

Màs de ...

Mapa do imposto de camionagem cobrado neste concelho no mês supra

[illegible]

Repatriação de Finanças do concelho d..., ... de ... de 193...

O Chefe da Repartição de Finanças,

Gabinete do Ministro

Decreto-lei n.º 22.717

Usando da faculdade conferida pela 2.^a parte do n.º 2.º do artigo 108.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º São considerados condutores profissionais os indivíduos que pelas secções técnicas dos serviços de viação sejam julgados aptos a conduzir automóveis pesados.

§ único. Aos indivíduos habilitados com cartas de condutores de automóveis pesados e condutores mecânicos, passadas pelas extintas comissões técnicas de automobilismo, é facultado requererem, dentro do prazo de seis meses a contar da data da publicação deste decreto, que, sem mais formalidades ou despesas, seja registado nas suas cartas o averbamento de condutor profissional. Findo aquele prazo nenhum condutor poderá conduzir automóveis pesados sem que da sua carta conste o averbamento de condutor profissional, ficando os transgressores incurso na alínea b) do artigo 145.º do decreto n.º 18:406, de 31 de Maio de 1930.

Art. 2.º Aos candidatos a condutores de automóveis pesados serão exigidos os documentos referidos no artigo 86.º do decreto n.º 18:406, de 31 de Maio de 1930, devendo do atestado médico constar que têm aptidão física e robustez suficientes para o exercício do profissionalismo. Além de outras que venham a ser impostas, os referidos candidatos serão submetidos às provas a que se refere o artigo 45.º do decreto n.º 19:545, de 31 de Março de 1931.

Art. 3.º As cartas passadas pelas secções técnicas dos serviços de viação e extintas comissões técnicas de automobilismo aos condutores de motocicletas sem ou com carro lateral ou similares ou de automóveis ligeiros não habilitam à condução de automóveis pesados e só têm validade para os tipos de veículos nelas mencionados. Fica assim interpretado o disposto no artigo 85.º do decreto n.º 18:406, de 31 de Maio de 1930.

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

Paços do Governo da República, 22 de Junho de 1933.— ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *António de Oliveira Salazar* — *Albino Soares Pinto dos Reis Júnior* — *Manuel Rodrigues Júnior* — *Luiz Alberto de Oliveira* — *Aníbal de Mesquita Guimarães* — *Duarte Pacheco* — *Armindo Rodrigues Monteiro* — *Gustavo Cordeiro Ramos* — *Sebastião Garcia Ramires*.

Decreto n.º 22:718

Em face das repetidas reclamações feitas pelas empresas ferroviárias contra o estabelecimento de carreiras em automóveis pesados e ainda ante a concorrência desordenada entre os próprios camionistas, de que resulta não só a ruína de muitos, como também uma irregular e deficiente exploração das carreiras, em prejuízo das regiões servidas, resolveu o Govêrno, por portaria de 15 de Abril de 1931, nomear uma comissão para proceder ao estudo da regulamentação dos transportes em automóveis pesados e à sua conjugação com os transportes ferroviários.

Os fins de Fevereiro do ano corrente apresentou a comissão o resultado dos seus estudos, salientando que as conclusões apresentadas foram, na sua maioria, aprovadas por unanimidade dos seus membros, entre os quais se contavam dois representantes das empresas ferroviárias, um pela via larga e outro pela via estreita,

e dois representantes dos concessionários de carreiras, um pelo norte e outro pelo sul do País.

A comissão trabalhou com decidida boa vontade no sentido de conciliar os diversos e complexos interesses em jogo: os do Estado e os do público, os das empresas de camionagem e os das companhias ferroviárias.

Inspirado no projecto da comissão e tendo presente a acção altamente civilizadora e de fomento que a camionagem representa, pois pela sua própria natureza permite o contacto directo das mais distantes e isoladas regiões com as de maior civilização e com os grandes centros produtores e de consumo, mas, reconhecendo que o desenvolvimento desregrado da camionagem tem contribuído de algum modo para a instabilidade económica dos caminhos de ferro, o Governo dita as bases de conjugação desses dois importantes meios de transporte, confiando que, no futuro, da sua acção combinada resultem vantagens efectivas para a economia da Nação.

Nessa conjugação visa-se, essencialmente, definir os campos de acção próprios de cada um daqueles meios de transporte, facilitando o estabelecimento de carreiras automóveis e a sua expansão sempre que elas constituam elementos de ligação das regiões que servem com a rede ferroviária ou que as sirvam em condições de manifesta superioridade e dificultando, pelo contrário, a sua exploração sempre que disso resulte concorrência comercial ao caminho de ferro em prejuízo da economia da Nação.

Mantém-se a classificação dos transportes em automóveis pesados em duas categorias — transportes colectivos e transportes de aluguer — consoante o modo como o público os utiliza e dêles dispõe, ficando os últimos, quando destinados a passageiros, reservados a agrupamentos de indivíduos que dêles se sirvam em seu exclusivo proveito e em percurso de sua escolha.

As comunicações estabelecidas por transportes colectivos foi conservada a designação de «carreiras», as quais, segundo a normalidade da sua exploração, foram divididas em regulares e eventuais. Estas, tendo a sua exploração limitada a cinco dias por mês, e destinando-se essencialmente a provocar a expansão económica daquelas regiões cujo grau de desenvolvimento não justifica o estabelecimento de uma carreira regular, não necessitam de ser encaradas em confronto com os transportes ferroviários, sendo-o portanto somente as carreiras regulares.

Sob o aspecto da sua conjugação com os transportes ferroviários, as carreiras regulares dividem-se, naturalmente, nas duas seguintes categorias: independentes e interferentes. Ao contrário das independentes, as interferentes afectam económica e comercialmente o caminho de ferro, e, conforme essa interferência nêles se faz sentir, classificam-se em afluentes, complementares e concorrentes.

Em princípio, e para salvaguardar, pela compensação justa dos seus direitos, os interesses de cada um dos meios de transporte, cuja conjugação ora se estabelece, será classificada como independente toda a carreira servindo povoações situadas fora de uma zona de 20 quilómetros, repartidos por metade, para um e outro lado duma via férrea, e como interferente toda a carreira de percurso superior a 100 quilómetros, podendo porém esta classificação ser alterada, em casos especiais, mediante reclamação devidamente fundamentada, feita perante os serviços de viação.

Acentue-se, contudo, que a classificação das carreiras por esta forma não implica para qualquer delas a proibição do seu estabelecimento, tendendo apenas a determinar as condições a que êste tem de subordinar-se quanto ao encargo tributário e extensão do seu exercício. Com efeito, êste regulamento não torna ex-

tensiva às carreiras concorrentes a liberdade de transporte de mercadorias e estabelece, para cada categoria de carreiras, o pagamento de determinada percentagem do imposto de camionagem, que, sendo mínima para as afluentes com serviço combinado e para as complementares, estimula de preferência o seu estabelecimento.

Sendo as regiões mais ricas e de maior desenvolvimento aquelas a que afluem, naturalmente, maior número de carreiras, sucede que a breve trecho se verifica que êsse número é exagerado em relação ao movimento económico local, resultando para alguns concessionários a falência, e para todos uma exploração fracamente remuneradora, ou mesmo deficitária. Para contrariar esta consequência inevitável do livre estabelecimento de carreiras e para criar a necessidade de explorar as regiões mais pobres ou de menor progresso, deverão os serviços de viação proceder a um inquérito administrativo sobre a utilidade de cada carreira requerida, atendendo, muito especialmente, ao número das já existentes na área respectiva. Neste inquérito, e quando se trate de uma carreira concorrente de uma linha férrea, será dada preferência à empresa ferroviária que a explora, desde que o requeira antes de terminado o inquérito.

Para as carreiras regulares é necessário ainda, para que possa ser dada a respectiva autorização, que sejam satisfeitas as condições de ordem técnica que forem impostas, nos termos da lei em vigor, pelos serviços de viação, obrigando-se os requerentes a caucionar a manutenção da carreira, pelo prazo de validade da sua concessão, que êste decreto fixa em cinco anos, renovável por igual período.

Em ordem a garantir a continuidade da carreira, por nisto se interessar directamente aquele que a explora, impõe-se ao concessionário a perda da respectiva caução quando interrompa, sem motivo justificado, a sua exploração.

Prevê ainda êste decreto, aliás como excepção, a possibilidade de se realizarem carreiras provisórias em regiões não servidas por carreiras regulares e simplesmente para ocorrer a necessidades de tráfego, de carácter temporário.

Seguidamente estabelecem-se medidas tendentes a assegurar aos transportes em automóveis pesados a máxima segurança e comodidade, factores indispensáveis ao seu regular funcionamento e eficaz exploração, e que, descuidados por largo tempo, contribuíram de modo sensível para o seu descrédito, dificultando a sua expansão. Tais medidas abrangem, em primeiro lugar, a obrigatoriedade de horários, que os serviços de viação fixarão atendendo às velocidades máxima e média permitidas, à natureza e estado das estradas, às características dos carros empregados, e sempre de modo que o intervalo de tempo entre a partida de dois veículos em serviço no mesmo percurso não seja inferior ao que se julgou conveniente estabelecer para maior garantia daqueles que os utilizem.

Finalmente, exigindo-se a determinação rigorosa da carga útil e lotação dos carros, calculada esta em função da carga máxima e de acordo com as dimensões mínimas a reservar por passageiro, e tornando obrigatória a inspecção regular e periódica dos veículos e seus condutores, não permitindo a circulação dos primeiros sempre que disso possa resultar qualquer acidente ou transtorno grave, e proibindo o exercício de tal profissão a todos aqueles que não possuam a necessária resistência física ou competência técnica, ficam dêste modo, e como de há muito se impunha, salvaguardados os interesses não só do público como dos próprios concessionários e diminuída a contingência que tais transportes vinham oferecendo.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 108.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Regulamento especial de transportes em automóveis pesados

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º Os transportes em automóveis pesados classificam-se, para os efeitos d'este regulamento, em duas categorias: *particulares* e *públicos*.

Consideram-se *transportes particulares* aqueles em que os automóveis não são utilizados na exploração comercial de meios de comunicação e, em princípio, se destinam unicamente ao transporte dos donos e suas famílias ou de carga que lhes pertença.

Consideram-se *transportes públicos* aqueles em que os automóveis podem ser utilizados ou postos ao serviço de quaisquer pessoas, mediante o pagamento de uma remuneração fixada por tarifa ou ajuste particular.

§ único. Os serviços de viação poderão autorizar que em automóveis pesados particulares seja transportado pessoal ao serviço das empresas proprietárias, quando acompanhado do respectivo ferramental e com destino a trabalhos em comum.

Art. 2.º Os transportes públicos podem ser *colectivos* ou de *aluguer*.

Consideram-se *colectivos* os transportes em que os veículos são utilizados por lugar da sua lotação ou por fracção da sua carga para transporte, segundo itinerários próprios, de passageiros ou de mercadorias, podendo servir a quaisquer pessoas, sem ficar ao serviço de nenhuma delas.

Consideram-se de *aluguer* os transportes em que os veículos são alugados no conjunto da sua lotação ou da sua carga para transporte de passageiros, bagagens ou mercadorias, segundo itinerários da escolha dos seus alugadores e para seu exclusivo serviço.

§ 1.º São classificados como colectivos, embora explorados em regime de aluguer, os transportes de bagagens e mercadorias por conta de qualquer entidade que as tenha recebido de terceiros.

§ 2.º São considerados de aluguer, embora explorados em regime de transporte colectivo, os transportes em automóveis de carga, de frutas e hortaliças, e bem assim de cabazes com peixe, roupa e artigos diversos de venda nas feiras, acompanhados dos respectivos vendedores de peixe, lavadeiras e feirantes.

§ 3.º Os transportes de excursionistas em automóveis pesados, que lhes sejam reservados, são transportes de aluguer, mas não podem ser explorados sem prévia autorização dos serviços de viação e mediante o pagamento da taxa anual de 200\$ por cada carro.

Art. 3.º Os transportes de aluguer para passageiros em automóveis pesados apenas poderão ser explorados por concessionários de carreiras regulares, com viaturas a elas adstritas, e que sejam sua propriedade, devendo previamente munir-se da respectiva licença passada pelos serviços de viação, mediante o pagamento da taxa anual de 100\$ por cada carro.

§ 1.º Exceptuam-se do disposto neste artigo os transportes de excursionistas e os casos especiais devidamente autorizados pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, sob proposta dos serviços de viação, tais como os transportes feitos em regiões não servidas por carreiras regulares.

§ 2.º Para os casos especiais a que se refere o parágrafo anterior a licença a conceder pelos serviços de viação terá a duração máxima de seis meses e por ela será cobrada a taxa fixa de 100\$.

§ 3.º As licenças para exploração de automóveis pesados de aluguer para passageiros ficam limitadas aos concessionários das carreiras regulares nos percursos onde as haja.

Art. 4.º Nos automóveis pesados de aluguer para transporte de passageiros apenas poderão viajar, salvo nos casos previstos no § 1.º do artigo 3.º, indivíduos pertencentes ao mesmo agrupamento familiar, escolar ou associativo.

Art. 5.º Os automóveis pesados de aluguer para transporte de mercadorias só podem transportar mercadorias por conta de um único expedidor.

§ único. Exceptuam-se os transportes referidos no § 2.º do artigo 2.º, os quais ficam porém sujeitos ao pagamento de uma taxa anual de 100\$ por cada carro.

Art. 6.º Os automóveis pesados de aluguer, além dos impostos normais que têm de pagar nos termos da lei em vigor, deverão, sempre que pretendam fazer percursos superiores a 100 quilómetros, munir-se de uma licença especial passada pelos serviços de viação, mediante o pagamento da taxa anual de 200\$.

CAPÍTULO II

Das carreiras

Art. 7.º As comunicações estabelecidas por transportes colectivos estão sujeitas a horários e tarifas e designam-se por *carreiras*. As carreiras são de duas espécies: *regulares* e *eventuais*.

Art. 8.º São consideradas *regulares* as carreiras que se fazem repetida e periodicamente no mesmo percurso, por efeito de uma concessão permanente.

§ 1.º O número de veículos a empregar em cada carreira regular será fixado pelos serviços de viação.

§ 2.º Sempre que inesperadamente apareçam passageiros que excedam a lotação dos veículos normalmente empregados numa carreira regular poderão ser feitos desdobramentos, sob condição de d'elles ser dado semanalmente conhecimento aos serviços de viação e de, nos veículos em excesso sobre o número fixado, serem colocadas tabuletas com a designação «Desdobramento».

§ 3.º As carreiras regulares podem ter, além do seu horário normal, um horário suplementar aplicável em dias de tráfego superior ao habitual.

Art. 9.º São consideradas *eventuais* as carreiras organizadas eventualmente entre locais não servidos por carreiras regulares ou entre locais servidos por estas carreiras e outros que o não sejam, e excepcionalmente ainda entre locais servidos por carreiras regulares, quando estas sejam insuficientes para assegurar o tráfego e a sua exploração por elas não seja afectada.

Art. 10.º As carreiras regulares são obrigadas ao transporte de malas postais, mediante remuneração fixada pela Administração Geral dos Correios e Telégrafos, mas sem prejuízo dos horários a que estejam subordinadas.

§ 1.º Para celebrar contratos ou ajustes de transporte de malas postais em automóveis pesados, a Administração Geral dos Correios e Telégrafos deverá sempre exigir das respectivas empresas documentos, passados pelos serviços de viação, comprovativos de estarem legalmente constituídas e de terem satisfeito a todas as prescrições d'este regulamento.

§ 2.º Das questões suscitadas entre os concessionários das carreiras e a Administração Geral dos Correios e Telégrafos há recurso para o Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

Art. 11.º As carreiras regulares classificam-se, sob o aspecto da sua conjugação com os transportes ferroviários, em duas categorias:

a) *Carreiras independentes*;

b) Carreiras *interferentes*.

§ 1.º São consideradas *independentes* as carreiras que não interferem economicamente com o caminho de ferro, estabelecendo comunicações entre localidades não servidas pela via férrea, ou por ela servidas, com maiores percursos efectivos, quando indirectamente, e com percursos que excedam em mais de 100 por cento os das carreiras, quando directamente (em estações próprias ou a distância não superior a 1 quilómetro).

§ 2.º São consideradas *interferentes* as carreiras cuja exploração afecta económica e comercialmente o caminho de ferro, quer exercendo uma função concorrente quer adjuvante.

Art. 12.º As carreiras que servem povoações situadas fora de uma zona de 20 quilómetros, ao longo de qualquer via férrea, marcada a 10 quilómetros para um e outro lado da via, são sempre classificadas como *independentes*, emquanto, perante os serviços de viação, não fôr feita a prova de que estabelecem concorrência comercial com o caminho de ferro.

Art. 13.º As carreiras que tiverem um percurso superior a 100 quilómetros são sempre classificadas como *interferentes*, emquanto se não provar, perante os serviços de viação, que, nos termos do § 1.º do artigo 11.º, podem ser consideradas como *independentes*.

Art. 14.º As carreiras *interferentes* classificam-se nos tipos seguintes:

- a) Carreiras *afuentes*;
- b) Carreiras *complementares*;
- c) Carreiras *concorrentes*.

Art. 15.º Consideram-se *afuentes* as carreiras que, partindo de localidades não servidas por linha férrea, afluem à estação de caminho de ferro mais próxima, com serviço completo, exercendo assim, pela drenagem de passageiros e mercadorias através da via férrea, uma função adjuvante do caminho de ferro, quer tenham ou não serviço combinado com as respectivas empresas ferroviárias.

§ 1.º Excepcionalmente poderão os serviços de viação, ouvidas as empresas ferroviárias interessadas, autorizar que as carreiras *afuentes* sejam ligadas a outras estações, desde que a estação *terminus* escolhida seja mais importante que a próxima e não diste da localidade servida mais do dobro da distância desta à estação mais próxima.

§ 2.º As carreiras *afuentes*, com a testa de origem comum, não podem ter horários que permitam serviço combinado entre si.

§ 3.º As empresas ferroviárias não podem estabelecer serviço combinado, em qualquer estrada, com mais de uma empresa concessionária de carreiras regulares.

Art. 16.º Consideram-se *complementares* as carreiras estabelecidas por iniciativa de uma empresa ferroviária, directamente ou por contrato com empresas de automóveis pesados, para assegurar o tráfego, por estrada, de passageiros ou mercadorias de qualquer natureza, no percurso compreendido entre os extremos de um tróço de via férrea da sua concessão, onde a empresa tenha suspenso completamente o serviço ferroviário ou reduzido, de pelo menos 20 por cento, o número de comboios normalmente registados na mesma época do último ano.

§ 1.º A redução ou suspensão dos serviços ferroviários num tróço de via férrea onde haja sido estabelecida uma carreira complementar não implica a caducidade da concessão respectiva e é atributo indispensável para que a carreira mantenha essa classificação, com todas as vantagens que este regulamento lhe atribue.

§ 2.º Nos tróços de via férrea onde hajam sido estabelecidas carreiras complementares poderão ser suprimidas paragens de comboios, em estações intermedia-

rias, quando estas, ou as localidades que elas servem, fiquem no percurso das carreiras complementares.

Art. 17.º Consideram-se *concorrentes* as carreiras que ligam localidades servidas directamente por caminho de ferro quando o percurso neste não seja mais do dobro do das carreiras, as que, ligando embora localidades não servidas directamente por via férrea, estabelecem comunicações de mais extenso percurso do que o caminho de ferro, e, de um modo geral, todas as carreiras que não sejam *independentes*, *afuentes* ou *complementares*.

CAPÍTULO III

Do regime de exploração

SECÇÃO I

Carreiras regulares

Art. 18.º As carreiras regulares são exploradas em regime de liberdade e dentro dos limites seguintes:

I. — Carreiras *independentes*:

- a) Livre escolha dos horários disponíveis;
- b) Pagamento de 50 por cento do imposto de camionagem;
- c) Liberdade de transporte de mercadorias;
- d) Tarifa mínima por passageiro-quilómetro: igual à tarifa geral de 3.ª classe nos caminhos de ferro;
- e) Tarifa máxima por passageiro-quilómetro: igual à tarifa geral de 1.ª classe nos caminhos de ferro;
- f) Tarifa mínima por tonelada-quilómetro.

II. — Carreiras *afuentes*:

1.º Quando tenham serviço combinado com as empresas ferroviárias:

- a) Prioridade de horários para ligação aos comboios;
- b) Pagamento de 25 por cento do imposto de camionagem;
- c) Liberdade de transporte de mercadorias;
- d) Tarifa mínima por passageiro-quilómetro: igual à tarifa geral de 3.ª classe nos caminhos de ferro;
- e) Tarifa máxima por passageiro-quilómetro: igual à tarifa geral de 1.ª classe nos caminhos de ferro;
- f) Tarifa mínima por tonelada-quilómetro.

2.º Quando não tenham serviço combinado com as empresas ferroviárias:

- a) Livre escolha dos horários disponíveis;
- b) Pagamento de 50 por cento do imposto de camionagem;
- c) Liberdade de transporte de mercadorias;
- d) Tarifa mínima por passageiro-quilómetro igual à tarifa geral de 3.ª classe nos caminhos de ferro;
- e) Tarifa máxima por passageiro-quilómetro igual à tarifa geral de 1.ª classe nos caminhos de ferro;
- f) Tarifa mínima por tonelada-quilómetro.

III. — Carreiras *complementares*:

1.º Para serviço de passageiros:

- A) Enquanto o mesmo percurso fôr servido por carreiras cujas concessões sejam mais antigas:
 - a) Livre escolha dos horários disponíveis;
 - b) Pagamento de 25 por cento do imposto de camionagem;
 - c) Tarifa mínima, não inferior à mais baixa que, nos termos deste regulamento, tenha sido adoptada no mesmo percurso por qualquer dos concessionários.

B) Quando não haja concessão mais antiga ou vierem a cessar as que existem:

- a) Prioridade de horários para ligação de comboios;

b) Pagamento de 25 por cento do imposto de camionagem;

c) Liberdade de tarifas, desde que não sejam inferiores às tarifas mínimas, nem superiores às tarifas gerais nos caminhos de ferro, de que são complementares.

2.º Para serviço de mercadorias:

a) Prioridade de horários para ligação aos combóios;

b) Pagamento de 25 por cento do imposto de camionagem;

c) Tarifas por tonelada-quilómetro, não superiores às tarifas do caminho de ferro respectivo.

IV.— Carreiras concorrentes:

a) Livre escolha dos horários disponíveis;

b) Pagamento por inteiro do imposto de camionagem;

c) Proibição de transporte de mercadorias, com excepção de pequenos volumes até 15 quilogramas, que podem ser transportados nos veículos empregados em carreiras regulares de passageiros, até ao limite de 80 quilogramas por lugar vago;

d) Tarifa mínima por passageiro-quilómetro, igual à tarifa geral de 3.ª classe nos caminhos de ferro, acrescida de 10 por cento;

e) Tarifa máxima por passageiro-quilómetro, igual à tarifa geral de 1.ª classe nos caminhos de ferro.

§ único. A tarifa mínima por tonelada quilómetro, para as carreiras independentes e afluentes, é provisoriamente fixada em 1\$25.

Art. 19.º Nas carreiras de serviço público para transporte de passageiros não podem ser concedidos *passes* a funcionários do Estado, corpos e corporações administrativas ou particulares.

SECÇÃO II

Carreiras eventuais

Art. 20.º As carreiras eventuais estabelecidas nos termos do artigo 9.º só podem efectuar-se em dias de feiras, arraiais e festividades.

§ único. Os veículos a empregar nas carreiras eventuais devem satisfazer a todas as condições exigidas no Código da Estrada; ser conduzidos nos termos do artigo 60.º deste regulamento e possuir ficha de transportes colectivos.

Art. 21.º O regime estabelecido para as carreiras eventuais é o seguinte:

a) Livre escolha de horários;

b) Pagamento do imposto de camionagem;

c) Proibição de transporte de mercadorias;

d) Tarifas máxima e mínima iguais às estabelecidas para as carreiras independentes.

CAPÍTULO IV

Da concessão das carreiras

Art. 22.º Compete aos serviços de viação, sob a autoridade do Ministro das Obras Públicas e Comunicações, deliberar sobre os pedidos de concessão de carreiras e proceder à respectiva classificação.

§ 1.º Os despachos de concessões serão publicados no *Diário do Governo* e nêles será indicada a classificação da carreira.

§ 2.º As carreiras eventuais só podem ser exploradas por concessionários de carreiras regulares, salvo casos especiais devidamente justificados perante a Direcção dos Serviços de Viação, não podendo o seu serviço abranger no mesmo percurso mais de cinco dias em cada mês.

Art. 23.º Os pedidos de concessão, suspensão ou transferência de carreiras regulares são dirigidos aos servi-

ços de viação e entregues nas suas secções técnicas para serem devidamente informados; os pedidos referentes a carreiras eventuais são resolvidos directamente por aquelas secções.

Art. 24.º O serviços de viação só poderão autorizar carreiras regulares que satisfaçam às seguintes condições:

1.º Terem os automóveis que nelas houverem de ser empregados os requisitos exigidos pelo Código da Estrada e obrigarem-se os requerentes, por si e pelos respectivos condutores, a cumprir o estipulado no artigo 60.º deste regulamento;

2.º Obrigarem-se os requerentes a caucionar por depósito ou garantia bancária a manutenção das carreiras, pelo prazo de validade da respectiva concessão, que será sempre de cinco anos, renovável por igual período. A cessação voluntária da exploração de uma concessão antes de seu termo legal envolverá sempre a perda da caução respectiva;

3.º Obrigarem-se os requerentes a cumprir rigorosamente os horários e tarifas aprovados pelos serviços de viação e todas as condições constantes da respectiva licença.

§ 1.º O valor da caução a que se refere o n.º 2.º deste artigo é fixado à razão de 50\$ por cada quilómetro do percurso, contado entre os pontos extremos da concessão, não podendo nunca ser inferior a 1.000\$.

§ 2.º Quando o concessionário de uma carreira tiver motivo justificado para a suspender, deverá requerer aos serviços de viação a necessária autorização.

Art. 25.º Os serviços de viação elaborarão um mapa especial com todas as carreiras regulares existentes.

Art. 26.º Excepcionalmente, onde não haja carreiras regulares, mas em regime idêntico de exploração, poderão ser autorizadas carreiras provisórias até seis meses, para satisfazer necessidades temporárias de tráfego.

Art. 27.º Sempre que os serviços de viação verifiquem que determinado percurso é servido por número suficiente de carreiras regulares, deverão propor ao Ministro das Obras Públicas e Comunicações que seja suspensa a concessão de novas carreiras no mesmo percurso, até que as circunstâncias se modifiquem.

§ único. Para os efeitos deste artigo deverão os concessionários de carreiras enviar aos serviços de viação, até ao dia 10 de cada mês, nota dos passageiros-quilómetros correspondente ao mês anterior.

Art. 28.º Dos requerimentos dirigidos aos serviços de viação para a exploração de carreiras regulares deverá sempre constar:

a) Nome, morada, concelho e distrito do requerente;

b) Horários, tarifas e percursos simples;

c) Número de viagens a efectuar normalmente;

d) Itinerários;

e) Indicação do número e tipo dos veículos a empregar;

f) Número de paragens obrigatórias e sua designação.

§ único. Dos requerimentos dirigidos às secções técnicas dos serviços de viação para carreiras eventuais deve constar:

a) Nome do concessionário e indicação da carreira regular que explora;

b) Indicação do número e tipo dos veículos a empregar;

c) Tarifas e percurso simples;

d) Itinerários.

Art. 29.º Todo o pedido de concessão de carreiras regulares deverá ser acompanhado de documento comprovativo de se ter efectuado, na secretaria dos serviços de viação, um depósito de 500\$. Recebido o pedido, mandarão estes serviços, no prazo de quinze dias, proceder a um inquérito administrativo sobre a utilidade da carreira requerida, que deverá estar concluído no prazo

de trinta dias, e no qual todos os interessados deverão ser convidados a apresentar as suas reclamações. Perante o resultado do inquérito, os serviços de viação, no mais breve prazo, que não poderá ir além de trinta dias, autorizarão ou não a concessão, e, em caso afirmativo, determinarão o prazo dentro do qual a carreira terá de ser iniciada. Se o requerente o não fizer ou desistir do pedido da concessão antes de a aproveitar, perderá o depósito acima referido, que constituirá receita dos serviços de viação.

Art. 30.º O concessionário deverá requerer tantos certificados do título de concessão quantos julgar necessários para que cada um dos carros da carreira, fixados nos termos do § 1.º do artigo 8.º, seja sempre portador de um. Os certificados são concedidos pelos serviços de viação, mediante o pagamento de 100\$ por cada um e por ano.

Art. 31.º O concessionário deverá sempre explorar as suas carreiras com veículos que sejam propriedade sua, salvo casos de força maior, em que poderá empregar, mediante prévia autorização, carros de terceiros.

Quando seja impossível pedir autorização prévia, deverá apresentar justificação no dia imediato, expondo os motivos dessa impossibilidade.

Art. 32.º As carreiras mixtas de passageiros e mercadorias só podem ser autorizadas quando nos veículos houver disposição apropriada que separe as mercadorias dos passageiros.

Art. 33.º Só poderão ser concedidas carreiras a entidades individuais ou colectivas com a necessária capacidade jurídica e tais concessões nunca poderão ser transferidas.

§ único. Excepcionalmente e durante o prazo de noventa dias, a contar da publicação deste regulamento, poderão os serviços de viação autorizar a transferência de concessões já existentes, quando para ela se aleguem motivos devidamente justificados.

Art. 34.º São mantidas todas as concessões existentes à data da publicação deste regulamento, ficando porém sujeitas a todas as suas prescrições, com excepção apenas do disposto no artigo 29.º, que só é aplicável a novas concessões.

§ único. Para as concessões mencionadas neste artigo o prazo de cinco anos estipulado no § 2.º do artigo 24.º começará a ser contado desde o dia em que tiver sido concedida a última licença ao concessionário.

Art. 35.º Para as concessões de novas carreiras classificadas como *concorrentes* será dada preferência às empresas ferroviárias que explorem a linha férrea da mesma zona, quando estas também requeiram nos termos do artigo 29.º e antes de terminado o inquérito administrativo a que se refere o dito artigo.

CAPÍTULO V

Dos itinerários

Art. 36.º Aos automóveis empregados em carreiras é permitido atravessar ou parar e tomar ou largar passageiros, bagagens ou mercadorias em todas as localidades, segundo as normas estipuladas pelas autoridades locais, de acordo com os serviços de viação e nos termos do Código da Estrada.

§ único. Contudo, nas localidades onde vigorar, por concessão dos corpos administrativos, o exclusivo de transportes colectivos, em que seja abrangido o transporte automóvel, não poderão os veículos referidos neste artigo tomar passageiros, bagagens ou mercadorias — se o transporte destas também for incluído no exclusivo e devidamente efectivado — dentro da área concedida, desde que o local do destino fique dentro da mesma área.

Art. 37.º Os serviços de viação, ouvidas as respectivas câmaras municipais, determinarão, para cada caso,

os locais de acesso, itinerários e demais normas a que deverá obedecer o trânsito de veículos de transporte colectivo.

CAPÍTULO VI

Dos horários

Art. 38.º Os serviços de viação fixarão os horários das carreiras regulares e especialmente determinarão que o intervalo entre a partida de dois veículos de empresas diversas ou da mesma empresa, numa dada carreira, não seja inferior a:

- 15 minutos para percursos até 10 quilómetros;
- 30 minutos para percursos até 50 quilómetros;
- 60 minutos para percursos até 100 quilómetros;
- 120 minutos para percursos superiores a 100 quilómetros;

salvo casos especiais de desdobramento previstos no § 2.º do artigo 8.º

§ 1.º Os horários normais são estabelecidos pelos serviços de viação a quando da concessão das carreiras.

§ 2.º Os horários suplementares, em dias de tráfego superior ao normal, são aprovados previamente pelos serviços de viação, mediante requerimento do concessionário interessado, onde se indique o número de dias da sua aplicação.

Art. 39.º Na organização dos horários das carreiras os serviços de viação atenderão, para determinação das velocidades permitidas, às condições das estradas e características dos veículos.

§ único. Em qualquer caso as velocidades instantânea e média de marcha dos automóveis pesados empregados nas carreiras, determinada esta sem contar os tempos de paragem, não poderão exceder respectivamente 50 e 30 quilómetros por hora.

Art. 40.º Para alterar os horários normais das carreiras deverá o respectivo concessionário requerer nesse sentido aos serviços de viação. As alterações requeridas consideram-se aprovadas se aos requerentes não for comunicado o contrário, pelos serviços de viação, no prazo de vinte dias.

Art. 41.º Na fixação de horários para as carreiras de passageiros será dada prioridade, por ordem de antiguidade, quando não estejam estabelecidas prioridades regulamentares.

CAPÍTULO VII

Das tarifas

Art. 42.º As tarifas das carreiras de automóveis pesados devem ser estabelecidas em harmonia com as disposições dos artigos 18.º, 43.º, 44.º e 45.º deste regulamento e estão sujeitas à aprovação dos serviços de viação.

Art. 43.º Os serviços de viação poderão excepcionalmente, mediante parecer favorável do Conselho Superior de Viação, quando lhes for requerido pelos concessionários de carreiras e em percursos inferiores a 50 quilómetros, aprovar tarifas mínimas especiais, que nunca poderão ser inferiores à taxa mínima de 3.ª classe estabelecida pela empresa ferroviária concorrente para o mesmo percurso, acrescida de 10 por cento.

Art. 44.º Quando duas ou mais carreiras tenham um troço de estrada comum e os seus percursos difiram pelo menos de 15 quilómetros as tarifas da carreira mais longa, desde o ponto de origem comum até qualquer ponto do troço comum, não poderão ser inferiores às correspondentes tarifas da outra carreira, acrescidas de 30 por cento.

Art. 45.º Em todas as espécies de carreiras regulares para transporte de passageiros é permitido o uso de bi-

lhotes de ida e volta e de assinaturas com validade até trinta dias, a preços reduzidos, não podendo porém a redução concedida ser superior, nos bilhetes, a 20 por cento, e nas assinaturas a 30 por cento dos preços das passagens normais, fixadas e aprovadas nos termos estabelecidos no artigo 42.º

CAPÍTULO VIII

Dos carros

Art. 46.º No interior dos carros destinados ao transporte colectivo de passageiros devem estar patentes tabelas impressas onde se indiquem a lotação e o número de matrícula do livrete de circulação do carro, os horários e as tarifas da carreira e quaisquer outros elementos de informação exigidos pelos serviços de viação.

Art. 47.º Todos os automóveis pesados empregados em carreiras deverão trazer no exterior e bem visivelmente a indicação do seu peso em vazio, incluindo a *carrosserie* (tara), bem como da carga útil de mercadorias ou lotação de passageiros, conforme se trate de carreiras de mercadorias ou de passageiros.

§ único. As legendas referentes à lotação e à carga útil conterão os dizeres «Transporte colectivo de n passageiros» ou «Transporte colectivo de n quilogramas de carga», escritos em letras encarnadas sobre o fundo branco de uma tabuleta de dimensões não inferiores a $0^m,80 \times 0^m,30$, a qual deve ser colocada na parte superior da frente do veículo.

Art. 48.º Os automóveis pesados empregados em transportes de aluguer ou em desdobramentos deverão trazer, exteriormente, um letreiro com a palavra «Aluguer» ou «Desdobramento», escrito em letras brancas sobre fundo encarnado, de dimensões iguais às estabelecidas para as letras da placa da frente dos automóveis.

Art. 49.º Nos automóveis pesados empregados em transportes particulares não é obrigatória a colocação de qualquer tabuleta ou letreiro.

Art. 50.º Os automóveis destinados a transportes colectivos e de aluguer devem satisfazer às condições de segurança e comodidade exigidas pelo Código da Estrada e às que forem estabelecidas pelas secções técnicas dos serviços de viação ou respectivos delegados, de acordo com as instruções dos serviços de viação, ficando sujeitos às inspecções que forem ordenadas por aquelas entidades.

Art. 51.º A lotação ou carga útil atribuída a cada automóvel é determinada pelas secções técnicas dos serviços de viação, segundo normas indicadas pelos serviços de viação. Na determinação da lotação dos automóveis destinados ao transporte de passageiros atribuir-se-ão 80 quilogramas a cada passageiro e respectiva bagagem.

§ 1.º Nos automóveis destinados ao transporte de passageiros todos os lugares a estes destinados devem ter assentos fixos, salvo nas plataformas, mas todos devem ser contados para efeitos de lotação. O espaço mínimo a reservar por passageiro será de $0^m,40 \times 0^m,70$, sendo $0^m,40 \times 0^m,30$ para o assento; a largura mínima das coxias, quando as houver, deverá ser de $0^m,30$.

§ 2.º O condutor da viatura deverá ficar separado dos passageiros por meio de uma divisória rígida; e a seu lado, do lado do volante, não é consentido levar qualquer passageiro.

§ 3.º Os veículos devem ter assegurada a entrada e saída dos passageiros pelo lado direito ou pela retaguarda, não havendo porém inconveniente que tenham também portas para a esquerda.

§ 4.º Nos automóveis que não tiverem no tejadilho dispositivo para bagagem o cálculo da lotação será baseado em 70 quilogramas por passageiro; mas neste caso apenas será permitido aos passageiros o transporte de pe-

quenos volumes que se não tornem incómodos e de peso não excedente a 10 quilogramas por cada lugar.

§ 5.º Não serão contadas, para efeitos de lotação, crianças até quatro anos de idade que viajem ao colo.

§ 6.º Em todos os automóveis empregados em transportes colectivos é obrigatória a manutenção de um indicador de velocidades em perfeito estado de funcionamento.

§ 7.º O veículo deverá ser munido de limpador automático de vidro (*pare-brises*), em perfeito estado de funcionamento, dianteiro ao condutor, e de um espelho retrovisor, que permita ver nitidamente os veículos que venham à retaguarda.

§ 8.º Todos os automóveis pesados empregados em carreiras de passageiros serão obrigados a trazer o feramental indispensável para ligeiras e correntes reparações, o que será regulamentado por instruções emanadas dos serviços de viação.

§ 9.º Independentemente do que acima se dispõe poderão ainda os serviços de viação adoptar outras medidas que julguem necessárias para maior garantia do público.

Art. 52.º Os automóveis pesados não poderão exceder $2^m,25$ de largura, $3^m,50$ de altura, contados desde o solo e incluindo bagagens no tejadilho, e 8 metros de comprimento, não sendo permitido o excesso de comprimento da *carrosserie* em relação ao *chassis*, que prejudique o equilíbrio do carro.

§ 1.º Exceptuam-se os automóveis que já estavam autorizados a circular à data da publicação do Código da Estrada (decreto n.º 18:406), sendo porém a respectiva circulação limitada às estradas indicadas pelos serviços de viação de acordo com o parecer do Junta Autónoma de Estradas.

§ 2.º Os serviços de viação podem proibir a circulação de automóveis pesados em estradas estreitas ou de curvas apertadas ou com rampas de acentuado declive ou em más condições de conservação ou segurança quando julguem poder prejudicar o trânsito ou provocar desastres.

Art. 53.º Nos automóveis empregados exclusivamente no transporte de mercadorias até 1:600 quilogramas só podem viajar até três pessoas, além do condutor mas sob a condição de as mesmas se empregarem na respectiva carga ou descarga.

Nos automóveis de mercadorias de maior tonelagem podem ser transportadas até cinco pessoas nas mesmas condições e para os mesmos fins.

Art. 54.º Nos automóveis destinados exclusivamente ao transporte de passageiros é permitida a condução das bagagens dos mesmos quando o respectivo peso não exceda 20 quilogramas por cada passageiro.

Art. 55.º Nos automóveis pesados de carga só podem transportar pessoal além do fixado no artigo 53.º desde que os respectivos proprietários requeiram e obtenham uma licença especial dos serviços de viação. A licença será passada gratuitamente em presença da ficha de inspecção de veículos e tendo em atenção as condições impostas para a segurança das pessoas transportadas, para o que dela deve constar a lotação, expressa exclusivamente no número de lugares sentados.

Art. 56.º Em todos os automóveis empregados em carreiras de serviço público será assegurado, embora excedendo a sua lotação, um lugar à fiscalização técnica e comercial do Estado, mediante a apresentação de um cartão especial, visado pelos serviços de viação.

Art. 57.º Em todos os veículos utilizados em transportes colectivos, que transportem indivíduos empregados na respectiva cobrança, deve haver assentos disponíveis para os referidos cobradores, salvo quando haja plataforma, não podendo aqueles, em caso algum, permanecer no estribo com a viatura em marcha.

CAPÍTULO IX

Da inspecção dos carros

Art. 58.º A todos os proprietários de automóveis pesados destinados ao transporte de passageiros será exigível a apresentação da respectiva ficha de inspecção.

A ficha conservar-se-á em poder do proprietário do veículo durante o tempo que mediar entre duas inspecções sucessivas.

Art. 59.º Os serviços de viação farão inspecionar, sempre que o julgarem conveniente, mas pelo menos de seis em seis meses, todos os automóveis empregados em carreiras, sendo os resultados averbados na respectiva ficha e devendo as mesmas inspecções realizar-se nos locais de estacionamento das carreiras.

§ 1.º Sempre que se verificar que qualquer veículo não apresenta as condições necessárias de segurança ou não oferece o indispensável conforto aos seus passageiros, será cassado o livrete de circulação e a respectiva ficha, que serão remetidos à competente secção técnica para aplicação, ao concessionário, das sanções a que houver lugar.

§ 2.º Sempre que sejam cassados os documentos acima referidos será entregue ao respectivo proprietário ou representante um verbete modelo n.º 26 do regulamento do Código da Estrada com indicação do artigo infringido e das reparações a efectuar.

§ 3.º Os mesmos documentos só serão restituídos depois de efectuadas as reparações que forem ordenadas e de pagas as multas impostas a que houver lugar.

§ 4.º Das resoluções tomadas nos termos deste artigo haverá recurso para os serviços de viação.

CAPÍTULO X

Dos condutores

Art. 60.º Só podem conduzir automóveis pesados de passageiros, em carreiras de serviço público, os condutores profissionais de menos de sessenta anos cujas cartas tenham a indicação «Serviço público de passageiros».

Esta indicação será aposta pela respectiva secção técnica, a requerimento do interessado, mediante a prestação de uma prova técnica complementar e a apresentação dos documentos seguintes:

a) Atestado que prove ter o requerente prática de dois anos, pelo menos, de condutor profissional;

b) Documento comprovativo de ter mais de vinte e três anos de idade;

c) Atestado comprovativo de possuir a aptidão física adequada à responsabilidade do serviço de carreiras e a robustez suficiente para o exercer intensivamente.

§ 1.º O atestado a que se refere a alínea c) do parágrafo anterior é passado pelo sub-inspector de saúde em data que não diste mais de três meses da sua apresentação e carece de confirmação de cinco em cinco anos para os condutores com menos de quarenta e cinco anos e de dois em dois anos para os condutores que tenham mais de quarenta e cinco anos.

§ 2.º Os serviços de viação podem sempre ordenar que qualquer condutor seja examinado pelo sub-inspector de saúde ou por outro médico, quando duvidem da existência das condições acima exigidas.

§ 3.º Não podem ser dispensados das condições exigidas neste artigo e seu § 1.º os indivíduos a que se referem os artigos 94.º e 95.º do Código da Estrada.

§ 4.º Os programas da prova técnica complementar, a que se refere este artigo, serão publicados pelos serviços de viação depois de aprovados pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

§ 5.º Os serviços de viação poderão, quando julgarem conveniente, sujeitar à prova técnica complementar

referida neste artigo os condutores que à data da publicação deste decreto tenham registado nas suas cartas os averbamentos de mecânico, auto pesado ou serviço público sem que para esse fim tenham prestado provas técnicas.

CAPÍTULO XI

Das penalidades

Art. 61.º As penalidades aplicáveis aos infractores das disposições do presente regulamento são:

1.º Pela transgressão do disposto no § 1.º do artigo 2.º, a multa de 500\$, ficando o veículo apreendido até a resolução do tribunal, quando o seu proprietário não queira pagar ou depositar voluntariamente a multa;

2.º Pela transgressão do disposto na alínea c) do n.º 4.º do artigo 18.º, multa de 30\$ por cada fracção de 15 quilogramas de peso a mais em cada volume;

3.º Pela exploração de transportes em automóveis pesados sem a devida concessão, multa de 250\$, que será elevada ao dobro em caso de reincidência;

4.º Pela transgressão do disposto no § único do artigo 36.º, multa de 150\$;

5.º Pela transgressão do disposto no artigo 27.º, § único, e no artigo 37.º, multa de 30\$;

6.º Pela transgressão dos horários aprovados, multa de 100\$. Em caso de reincidência o concessionário não poderá empregar o carro onde se tenha dado a transgressão, na carreira que explora, durante todo o tempo que os serviços de viação determinarem e que não poderá ser inferior a dez dias nem superior a trinta;

7.º Pela inobservância de qualquer das disposições relativas a tarifas previstas no capítulo VII deste regulamento, multa de 300\$. Em caso de reincidência será aplicada a penalidade estabelecida para a reincidência da transgressão prevista no número anterior;

8.º Pela transgressão das disposições dos artigos 46.º e 51.º, §§ 2.º e 8.º, multa de 30\$;

9.º Pelo emprêgo de veículos sem tabuleta (artigos 47.º e 48.º) ou pela sua utilização em serviços diversos dos indicados nas tabuletas, respectivamente as multas de 100\$ e 300\$.

Em caso de reincidência serão ainda aplicadas iguais multas, mas poderão ser cassadas as licenças dos veículos até resolução do tribunal, quando o respectivo proprietário se recusar a efectuar o pagamento ou depósito voluntário das multas.

10.º Pelo excesso de passageiros sobre a lotação fixada nos termos do artigo 51.º, multa de 25\$ por cada um;

11.º Pela inobservância das condições de segurança exigidas no artigo 50.º, proibição de os automóveis circularem até devida reparação verificada pelos delegados dos serviços de viação, a que acrescerá a multa de 150\$, quando as deficiências encontradas respeitarem aos órgãos de freio ou de direcção;

12.º Pela falta de comparência às inspecções a que se refere o artigo 50.º no dia e local designados, multa de 100\$, além das penalidades previstas na lei geral;

13.º Pela transgressão das obrigações impostas no artigo 60.º, multa de 100\$ ao infractor;

14.º Pelo não cumprimento das cláusulas da concessão ou licença, salvo caso de força maior devidamente justificado, caducidade imediata da concessão, independentemente das sanções penais aplicáveis;

15.º Por qualquer transgressão não compreendida nos números anteriores, multa de 30\$.

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

Paços do Governo da República, 22 de Junho de 1933.—ANTÓNIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA—*António de Oliveira Salazar*—*Duarte Pacheco*.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Conselho Superior de Viação

Modêlo do

Título de concessão de carreira

Licença n.º ...

Classificação da carreira ...

Concedida a ..., residente em ..., concelho de ..., para efectuar carreiras de camionagem de $\left\{ \begin{array}{l} \text{passageiros} \\ \text{mercadorias} \\ \text{mixto} \end{array} \right\}$ pelo prazo de ... anos, a terminar em ... de ... de 193..., entre ... e ..., com os horários e tarifas aprovados que acompanham esta licença.

..., ... de ... de 193...

O Presidente,

...

(Sêlo em branco)

Dias em que se efectua a carreira	Percurso simples da carreira, em quilómetros	Número de viagens por mês	Classificação da carreira (a)	Percentagem do imposto de camionagem aplicável (b)	Imposto de camionagem a pagar mensalmente
					...\$...
...	...	...	...	...	Visto. (c) Sêlo em branco

(a) Independente, afuente, complementar, concorrente.

(b) Percentagem do imposto de camionagem a pagar: 100 por cento, 75 por cento, 50 por cento, 25 por cento.

(c) Visto da repartição de finanças.

Veículo número	Marca	Características aprovadas	
		Lotação	Carga útil, em toneladas

Lotação ou carga útil média dos veículos

Lotação

...

Carga

...

Tarifas

Mínimas

Por passageiro-quilómetro ...

Por tonelada-quilómetro ...

Máximas

Por passageiro-quilómetro ...

Por tonelada-quilómetro ...

Os veículos empregados na carreira serão os mencionados neste título, podendo contudo ser substituídos por outros de igual ou menor lotação, embora de outras empresas ou indivíduos, nos termos do artigo 31.º do regulamento dos transportes em automóveis pesados.