa altura considerou-se, porém, necessário fazer uma pausa, não só para se avaliar até que ponto seriam suficientes as licenças já concedidas, como também para se poder apreciar a utilidade prática da indústria de automóveis de aluguer sem condutor e a sua correlação com outras actividades afins.

No período entretanto decorrido a experiência mostra que tal actividade correspondeu a uma necessidade que se acentua cada vez mais, especialmente no que respeita ao turismo rico praticado por estrangeiros, que do ponto de origem ou na escala de desembarque alugam um veículo e dele se servem como e até onde desejam, permitindo assim uma grande liberdade de circulação hoje adoptada em todos os países turísticos.

O mesmo parece não poder dizer-se quanto à existência de actividades semelhantes exercidas à margem da lei ou até quanto à concorrência à indústria de aluguer com motorista. Mas estes são dois problemas que as autoridades competentes devem resolver através de uma rigorosa fiscalização, prevendo-se neste diploma o agravamento das penas aplicáveis em casos de contravenção.

As circunstâncias apontadas, os pareceres obtidos dos serviços competentes deste Ministério, do Secretariado Nacional da Informação e do Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis, bem como o elevado número de pedidos de licenciamento que aguardam decisão, aconselham uma revisão do referido diploma, a fim de se resolver o problema de acordo com a experiência e se ocorrer às necessidades da próxima campanha turística.

Assim, considerando os fundamentos económicos da indústria de aluguer de automóveis sem condutor e a sua justificação; ponderada a sua posição na política geral de coordenação de transportes; tendo presente a necessidade de reestruturar essa actividade e promover a sua expansão pelas zonas turísticas do País; importando defendê-la de outras similares actuantes à margem da lei e agravar as sanções aos infractores; ouvidos os serviços do Ministério e o respectivo Grémio, julga-se agora oportuno alterar o Decreto n.º 41 806, de 8 de Agosto de 1958.

Nestes termos, tendo em conta os interesses económicos e turísticos em causa, bem como a necessidade de estruturar e salvaguardar convenientemente a indústria de aluguer de automóveis sem condutor;

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo 1.º São alterados os artigos 4.º, 5.º, 7.º, 8.º e 11.º do Decreto n.º 41 806, de 8 de Agosto de 1958, que passam a ter, respectivamente, as seguintes redacções:

Art. 4.º . . . . . .

a) Estar o respectivo requerente domiciliado ou ter sede, filial ou agência no concelho para onde requereu

a exploração do veículo e ser titular de, pelo menos, doze licenças na sede da exploração relativas ao mesmo tipo de veículos, sem prejuízo dos licenciamentos anteriores.

b) . . . . . .
c) . . . . . .
§ 1.º . . . . . .
§ 2.º . . . . . .
§ 3.º . . . . . .
§ 4.º . . . . . .

Art. 5.º As licenças serão canceladas:

a) Se os veículos a que respeitarem não iniciarem a exploração do serviço 120 dias após a sua concessão.
b) . . . . . .
c) . . . . . .
§ 1.º . . . . . .

§ 2.º Se, por efeito do cancelamento de uma licença nos casos do parágrafo anterior, deixar de se observar a condição da última parte da alínea *a*) do artigo 4.º, as demais licenças de que for titular o mesmo industrial só serão canceladas se ele não usar da faculdade que lhe concede o parágrafo anterior no prazo de 90 dias, a contar do cancelamento.

Art. 7.º O aluguer de veículos sem condutor só pode contratar-se na sede de exploração indicada na respectiva licença ou nas suas filiais e agências.

Art. 8.º . . . . . .

§ único. As taxas referidas no corpo deste artigo serão fixadas pelas empresas exploradoras, com observância dos limites que forem estabelecidos pelo Ministro das Comunicações, e expostas em lugar bem visível na respectiva sede, filiais ou agências.

Art. 11.º Serão punidos:

a) Com multa de 5000$:

1.º O aluguer de veículos sem a respectiva licença ou com a licença cancelada;
2.º A cobrança de preços com base em taxas que não respeitem os limites fixados nos termos do artigo 8.º;
3.º A infracção do artigo 10.º

b) Com multa de 1000$:

1.º A tentativa da inobservância dos limites fixados para as taxas;
2.º A infracção do artigo 7.º

c) Com a multa de 500$, a infracção do artigo 9.º

§ único. A reincidência na infracção prevista no n.º 1.º da alínea *a*) deste artigo será punida com a multa de 10 000$ e em caso de nova reincidência com a apreensão do veículo por doze meses.

Art. 2.º A fiscalização da indústria de aluguer de automóveis sem condutor compete à Direcção-Geral de Transportes Terrestres e demais autoridades com atribuições na matéria de transportes e também ao Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis.

Art. 3.º O Ministro das Comunicações pode determinar que os automóveis de aluguer sem condutor tenham uma matrícula especial.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 3 de Maio de 1965. — AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ — *António de Oliveira Salazar* — *Carlos Gomes da Silva Ribeiro.*

IMPRENSA NACIONAL DE LISBOA