

em veículos ligeiros de passageiros, definido no Decreto-Lei n.º n.º 74/79, de 4 de Abril, regulamentado pela Portaria n.º 149/79, da mesma data, refere, por diversas vezes, o «sindicato de motoristas da área respectiva», o «Sindicato dos Transportes Rodoviários» e o «Sindicato dos Motoristas do Distrito de ...» como entidade com competência para certificar o exercício da profissão ou para dinamizar o processo de alteração dos critérios de atribuição de licenças.

2 — Aquelas expressões, pela terminologia usada, inculcam a existência, em cada área geográfica, de uma única estrutura sindical representativa de motoristas com competência para intervir nos processos de atribuição de licenças e de alteração dos critérios dessa mesma atribuição.

3 — Tal conclusão, contudo, está em manifesta oposição com os princípios constitucionais, designadamente os do artigo 57.º, que consagra a liberdade de constituição de associações sindicais e a liberdade de inscrição e que proíbe qualquer discriminação nesse domínio. E está igualmente em oposição com o Decreto-Lei n.º 773/76, de 27 de Outubro, que revogou as disposições legais anteriores consagradas da unicidade sindical.

4 — Urge, pois, dar, neste domínio, consagração prática aos princípios constitucionais, assegurando às disposições do Decreto-Lei n.º 74/79, de 4 de Abril, e às da Portaria n.º 149/79, da mesma data, uma interpretação que não privilegie, em sede de atribuição de licenças de táxi ou de carro de aluguer, uma estrutura sindical ou um modelo de sindicatos, em detrimento de outras estruturas ou sindicatos existentes ou que possam vir a ser constituídos.

5 — Nestes termos, determina-se:

- 1.º As expressões «sindicato de motoristas da área respectiva», «Sindicato dos Transportes Rodoviários» e «Sindicato dos Motoristas do Distrito de ...», usadas no Decreto-Lei n.º 74/79, de 4 de Abril, e na Portaria n.º 149/79, da mesma data, devem entender-se como abrangendo toda e qualquer associação sindical que, na respectiva área, represente estatutariamente motoristas profissionais.
- 2.º Para os efeitos do n.º 3 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 74/79, de 4 de Abril, deverão as associações sindicais representativas de motoristas demonstrar perante as câmaras municipais a que a disposição se aplica a sua capacidade estatutária para representar motoristas na correspondente área.
- 3.º Para os efeitos do n.º 2.º, n.º 1, da Portaria n.º 149/79, de 4 de Abril, deverão as associações sindicais representativas de motoristas fazer idêntica prova perante as câmaras municipais envolvidas.

Ministérios da Administração Interna e dos Transportes e Comunicações, 12 de Fevereiro de 1981. — O Ministro da Administração Interna, *Fernando Monteiro de Amaral*. — O Ministro dos Transportes e Comunicações, *José Carlos Pinto Soromenho Viana Baptista*.

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS E DO PLANO

Gabinete do Ministro

Despacho Normativo n.º 72/81

Tendo em atenção que se revela indispensável a prorrogação do denominado «período de transição» a que se refere o n.º 1 do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 526/80, de 5 de Novembro, determino:

1 — A prorrogação daquele período de transição por mais noventa dias, ao abrigo do n.º 2 do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 526/80, de 5 de Novembro;

2 — Que o presente despacho normativo produza todos os seus efeitos legais a partir da data da sua emissão.

Ministério das Finanças e do Plano, 4 de Fevereiro de 1981. — O Ministro das Finanças e do Plano, *José António de Moraes Leitão*.

Despacho Normativo n.º 73/81

O Decreto-Lei n.º 124/77, de 1 de Abril, ao criar a figura jurídica dos contratos de viabilização, pretendeu dotar o Estado de um instrumento de política económica que permitisse apoiar as empresas que foram seriamente afectadas pela conjuntura económica verificada durante os anos de 1974, 1975 e 1976. O cerne da viabilização consiste na concessão, às empresas carenciadas que se encontrem em determinadas condições, de benefícios de índole vária, expressos nomeadamente no artigo 4.º do referido Decreto-Lei n.º 124/77. Dada a natural diversidade de situações possíveis e tendo em conta a natureza essencialmente variada das próprias empresas a viabilizar, não pôde o legislador prever taxativamente todos os benefícios a conceder. Teve, por isso, a cautela de consagrar uma lista exemplificativa de benefícios — nas alíneas do artigo 4.º, n.º 1, do referido diploma e, por remissão, no artigo 6.º —, permitindo expressamente que outros benefícios fossem atribuídos quando a especificidade da situação a corrigir o exigisse; é o que resulta do disposto no artigo 4.º, n.ºs 1 e 2, do aludido Decreto-Lei n.º 124/77.

A existência de contratos de viabilização acarreta encargos e pode, eventualmente, originar prejuízos. Caso o Estado não previsse uma forma de lhes fazer face, todo o esquema da viabilização ficaria sem conteúdo. O que é dizer: a quaisquer benefícios deve corresponder um esforço financeiro de uma entidade, caso contrário os benefícios serão puramente aparentes. Tal foi a ideia do Decreto-Lei n.º 124/77 quando, no seu artigo 14.º, criou o Fundo de Compensação. O Fundo de Compensação tem, pelo menos, seguramente, a função de cobrir os eventuais prejuízos resultantes dos contratos de viabilização, como expressamente manda o artigo 14.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 124/77. Na impossibilidade de prever todas as hipóteses, novamente o legislador recorreu à técnica legislativa comum e actual de exemplificar situações, acrescentando depois uma cláusula geral susceptível de dotar o esquema da necessária elasticidade. Assim, o artigo 14.º, n.º 1, em causa, que define em termos inequívocos a competência gené-