

§ 2.º Nas relações referidas no parágrafo anterior que respeitem ao preenchimento de vacaturas em postos de oficial general não são incluídos os oficiais, nas condições mencionadas, que assim o hajam requerido e lhes tenha sido autorizado. Esta autorização não implica nem constitui condição permissiva da passagem destes oficiais à situação de reserva.

O Ministro da Marinha, *Manuel Pereira Crespo*.

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Decreto n.º 59/71

de 2 de Março

1. Desde a publicação, em fins de 1948, do Regulamento de Transportes em Automóveis (Decreto n.º 37 272), diploma regulamentador da Lei n.º 2008, alteraram-se profundamente os termos em que são equacionados os problemas de transportes, públicos e particulares, fruto de circunstâncias várias, entre as quais cumpre salientar o espectacular aumento dos meios de transporte rodoviário e o reconhecimento do papel estratégico do sector no processo de desenvolvimento económico e social.

Ao contrário do que sucedeu com os transportes particulares, o regime aplicável aos transportes públicos então definido mantém-se, na sua essência, inalterado, revelando-se desactualizado em alguns aspectos e inadequado à prossecução dos objectivos da política nacional de transportes, definida nos dois últimos planos de fomento.

Embora estejam em curso os estudos relativos à elaboração de uma nova lei-quadro reguladora da coordenação geral dos transportes, julga-se conveniente consagrar, ainda que só tendencialmente e dentro dos limites da Lei n.º 2008, alguns desses princípios, de forma que a referida lei venha a culminar um processo de «revisão progressiva», em que, simultaneamente, se prepararão as condições da sua aplicação e se irá avaliando da validade e viabilidade das soluções previstas.

Neste processo de revisões parcelares consideram-se desde já alguns dos aspectos da disciplina em vigor para os transportes colectivos rodoviários, concretizando-se uma série de medidas previstas no programa de execução, para 1970, do III Plano de Fomento.

2. De entre as alterações introduzidas pelo presente diploma salientam-se as seguintes:

- a) Adopção de um critério funcional de classificação de carreiras, relativamente ao caminho de ferro, mais flexível que o anterior, permitindo atender às reais relações e aptidões dos dois meios de transporte;
- b) Possibilidade de, pela definição de áreas de preferência, se criarem verdadeiras concessões regionais em que, além do exclusivo da exploração dos transportes colectivos no seu interior, se atribui aos seus titulares preferência na concessão de carreiras que nelas se desenvolvam predominantemente. Repousando exclusivamente na iniciativa dos interessados, este regime, que se prevê constitua uma fórmula de transição para um sistema de concessões regio-

nais, representará também uma experiência sobre a possibilidade de obter, pela via de estímulos indirectos, a reconversão de estruturas e a racionalização das explorações no sector.

O facto de o êxito da iniciativa depender fundamentalmente da receptividade dos concessionários — e o Governo gostosamente lhes faz este voto de confiança — não dispensa, porém, a Administração de incentivar e de apoiar por todos os meios ao seu dispor os esforços que forem feitos nesse sentido, através de medidas de outra natureza, que estão em estudo. Crê-se, no entanto, que os atractivos inerentes ao próprio regime serão o principal factor do seu sucesso;

- c) Extensão do regime de concessão dos transportes colectivos urbanos vigente em relação aos transportes dentro dos limites das sedes de concelhos a outras povoações, mediante prévia autorização do Governo. Reconheceu-se ser este regime, na verdade, mais adequado à concessão de transportes do tipo urbano, na qual as câmaras municipais devem ter uma intervenção relevante.

Actualmente, com efeito, se os transportes se não contêm dentro dos limites das sedes dos concelhos, torna-se necessária a concessão de carreiras individualizadas, um processo fortemente condicionado pela iniciativa dos concessionários e por rígidas regras de preferência, o que dificilmente permitirá o estabelecimento de uma rede coerente de transportes.

Não se vê, além disso, razão válida para se distinguir para este efeito as sedes de concelhos de outras povoações que, pela sua dimensão e características demográficas, justifiquem o estabelecimento de uma rede de transportes colectivos;

- d) Na mesma linha de orientação se prevê a possibilidade de as câmaras municipais poderem conceder a exploração de carreiras para além da área da sede dos respectivos concelhos, com vista a permitir a sua exploração concertada ou conjunta com a das redes de transportes urbanos.

Assim se permitirá superar o eventual desfasamento entre a divisão administrativa, naturalmente rígida, e a constante expansão urbanística, mesmo antes de promulgação da projectada regulamentação dos transportes de tipo suburbano.

Rodeou-se o processo de uma série de cautelas, reveladoras da intenção do Governo de usar com extrema prudência os poderes que lhe são conferidos, em atenção aos legítimos interesses dos concessionários da região;

- e) Descentralização das decisões relativas ao ordenamento dos transportes colectivos dentro das povoações, coerentemente com a atribuição às câmaras municipais, pelo Decreto-Lei n.º 48 890, de competência para regulamentarem o trânsito dentro das localidades;
- f) Revisão do actual mecanismo de preferência na concessão de carreiras, atenuando a sua rigidez em casos especiais e dando maior relevo à forma como os concessionários cumpram as respectivas obrigações legais e regulamentares;

- g) Fixação do prazo mínimo de concessão de dez anos, para maior segurança dos empresários, designadamente quanto à programação de investimentos;
- h) Estabelecimento de um sistema de prorrogação tácita e automática das concessões, dando maior estabilidade à situação dos concessionários e limitando a intervenção da Administração àqueles casos em que, revelando-se necessária qualquer alteração de situações existentes, ela seja indispensável.

A circunstância de, até ao presente, praticamente todas as concessões terem sido sempre prorrogadas revela o realismo da solução, ao mesmo tempo que evidencia a quase total falta de interesse prático da complexa actividade administrativa que o regime actual implica;

- i) Alargamento das formas de colaboração entre concessionários, admitindo-se a celebração de acordos de cooperação que abranjam a exploração conjunta dos respectivos serviços;
- j) Revisão do regime geral das penalidades, tanto em resultado de modificações introduzidas como no sentido de obter soluções mais consentâneas com os objectivos das medidas punitivas e a justa determinação dos respectivos responsáveis.

3. Para além destas alterações de maior alcance outras se introduzem, visando, por um lado, atribuir à Administração maior flexibilidade de actuação correctiva e supletiva de iniciativa dos particulares e, por outro, simplificar o processo administrativo de concessão e eliminar condicionamentos que possam afectar a produtividade e a qualidade do serviço prestado pelos concessionários.

Aliás, como desta simples síntese ressalta, de muitas medidas adoptadas resultará a eliminação ou, pelo menos, uma sensível redução de certas tarefas que, sem grande utilidade prática, representavam pesado encargo para a Administração.

Assim se procurará, num espírito de reforma administrativa que implica uma constante reflexão não só sobre o modo de fazer, mas, e principalmente, sobre aquilo que se faz, desburocratizar a administração pública sectorial, orientando a sua acção para tarefas de maior rentabilidade social.

Também do ponto de vista formal se procura melhorar o texto anterior, esclarecendo dúvidas de interpretação e adoptando uma construção jurídica tecnicamente mais elaborada.

Nestes termos:

Ouvida a Corporação dos Transportes e Turismo;

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 É alterada a redacção dos artigos a seguir indicados do Regulamento de Transportes em Automóveis, aprovado pelo Decreto n.º 37 272, de 31 de Dezembro de 1948, nos seguintes termos:

Art. 33.º Os transportes públicos só podem ser explorados em regime de transportes de aluguer ou de transporte colectivo.

São de aluguer os transportes em que os veículos são, no conjunto da sua lotação ou da sua carga, postos ao exclusivo serviço de uma só entidade, segundo itinerários da sua escolha, mediante retribuição.

São colectivos os transportes em que os veículos são postos, mediante retribuição, à disposição de quaisquer pessoas, sem ficarem exclusivamente ao serviço de nenhuma delas, sendo utilizados por lugar da sua lotação ou por fracção da sua carga, segundo itinerários e frequências devidamente aprovados.

§ único.

Art. 72.º Todos os transportes colectivos em automóveis são considerados como serviço público, e serão explorados em regime de concessão, outorgada pelo Ministro das Comunicações ou pelas câmaras municipais, nos termos dos artigos seguintes.

§ único. Exceptuam-se do disposto na última parte do corpo deste artigo os transportes colectivos explorados directamente pelas câmaras municipais, cujo estabelecimento dependerá, no entanto, de autorização do Ministro das Comunicações.

Art. 74.º As concessões de serviço público de transportes colectivos em automóveis serão outorgadas com vista à satisfação de necessidades da procura de transportes caracterizadas pela sua intensidade, regularidade e permanência, e tendo em atenção os objectivos da coordenação de transportes.

Poderão porém as concessões, a requerimento dos interessados ou por decisão do Ministro das Comunicações, ser outorgadas inicialmente em regime provisório com a finalidade de verificar a existência de uma procura de transportes com aquelas características e a salvaguarda daqueles objectivos, ou em razão da urgência na satisfação de necessidades de procura.

§ único. Denominam-se carreiras as ligações estabelecidas por meio de transportes colectivos, obedecendo a itinerários, horários ou frequências mínimas e tarifas pré-fixadas.

Art. 75.º As carreiras classificam-se, quanto às suas relações com os transportes ferroviários, em:

Independentes — as que não interfiram economicamente com o caminho de ferro.

Concorrentes — as que se destinam a servir tráfegos já assegurados, com serviço equivalente, pelo caminho de ferro.

Afluentes — as que visam possibilitar o acesso ao transporte ferroviário de pessoas ou mercadorias de povoações não servidas pelo caminho de ferro e transportar para essas povoações os tráfegos que naquele tenham origem e a elas se destinem.

Complementares — as que a empresa ferroviária estabelecer para assegurar o tráfego de passageiros ou mercadorias, servido por um troço de linha férrea onde tenha sido autorizada a reduzir ou a suspender o serviço.

§ único. A classificação a que se refere este artigo será atribuída em função da extensão dos percursos rodó e ferroviários, da situação das localidades servidas por estrada e por caminho de ferro e de outros factores susceptíveis de influenciar a preferência do tráfego por um ou outro meio de transporte.

Art. 76.º Sem prejuízo das definições e dos critérios constantes do artigo anterior, presumem-se:

I) Independentes — as carreiras que estabeleçam comunicações entre:

a) Povoações não servidas pelo caminho de ferro;

- b) Povoações servidas pelo caminho de ferro, se o seu percurso for igual ou inferior a metade do ferroviário.

II) Concorrentes — as carreiras que, estabelecendo comunicações entre povoações servidas por caminho de ferro, tenham extensão igual ou inferior ao dobro, mas superior a metade, do percurso ferroviário respectivo.

III) Afluentes:

- a) As carreiras que, partindo de povoações servidas pela via férrea, estabeleçam ligação a qualquer estação ou apeadeiro em serviço, situados a menos do dobro da distância, pelo trajecto mais curto, que as separa da estação ou apeadeiro em serviço mais próximo;
- b) As carreiras que ligam duas estações ou apeadeiros em serviço, desde que o seu percurso seja superior ao dobro do da via férrea.

§ 1.º Consideram-se servidas pelo caminho de ferro as povoações com estações ou apeadeiros, em serviço, a distância não superior a 2 km.

§ 2.º Compete ao Ministro das Comunicações a classificação das carreiras, bem como a alteração da sua classificação.

Art. 77.º As carreiras classificam-se, quanto às localidades que servem, em urbanas e interurbanas.

São carreiras urbanas as que se efectuem dentro dos limites das povoações; poderão ainda ser classificadas como urbanas as carreiras que se efectuem entre grandes centros populacionais e povoações vizinhas, desde que o respectivo percurso se faça através de vias urbanizadas.

São carreiras interurbanas todas as restantes.

Art. 78.º As carreiras interurbanas poderá ser atribuída uma classificação mista em relação aos vários troços do seu percurso limitados pelo cruzamento ou confluência da estrada com a via férrea.

Art. 81.º Quando, nas circunstâncias previstas no artigo 89.º, for autorizada uma nova carreira que implique concorrência a outras ou ao caminho de ferro, poderão as empresas interessadas acordar numa adequada repartição de tráfego, a aprovar pelo Ministro das Comunicações.

§ único. Na falta de tal acordo, ou não sendo o mesmo aprovado, competirá à Direcção-Geral de Transportes Terrestres definir a repartição que melhor satisfaça as necessidades dos utentes, a igualdade de tratamento das empresas e os objectivos da coordenação de transportes.

Art. 82.º Em relação a todos os percursos para os quais se imponha a necessidade de realizar a conjugação dos transportes por caminho de ferro e por estrada, a concessionária ferroviária e os concessionários de transportes colectivos rodoviários estabelecerão acordos para repartição de tráfego, de forma a servir convenientemente o interesse público, tendo em atenção as características especiais de cada um dos dois sistemas de transporte.

§ 1.º Estes acordos carecem de aprovação do Ministro das Comunicações, ao qual serão submetidos acompanhados de informação da Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

§ 2.º Na falta de acordo ou quando este não for aprovado, a repartição do tráfego será definida pelo Ministro das Comunicações, com base em proposta da Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

Art. 83.º Os concessionários, quando o interesse público o justifique, deverão celebrar contratos de combinação de serviços com outros concessionários. Estes contratos só entrarão em vigor depois de aprovados pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres, que, no caso de recusa da aprovação ou de não celebração dos contratos, definirá o regime do serviço combinado.

Art. 84.º Entre as empresas ferroviárias e as concessionárias de transportes colectivos rodoviários celebrar-se-ão contratos de serviço combinado que assegurem devidamente a ligação entre os dois modos de transporte, os quais deverão obedecer a princípios e normas gerais estabelecidos por portaria do Ministro das Comunicações, ouvidos o Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis e a empresa ferroviária.

§ 1.º A empresa ferroviária, uma vez celebrados os contratos a que se refere o corpo deste artigo, dará deles conhecimento à Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

§ 2.º Em casos especiais ou de manifesta conveniência para o serviço, poderão os contratos de serviço combinado ser celebrados segundo normas gerais diferentes das estabelecidas nos termos do corpo deste artigo, desde que sejam previamente aprovados pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres, ouvido o Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis.

§ 3.º Na falta de efectivação de contratos de serviço combinado, o regime deste serviço pode ser imposto pelo Ministro das Comunicações.

Art. 85.º A concessionária ferroviária poderá estabelecer serviços combinados, num mesmo troço de estrada, com mais de uma empresa concessionária de transportes colectivos rodoviários, sem prejuízo dos horários em vigor.

Art. 86.º As questões suscitadas entre os concessionários rodoviários ou entre estes e a concessionária ferroviária, que não digam respeito à matéria cível dos contratos e não devam ser resolvidos por processo contencioso ou por arbitragem, serão solucionadas pelo Ministro das Comunicações.

Art. 88.º De futuro só serão outorgadas novas concessões aos actuais concessionários e às empresas que resultarem do seu agrupamento, salvo sempre as exigências do tráfego.

Art. 89.º Só serão outorgadas concessões que dêem lugar a concorrência entre carreiras ou entre estas e o caminho de ferro quando, considerados os objectivos de coordenação de transportes, as necessidades públicas o justifiquem.

Art. 90.º A favor de um ou mais concessionários que explorem, em determinada região, uma rede de carreiras de vincado interesse regional poderá ser definida, em portaria do Ministro das Comunicações, ouvida a Corporação dos Transportes e Turismo, a

respectiva área de preferência, desde que, verificando-se a inviabilidade da participação de todos os concessionários que operem nessa área, representem, pelo menos, dois terços da extensão dos percursos nela servidos.

§ 1.º As áreas de preferência deverão abranger regiões caracterizadas pela homogeneidade de estruturas económico-sociais, pela complementaridade ou interdependência funcional das várias relações de transporte colectivo nelas exploradas e pela existência de um centro de polarização regional, devendo ainda ter-se em conta, na sua delimitação, uma conveniente articulação com a divisão do território, para efeitos de planeamento regional, e a necessidade de a rede de transportes colectivos rodoviários respectiva ter difusão geográfica suficiente para se repercutir na estruturação do sistema nacional de transportes terrestres.

§ 2.º Sempre que uma área de preferência for definida a favor de uma pluralidade de concessionários, deverão eles estabelecer, para os efeitos previstos neste artigo, uma exploração económica conjunta das relações de transportes que nela sirvam, pela concentração das empresas participantes numa entidade dotada de personalidade jurídica.

§ 3.º A entidade a quem for definida uma área de preferência é concedida, em exclusivo, e salva sempre as exigências do tráfego, a exploração da rede de carreiras que nela se desenvolvam integralmente, bem como preferência absoluta na concessão das que nela se desenvolvam predominantemente.

§ 4.º São exceptuadas da concessão a que se refere o parágrafo anterior as carreiras para cuja concessão sejam competentes as câmaras municipais, não podendo, no entanto, ser concedidas carreiras, ao abrigo da alínea c) do artigo 98.º, susceptíveis de prejudicarem os objectivos inerentes à constituição da área de preferência.

§ 5.º A exploração das carreiras que penetrem ou atravessem uma área de preferência, bem como a das carreiras urbanas nela existentes, deve ser devidamente coordenada com a da sua rede de transportes colectivos.

§ 6.º O Ministro das Comunicações tomará, por despacho, todas as disposições necessárias à execução do disposto neste artigo, tendo sempre presente os objectivos da concentração empresarial e a satisfação das necessidades públicas.

Art. 91.º O requerimento da definição de uma área de preferência deverá ser acompanhado de uma memória justificativa pormenorizada, em que, além de se integrar a pretensão no condicionalismo estabelecido no § 1.º do artigo anterior, se inclua o plano da rede de carreiras a estabelecer, bem como as respectivas condições de exploração.

§ 1.º A definição da área de preferência requerida será objecto de inquérito, em que serão sempre ouvidas as câmaras municipais interessadas e os restantes concessionários da área.

§ 2.º Na portaria que definir os limites da área serão fixados o prazo da concessão outorgada nos termos do § 3.º do artigo anterior, a rede de carreiras e as condições de exploração de transportes e as necessidades do serviço público.

§ 3.º A integração de novas carreiras na concessão de determinada área de preferência será feita por despacho do Ministro das Comunicações, mediante

simples informação da Direcção-Geral de Transportes Terrestres, com dispensa das formalidades referidas nos artigos 101.º e 102.º

Art. 92.º Os concessionários de transportes colectivos em automóveis poderão efectuar transportes eventuais, mediante autorização prévia, entre locais que não se encontrem ligados por carreiras ou por caminho de ferro, ou que o estejam, mas revelando-se aqueles meios insuficientes para assegurar o tráfego, ainda que com recurso a horários ou serviços extraordinários, respectivamente.

Art. 93.º Só poderão realizar-se transportes eventuais quando existirem necessidades anormais de tráfego, tais como as decorrentes de feiras, romarias e outras festividades ou manifestações públicas.

§ único. No mesmo percurso não poderão realizar-se transportes eventuais em mais do que dez dias em cada mês.

Art. 94.º Sempre que, surgindo necessidades anormais de tráfego, nenhum dos concessionários que operem no respectivo percurso ou região requerer a realização de transportes em horários extraordinários ou eventuais, ou os transportes requeridos sejam ainda insuficientes para ocorrer às necessidades, a Direcção-Geral de Transportes Terrestres poderá impor a qualquer daqueles concessionários a realização desses transportes.

Art. 95.º Quando a concessão for outorgada em regime provisório, ser-lhe-á fixado o prazo máximo de um ano, prorrogável uma única vez por igual período de tempo.

§ 1.º A concessão em regime provisório, como tal requerida pelo interessado, será outorgada mediante simples informação da Direcção-Geral de Transportes Terrestres, tendo em conta o disposto no artigo 114.º

§ 2.º Até ao termo do prazo a que se refere o corpo deste artigo ou da sua prorrogação, deverá o concessionário a quem tiver sido outorgada a concessão em regime provisório requerer a sua outorga definitiva, podendo em tal caso ser prorrogado aquele prazo até decisão final do respectivo processo.

§ 3.º Se a concessão tiver sido outorgada em regime provisório por imposição do Ministro das Comunicações, poderá ser outorgada definitivamente, findo o prazo referido no corpo deste artigo, sem que haja lugar a novas formalidades.

§ 4.º Durante o regime provisório, o concessionário terá os poderes e deveres, limitados à respectiva exploração, que lhe assistiriam se a concessão houvesse sido outorgada desde logo nos termos do artigo 96.º

Art. 96.º Salvo o disposto na segunda parte do corpo do artigo 74.º e no artigo anterior, as concessões serão outorgadas pelo prazo de dez anos, contados do início do trimestre em que começar a respectiva exploração.

§ 1.º Findo o prazo referido no corpo deste artigo, considerar-se-á sucessiva e automaticamente prorrogado, por períodos de cinco anos, se o Governo ou o concessionário não notificarem a contraparte, com a antecedência mínima de seis meses, de que desejam dar por finda a concessão.

§ 2.º O prazo das concessões pedidas por um concessionário em substituição de outras que lhe tenham sido outorgadas será o da concessão mais antiga entre as substituídas;

§ 3.º A requerimento fundamentado dos interessados, poderão ser outorgadas concessões por prazo inferior ao mínimo estabelecido no corpo deste artigo,

sem obediência ao regime do § 1.º, nos casos especiais em que as necessidades de transporte a satisfazer se apresentem delimitadas no tempo.

Art. 97.º O Ministro das Comunicações, em razão do essencial interesse regional de determinadas carreiras, ou tendo em vista a realização de uma eficiente política de coordenação regional dos transportes públicos, poderá, ouvida a Corporação dos Transportes e Turismo:

- a) Impor às empresas que operem em determinada região o estabelecimento, a manutenção ou o prolongamento de determinadas carreiras, fixando a forma de uma compensação justa enquanto o novo serviço não oferecer condições de exploração financeira equilibrada;
- b) Condicionar a outorga de uma concessão, ou a sua prorrogação, à exploração pelo requerente de concessões que não tenham sido pedidas, arbitrando ao respectivo concessionário uma compensação, nos termos do número anterior;
- c) Condicionar a outorga ou a prorrogação do prazo de uma concessão à introdução de modificações no respectivo percurso.

§ 1.º As medidas previstas no corpo do artigo serão tomadas quando se tenha demonstrado a imperiosa necessidade de satisfação de uma procura local de transportes públicos, nomeadamente a requerimento das autarquias locais interessadas.

§ 2.º Poderão também os concessionários requerer a alteração dos percursos das carreiras que exploram, podendo o Ministro das Comunicações dispensar do inquérito administrativo a que se refere o artigo 101.º e da audiência do Conselho Superior dos Transportes Terrestres os pedidos de alterações que não sejam susceptíveis de afectar os interesses da coordenação de transportes e não impliquem modificação dos respectivos terminais.

§ 3.º Sempre que a outorga de uma concessão seja condicionada, nos termos da alínea c) do corpo deste artigo, à introdução de modificações de que resulte a possibilidade de preferência de outros concessionários na sua obtenção, de acordo com o artigo 112.º, serão estes notificados para que, no prazo de vinte dias, exerçam, querendo, o seu direito.

Art. 98.º A outorga de concessões compete ao Ministro das Comunicações, salvo quanto às concessões de carreiras:

- a) Dentro da área das sedes dos concelhos;
- b) Dentro dos limites de outras povoações que, pelas suas dimensões e características demográficas, justifiquem a existência de uma rede de transportes colectivos urbanos;
- c) Para além da área das sedes dos concelhos, por forma a atingirem povoações vizinhas, quando justificadas razões de ordem económica, social ou de política de transportes imponham a sua exploração concertada ou conjunta com os serviços naquela exploração;

cuja concessão compete às respectivas câmaras municipais.

§ 1.º Nos casos previstos nas alíneas b) e c), deverão as câmaras municipais previamente requerer

ao Ministro das Comunicações autorização para usarem a respectiva competência, em petição fundamentada em que se demonstre o seu interesse como eficiente instrumento de coordenação regional de transportes públicos.

§ 2.º As deliberações das câmaras municipais respeitantes à outorga de concessões carecem, para se tornarem executórias, de aprovação do Ministro das Comunicações.

§ 3.º A concessão de transportes dentro de uma mesma localidade deve ser feita a um único concessionário, devendo os transportes referidos na alínea c) do corpo deste artigo ser concedidos aos concessionários que explorem os transportes dentro da sede do concelho.

§ 4.º A municipalização dos serviços de transportes colectivos em automóveis não poderá ser aprovada, nos termos do artigo 100.º do Código Administrativo, sem prévia informação do Ministério das Comunicações de que não prejudica a coordenação de transportes e de que a municipalização tem viabilidade financeira.

Art. 99.º Os requerimentos de concessões serão dirigidos ao Ministro das Comunicações e apresentados na Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

§ único. Exceptuam-se do disposto no corpo deste artigo os requerimentos de concessões que, segundo o artigo anterior, sejam da competência das câmaras municipais, os quais serão dirigidos às câmaras respectivas.

Art. 100.º Os requerimentos referidos no artigo anterior, dos quais deverá constar a completa identidade e morada do requerente ou do seu representante legal, serão instruídos com os seguintes elementos:

- a) Horários ou frequências mínimas e tarifas;
- b) Locais de estacionamento para início e termo das carreiras, bem como paragens intermédias;
- c) Vias de comunicação por onde se pretende efectuar a carreira, segundo a sua numeração e classificação oficiais ou designação toponímica;
- d) Memória justificativa do estabelecimento da carreira e um gráfico com a indicação das vias de comunicação a percorrer, segundo a sua numeração e classificação oficiais ou designação toponímica, povoações a servir, respectivas populações e distâncias quilométricas.

§ único. Os requerimentos e demais documentos que os acompanhem deverão ser apresentados com duplicado em papel comum.

Art. 101.º Recebido o requerimento a que se refere o artigo anterior, se este tiver sido apresentado com observância de todos os requisitos legais e regulamentares, mandará a Direcção-Geral de Transportes Terrestres proceder a um inquérito administrativo sobre a utilidade da concessão requerida, salvo se a concessão tiver sido requerida em regime provisório ou se trate de carreiras complementares.

§ 1.º Este inquérito terá início com a publicação no *Diário do Governo* de um edital, no qual serão convidados todos os interessados a manifestarem-se sobre a concessão requerida, no prazo de sessenta dias.

§ 2.º O requerente poderá contestar as reclamações que tenham sido apresentadas sobre o pedido nos quinze dias seguintes ao termo do prazo referido no parágrafo anterior, devendo para o efeito ser-lhe facultada a consulta das reclamações deduzidas.

Art. 102.º Sobre os requerimentos de concessões, para cuja outorga seja competente o Ministro das Comunicações, recairá parecer do Conselho Superior dos Transportes Terrestres, salvo tratando-se de concessões em regime provisório ou de carreiras complementares.

§ único. O Conselho, a quem os processos serão submetidos com todos os elementos instrutórios apresentados pelos requerentes e com os inquéritos efectuados nos termos do artigo anterior, deverá inserir nos seus pareceres todas as sugestões que entenda poderem contribuir para uma mais eficiente coordenação dos transportes na região e melhor serviço dos tráfegos a que se destinam.

Art. 103.º Os despachos ministeriais que incidirem sobre os requerimentos de concessões serão publicados no *Diário do Governo* e neles se deverá indicar a classificação das respectivas carreiras, o prazo de cada concessão e, eventualmente, se esta é outorgada em regime provisório.

§ 1.º Em caso de deferimento do pedido de concessão, a Direcção-Geral de Transportes Terrestres fixará o prazo, não superior a noventa dias, dentro do qual a exploração terá de ser iniciada, cuja prorrogação poderá autorizar, em circunstâncias especiais.

§ 2.º Por cada concessão outorgada será passado um título, de modelo a fixar pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

Art. 104.º Se o pedido de uma concessão for indeferido, não serão tomados em consideração os requerimentos para idêntica concessão antes de decorridos seis meses, a contar da data do respectivo despacho, desde que se trate do mesmo requerente ou, tratando-se de requerente diverso, o indeferimento tiver sido proferido com fundamento que não respeite à pessoa do requerente.

Art. 105.º Compete às direcções de viação, que, para o efeito, procederão às averiguações que entendam necessárias, a decisão sobre os pedidos de realização de transportes eventuais.

§ único. As autorizações para a realização de transportes eventuais devem ser requeridas, salvo casos especiais devidamente justificados, com a antecedência mínima de quinze dias, e as decisões comunicadas aos requerentes até cinco dias antes da data da pretendida realização.

Art. 106.º Dos requerimentos para a realização de transportes eventuais devem constar:

- a) O nome do requerente e a indicação das carreiras que efectua na região;
- b) A indicação do número de veículos a empregar;
- c) Os itinerários.

Art. 107.º Todo o pedido de concessão deverá ser precedido de um depósito de 2000\$, efectuado na tesouraria da Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

§ 1.º Se o requerente não der início à exploração da carreira, nos termos do artigo 103.º, desistir do pedido ou for encontrado a explorar a carreira antes da data fixada para o início da sua exploração, além

das penalidades previstas neste Regulamento perderá o depósito acima referido, que constituirá receita do Estado.

§ 2.º Revertem igualmente a favor do Estado os depósitos referentes a concessões que não sejam requeridas no prazo de trinta dias a contar da data em que foram efectuados.

§ 3.º Nos restantes casos os depósitos serão restituídos oficiosamente aos interessados.

§ 4.º As despesas com as publicações no *Diário do Governo* referentes a pedidos de concessão ou decorrentes da exploração das carreiras correrão por conta dos concessionários, podendo ser satisfeitas por força dos respectivos depósitos ou cauções se aqueles não efectuarem o respectivo pagamento.

Art. 108.º Depois de efectuado um depósito, e até resolução final do pedido de concessão a que o mesmo se refere, é vedado à Direcção-Geral de Transportes Terrestres receber depósitos para pedidos de concessão idênticos, salvo se efectuados por concessionários que se apresentarem a concorrer àquela durante o respectivo inquérito administrativo, nas condições previstas no artigo 111.º

Art. 109.º As empresas a quem tenham sido outorgadas concessões são obrigadas a caucionar, antes do início da exploração, por depósito, garantia bancária ou apólice de seguro de cauções, a manutenção das carreiras.

§ 1.º O valor da caução é fixado à razão de 300\$ por cada quilómetro, contado entre os locais de estacionamento nos pontos extremos do percurso do serviço concedido, não podendo nunca ser inferior a 15 000\$.

§ 2.º Exceptuam-se as concessões em regime provisório, relativamente às quais o depósito feito nos termos do artigo 107.º, servirá de caução a partir da data do início da exploração.

§ 3.º O cancelamento de uma concessão, determinada nos termos do artigo 207.º, implica a perda da caução respectiva.

§ 4.º Serão restituídas as cauções referentes a concessões transferidas nos termos da alínea b) do § 2.º do artigo 116.º e a concessões que venham a ser resgatadas ou substituídas.

Art. 110.º O pedido de transferência deverá ser acompanhado de uma caução, prestada pelo pretendente à concessão pela forma e para os efeitos prescritos no artigo anterior e seu § 1.º, a qual servirá também para garantir o começo da exploração dentro do prazo de noventa dias, a contar da data da publicação no *Diário do Governo* do despacho de confirmação ministerial, referido no artigo 116.º

§ 1.º Se, decorrido o prazo que o novo concessionário tem para começar a exploração, não a tiver iniciado, reverterá para os cofres do Estado a caução respectiva e será cancelada a concessão.

§ 2.º A caução que o antigo concessionário tiver prestado, nos termos do artigo 109.º e seu § 1.º, responderá pela manutenção e exploração dentro do prazo a que se refere o corpo deste artigo, até ao começo da exploração pelo novo concessionário.

Art. 111.º As empresas que, enquanto decorrer o inquérito administrativo referente a um pedido de concessão ou de sua substituição, se apresentarem a requerer a mesma concessão concorrerão com o primeiro requerente.

§ 1.º Os requerimentos referidos no corpo deste artigo, que poderão ser acompanhados de memória justificativa diferente da do primeiro requerente, serão submetidos juntamente com o deste ao Conselho Superior dos Transportes Terrestres.

§ 2.º A desistência do primeiro requerente, antes da decisão final, não impedirá que prossigam os processos dos demais pedidos de concessão, formulados nos termos do corpo deste artigo.

Art. 112.º Na graduação de preferência entre as empresas que concorram à mesma concessão, tomar-se-á em consideração:

- 1.º A forma como os requerentes tenham cumprido os preceitos legais e regulamentares que regem a actividade transportadora;
- 2.º A igualdade do tipo de transporte — passageiros ou mercadorias — de algumas das carreiras que efectuem, com o da requerida;
- 3.º A extensão, fora das povoações extremas, do percurso comum às suas concessões e à concessão pedida, apenas se contando, dentro das intermédias, a extensão correspondente ao trajecto mais directo;
- 4.º A data do pedido de concessão.

§ 1.º As circunstâncias referidas no corpo deste artigo não serão consideradas no caso a que se referem os artigos 90.º e 91.º

§ 2.º Para efeitos do disposto no n.º 3.º do corpo do artigo, não serão tomadas em consideração as concessões outorgadas em regime provisório.

§ 3.º Para efeitos do n.º 1.º do corpo deste artigo, será tomada em consideração, designadamente, a punição pela prática de qualquer das infracções previstas nos artigos 207.º, 208.º e 209.º, devendo para o efeito os respectivos requerimentos ser submetidos a despacho acompanhados do cadastro dos concessionários requerentes.

§ 4.º Não serão tomadas em consideração, para efeitos do n.º 3.º do corpo deste artigo, as carreiras que à data do pedido da nova concessão não tenham em exploração ou requeridas, pelo menos, seis circulações semanais durante todo o ano, salvo se no percurso da carreira emergente da concessão pedida nenhuma outra as tiver.

§ 5.º Sempre que da dedução de preferência em relação a um pedido de substituição de concessão possa resultar uma inconveniente sobreposição de serviços, poderá o Ministro das Comunicações limitar a nova concessão ao percurso não servido pela que se pretendia substituir, a qual se manterá na titularidade do concessionário inicial.

§ 6.º Quando, por razões de planeamento de transportes, não for conveniente a criação de situações de preferência em determinados percursos, poderá o Ministro das Comunicações estabelecer, no despacho de outorga de uma concessão, que o percurso da carreira respectiva, ou parte dele, não possa ser tomado em consideração para os efeitos do corpo deste artigo.

§ 7.º As dúvidas que se suscitarem sobre a graduação de preferência entre os concorrentes à mesma concessão serão resolvidas por despacho do Ministro das Comunicações.

Art. 113.º Se a empresa à qual for feita uma concessão, em virtude de preferência deduzida nos termos do artigo anterior, não iniciar a exploração den-

tro do prazo a que se refere o § 1.º do artigo 103.º, poderá a concessão ser dada sem mais formalidades ao concorrente que persistir no seu direito e imediatamente se lhe seguir na lista de preferência.

Art. 114.º Na outorga de concessão em regime provisório, a preferência entre os concessionários que a ela concorram deduzir-se-á nos termos do artigo 112.º

§ único. Para este efeito, deverá a Direcção-Geral de Transportes Terrestres notificar do pedido de concessão os concessionários que tenham preferência sobre o requerente, para que a deduzam, querendo, no prazo de vinte dias.

Art. 115.º Na autorização de transportes eventuais, a preferência entre os concessionários que a requeiram deverá fundar-se unicamente nos n.ºs 2.º e 3.º do corpo do artigo 112.º e no seu § 3.º, não sendo, porém, de considerar, quanto ao que dispõe este parágrafo, as circulações apenas requeridas.

§ único. Nas áreas ou percursos em que tenha sido concedida a realização de transportes, nos termos das alíneas a) e b) e da alínea c) do artigo 98.º, respectivamente, só será permitida a realização de transportes eventuais aos respectivos concessionários.

Art. 116.º A transferência de concessão, que deverá ser requerida conjuntamente pelos interessados, depende da autorização prévia do Ministro das Comunicações, ouvido o Conselho Superior dos Transportes Terrestres.

§ 1.º Notificados os interessados do deferimento da sua pretensão, deverão, no prazo de trinta dias, proceder à transferência, por escritura pública, da qual será enviada certidão à Direcção-Geral de Transportes Terrestres, que submeterá o processo a despacho de confirmação ministerial.

§ 2.º Nenhuma concessão poderá ser transferida antes de decorrido um ano sobre o início da exploração da carreira a que respeita, excepto:

- a) A transferência para os herdeiros dos concessionários falecidos, que será efectuada, sem mais formalidades, por despacho do Ministro das Comunicações;
- b) A transferência visando a uma adequada concentração de explorações;
- c) A transferência motivada pela conversão em sociedade de uma empresa em nome individual.

§ 3.º A transferência de uma concessão será efectuada sem prejuízo do seu prazo de duração e só se tornará efectiva a partir do momento em que a carreira começar a ser realizada pelo novo concessionário, cessando então toda a responsabilidade do anterior.

Art. 117.º As concessões são susceptíveis de resgate decorrido que seja metade do prazo respectivo, mas nunca antes de três anos de exploração.

§ 1.º No caso de ser efectuado o resgate de uma concessão, a importância que o Governo pagará ao respectivo concessionário, por cada ano que falte para terminar o prazo da concessão ou a prorrogação em curso, será calculada pela fórmula seguinte:

$$A = 0,1 \times T \times p \times l \times n$$

sendo:

T = tarifa mínima por passageiro-quilómetro ou tonelada-quilómetro que vigorar à data do resgate;

p=percurso da carreira em quilómetros;
l=lotação média dos veículos em passageiros ou toneladas;
n=número anual de viagens simples.

§ 2.º As questões suscitadas pela execução ou interpretação das condições do resgate serão resolvidas pelo Ministro das Comunicações.

Art. 118.º A suspensão temporária e o cancelamento de qualquer concessão poderão ser pedidos pelo concessionário, em requerimento devidamente fundamentado, dirigido à Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

Art. 119.º A autorização da suspensão temporária é da competência da Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

Art. 120.º O cancelamento, a pedido dos concessionários, só poderá ser autorizado mediante despacho ministerial, ouvido o Conselho Superior dos Transportes Terrestres, desde que não seja afectado o interesse público.

§ único. Os despachos de deferimento serão publicados no *Diário do Governo*.

Art. 121.º Os concessionários, enquanto não decorrer o prazo de um ano, a contar da data do cancelamento determinado nos termos do artigo 207.º, não poderão requerer qualquer concessão nem a ela concorrer nos termos do artigo 111.º

Art. 124.º Os concessionários são obrigados a explorar directamente os transportes que lhes tenham sido concedidos, sendo, porém, admitida a celebração, entre dois ou mais concessionários da mesma região, de acordos de cooperação que abranjam a exploração conjunta dos respectivos serviços, devendo tais acordos ser sujeitos a prévia aprovação do Ministro das Comunicações.

Art. 125.º Os transportes colectivos rodoviários atribuídos à empresa ferroviária poderão ser explorados por terceiros, mediante contrato celebrado com empresas concessionárias de carreiras na região.

§ único. Os contratos a que se refere o corpo deste artigo carecem de aprovação da Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

Art. 126.º Se um concessionário abandonar ou interromper, total ou parcialmente, a exploração do serviço público antes de findar o prazo por que este foi concedido, poderá o Ministro das Comunicações determinar que a Direcção-Geral de Transportes Terrestres dirija provisoriamente a exploração, continuando todas as despesas que dela resultem a cargo do concessionário faltoso.

§ único.

Art. 127.º Os concessionários são obrigados a assegurar o tráfego normal que se verificar no percurso onde efectuem o serviço público, realizando, quando necessário, os indispensáveis desdobramentos, com início, quer na origem das carreiras, quer em pontos de escala intermédios.

§ 1.º Para este efeito poderá a Direcção-Geral de Transportes Terrestres tomar as medidas que julgar convenientes, designadamente impor aos concessionários a aquisição do necessário material.

§ 2.º Se da aplicação deste artigo resultarem para um concessionário, em relação a outros que explorem carreiras no mesmo percurso, pesados encargos de exploração, a Direcção-Geral de Transportes Terrestres promoverá o que tiver por conveniente para

a repartição destes encargos pelos diferentes concessionários, desde que estes não cheguem a acordo.

§ 3.º Os veículos que efectuarem os desdobramentos deverão formar comboio com o veículo que efectue a carreira.

Art. 130.º Os desdobramentos efectuados serão participados à Direcção-Geral de Transportes Terrestres em relações mensais, que nela deverão dar entrada até ao dia 7 do mês imediato àquele a que respeitam.

Art. 131.º Os concessionários são obrigados a assegurar o transporte das pessoas munidas de bilhetes de serviço combinado, quer com a concessionária ferroviária, quer com outros concessionários de transportes colectivos rodoviários, nos veículos que efectuarem a viagem que dê ligação ao comboio ou ao veículo automóvel utilizado, nos termos dos respectivos contratos ou esquemas de serviço combinado.

Art. 132.º Sempre que a fiscalização da Direcção-Geral de Transportes Terrestres ocupar um lugar nos veículos utilizados em transportes colectivos, poderá ser excedida em uma unidade a sua lotação.

Art. 135.º Nos pontos extremos ou intermédios do percurso de carreiras interurbanas poderá haver estações de camionagem ou simples abrigos para passageiros, atendendo-se sempre, quer para efeitos da sua localização, quer na elaboração dos respectivos projectos, às exigências fundamentais de coordenação das explorações de transportes, de ordenação e circulação do tráfego rodoviário e de comodidade dos utentes.

Art. 136.º As carreiras serão exploradas segundo as seguintes normas:

I) Carreiras interurbanas:

C) Carreiras concorrentes:

- a) Horários a fixar pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres, que, conjugados com os do caminho de ferro, satisfaçam o interesse público;
- b) Pagamento de imposto de camionagem;
- c) Tarifas por passageiro-quilómetro e por tonelada-quilómetro estabelecidas dentro dos limites fixados nos termos do artigo 145.º e eventualmente de harmonia com os acordos a celebrar com as empresas ferroviárias.

II) Carreiras urbanas:

- a) Itinerários a fixar: pelo Ministro das Comunicações no acto da concessão, quando ela lhe compita, ouvidas sempre a tal propósito, no inquérito administrativo, as câmaras municipais interessadas; e pelas câmaras municipais, tratando-se de carreiras por elas concedidas ou exploradas por serviços municipalizados de transportes colectivos;
- b) Horários ou frequências mínimas a aprovar pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres, ouvidas as câmaras municipais interessadas quando as carreiras não sejam por elas directamente exploradas;

- c) Isenção de imposto de camionagem;
- d) Pagamento de imposto do selo sobre cada bilhete vendido, incluindo os de assinatura;
- e) Tarifas por zonas.

Art. 137.º Os transportes eventuais obedecerão, na sua realização, às regras seguintes:

- a) Pagamento de imposto de camionagem;
- b) Proibição de transporte de mercadorias;
- c) Tarifas a fixar nos termos do artigo 148.º

Art. 138.º Os locais de paragem e de estacionamento dos veículos affectos a carreiras interurbanas serão fixados pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres, e não poderão ser alterados pelos respectivos concessionários senão por motivos de força maior.

§ 1.º A fixação, dentro das povoações, dos itinerários e locais de paragem e de estacionamento dos veículos adstritos a carreiras interurbanas compete às respectivas câmaras municipais, a requerimento dos interessados.

§ 2.º No caso de uma câmara não dar cumprimento ao disposto no parágrafo anterior no prazo máximo de sessenta dias a contar da data da publicação do despacho de concessão, poderá o concessionário requerer a fixação, a título provisório, dos itinerários e locais de paragem e estacionamento à Direcção-Geral de Transportes Terrestres, a qual poderá fazê-la sem audiência prévia da câmara.

§ 3.º Uma vez aprovada a localização de estações de camionagem e de simples abrigos, deverão as câmaras municipais atender a essa localização na fixação dos itinerários e locais de paragem e estacionamento das carreiras interurbanas, dentro das respectivas povoações, por forma que se tenda para a identificação desses locais com os superiormente aprovados.

Art. 139.º Os veículos automóveis empregados na realização de carreiras só poderão parar, tomar e largar passageiros, bagagens e mercadorias, segundo normas estabelecidas pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres, nos locais fixados nos termos do artigo anterior, salvo em circunstâncias especiais devidamente definidas pela mesma Direcção-Geral, no tocante aos locais a que se refere o corpo do mesmo artigo.

§ único. Nos casos das alíneas a) e b) do corpo do artigo 98.º, é vedado aos veículos empregados em carreiras interurbanas tomar passageiros e respectivas bagagens, desde que o local do seu destino fique dentro da mesma área, salvo se, não existindo exclusivo de transportes colectivos urbanos, não houver carreiras urbanas que o permitam servir.

Art. 140.º Os horários das carreiras serão fixados pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres, tendo em atenção o interesse público, a utilização mais produtiva pelo concessionário do seu pessoal e material e o disposto no artigo 81.º

§ 1.º Os horários aprovados nos termos do corpo deste artigo poderão prever maior frequência de ligações entre pontos do percurso de carreiras interurbanas em que se verifique especial intensidade de tráfego, desde que entre esses pontos não haja outras carreiras, ou daí não resulte concorrência ao caminho de ferro.

§ 2.º Para efeitos do disposto neste artigo, a Direcção-Geral de Transportes Terrestres poderá impor a

conjugação dos horários das carreiras interurbanas que sirvam uma mesma região, entre si e com o caminho de ferro.

§ 3.º Nas carreiras classificadas de afluentes terão prioridade os horários que se destinem a estabelecer ligação com o caminho de ferro.

§ 4.º Na fixação de horários de carreiras afluentes, complementares ou concorrentes do caminho de ferro será previamente ouvida a concessionária ferroviária. Se esta, porém, não der parecer no prazo de quinze dias, a contar da data do officio de consulta, a Direcção-Geral de Transportes Terrestres fixará os horários, prescindindo do seu parecer.

§ 5.º Quando se trate de carreiras que efectuem o transporte de sacos postais, será previamente ouvida a administração dos Correios e Telecomunicações de Portugal, mas se esta não der parecer no prazo de quinze dias a contar da data do officio de consulta, a Direcção-Geral de Transportes Terrestres fixará os horários, prescindindo do seu parecer.

Art. 141.º As carreiras poderão ter, além do seu horário normal, um horário extraordinário, aplicável em dias de tráfego excepcional.

§ 1.º Os horários normais serão estabelecidos por ocasião da outorga das concessões e poderão ser alterados a requerimento dos concessionários ou por iniciativa da Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

§ 2.º A aprovação dos horários extraordinários será requerida à Direcção-Geral de Transportes Terrestres pelo menos com oito dias de antecedência em relação à sua efectivação.

§ 3.º Dos horários normais ou extraordinários constará, sempre que possível, a hora da passagem dos veículos nas localidades servidas pelas carreiras.

Art. 142.º As carreiras afluentes com origem comum não podem ter horários que permitam serviço combinado entre si, desde que as duas carreiras ligadas constituam um serviço concorrente ao caminho de ferro, salvo se para tanto forem autorizadas pelo Ministro das Comunicações, fundado em motivos de interesse público, caso em que as carreiras passarão a ser classificadas de concorrentes.

Art. 143.º Na fixação dos horários das carreiras, atender-se-á aos limites de velocidade estabelecidos no Código da Estrada, às condições das estradas e do tráfego e às características dos veículos.

§ único. Os horários deverão ser fixados por forma que a velocidade média da marcha dos veículos pesados empregados nas carreiras não exceda 40 km por hora, entre as povoações que constem dos horários, salvo em casos especiais, em que a Direcção-Geral de Transportes Terrestres poderá permitir velocidades médias superiores, atendendo às condições e características do tráfego e das estradas.

Art. 144.º Nas carreiras urbanas, além das viagens correspondentes às frequências mínimas fixadas nos termos do artigo 136.º, ficam os concessionários obrigados a efectuar as viagens necessárias para satisfazer as exigências do tráfego nas ocasiões de maior movimento.

Art. 146.º As tarifas das carreiras urbanas estão sujeitas a aprovação do Ministro das Comunicações mediante informação da Direcção-Geral de Transportes Terrestres, ouvidas as câmaras municipais interessadas quando as concessões não sejam por elas di-

rectamente exploradas, considerando-se concordante, porém, o seu parecer quando o não comuniquem no prazo de sessenta dias.

§ único. As tarifas das carreiras interurbanas carecem de aprovação da Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

Art. 147.º As tarifas serão estabelecidas tendo em atenção os vários factores que influem no custo da prestação de transporte de uma empresa bem gerida e em condições de emprego normal da sua capacidade transportadora, devendo atender-se também, na sua fixação, à necessidade do estabelecimento de uma concorrência regrada, bem como a permitir aos concessionários obter uma remuneração equitativa de acordo com a procura previsível, o progresso técnico, e a evolução económica e social.

§ 1.º A Direcção-Geral de Transportes Terrestres poderá fixar para determinados percursos valores mínimos de cobrança, bem como fixar um preço único por passageiro em carreiras de percurso não superior a 5 km, por sua iniciativa ou a requerimento do concessionário.

§ 2.º Sem prejuízo do disposto no § 1.º, será fixada uma tarifa uniforme para os percursos comuns a várias carreiras, a qual será determinada pela tarifa mais alta neles praticada.

§ 3.º Quando duas carreiras com a mesma origem tenham percursos coincidentes, por forma que a mais extensa compreenda inteiramente o percurso da outra, a Direcção-Geral de Transportes Terrestres poderá autorizar, a título excepcional, que na carreira de maior extensão, não possa cobrar-se, entre a origem comum e qualquer ponto do percurso igualmente servido pela carreira menos extensa, um preço inferior ao que nesta estiver fixado para a totalidade do percurso. Nos veículos empregados na carreira mais extensa deverá indicar-se até onde se efectua o serviço directo.

Art. 148.º As tarifas dos transportes eventuais, a fixar pelas direcções de viação, serão iguais às das carreiras existentes no mesmo percurso. Se no percurso não existirem carreiras, deverão ter-se em conta, na sua fixação, os limites fixados nos termos do artigo 145.º

Art. 149.º Nas carreiras de passageiros não é permitida a concessão de passes ou quaisquer reduções além das regulamentares.

Art. 151.º Nas carreiras interurbanas as crianças de idade igual ou superior a 4 e inferior a 12 anos pagarão meio bilhete, tendo direito à ocupação de lugar, nos termos do artigo 163.º

Art. 152.º Em todas as carreiras de passageiros é obrigatório o uso de bilhetes individuais, cuja apresentação poderá ser exigida pelos empregados do concessionário ou pelos agentes de fiscalização.

§ único. Poderá ser vendido um único bilhete, a utilizar em duas ou mais carreiras que se realizem no mesmo dia, do mesmo concessionário ou de concessionários diferentes, desde que entre eles exista contrato de serviço combinado ou acordo de exploração conjunta.

Art. 153.º A venda dos bilhetes efectuar-se-á nas bilheteiras, antes da hora da partida, ou dentro dos veículos.

§ 1.º A cada passageiro deve ser entregue o bilhete antes do termo da zona do percurso em que tiver tomado o veículo.

§ 2.º Os bilhetes de assinatura só poderão ser vendidos nas bilheteiras ou nos escritórios da empresa.

Art. 154.º Os bilhetes a utilizar nas carreiras interurbanas poderão ser simples, de ida e volta e de assinatura, não podendo ser concedida redução superior a 20 por cento nos de ida e volta, e 30 por cento nos de assinatura, sobre os preços das passagens normais, aprovados nos termos deste Regulamento.

§ 1.º Se o bilhete não for utilizado na viagem para que tiver sido adquirido, poderá ser revalidado para nova viagem a realizar até dois dias depois, mediante pagamento de uma sobretaxa de 25 por cento sobre o seu preço.

§ 2.º O prazo de validade dos bilhetes de ida e volta é de sete dias, não se contando o dia em que o bilhete deve ser utilizado na viagem de ida.

§ 3.º Os bilhetes de assinatura, de modelos a fixar pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres, serão pessoais e intransmissíveis e poderão ser semanais ou mensais. Os primeiros, com início à segunda-feira e termo ao sábado compreendem uma ou duas viagens de ida e volta em cada dia; os segundos, com início no primeiro dia útil de cada mês, compreendem vinte e seis ou cinquenta e duas viagens de ida e volta, a utilizar seguidamente, excepto aos domingos, uma ou duas vezes por dia.

§ 4.º O bilhete de ida e volta, no regresso, poderá ser utilizado em qualquer carreira do mesmo concessionário que sirva o destino para que é válido, havendo lugar a pagamento de excesso se a tarifa correspondente ao percurso utilizado na volta for mais elevada que a aprovada para a carreira para que foi emitido.

§ 5.º Poderão ser aprovados bilhetes de ida e volta e de assinatura para estudantes ou para trabalhadores, aprendizes e praticantes, cuja redução só excepcionalmente poderá exceder 50 por cento sobre os preços das passagens normais e válidos, quanto aos primeiros, apenas durante os períodos lectivos.

§ 6.º Os bilhetes a que se refere o número anterior só serão fornecidos mediante a apresentação, pelos estudantes, de documento passado por estabelecimento de ensino reconhecido oficialmente, pelos trabalhadores, de carteira profissional ou cartão de identidade passado pelo respectivo sindicato, e pelos aprendizes e praticantes com menos de 18 anos, de declaração da entidade patronal respectiva, autenticada pelo Instituto Nacional do Trabalho e Previdência.

§ 7.º Os bilhetes para trabalhadores, aprendizes e praticantes poderão ser adaptados ao regime de trabalho das empresas em que os seus titulares prestem serviço, podendo eventualmente ser utilizados aos domingos ou compreender menor número de viagens do que as previstas no § 3.º

§ 8.º Os bilhetes com redução só poderão ser estabelecidos com autorização da Direcção-Geral de Transportes Terrestres, a requerimento dos concessionários.

§ 9.º Nas carreiras concorrentes não poderá ser concedida qualquer redução, salvo nos casos previstos no § 5.º deste artigo.

Art. 155.º Dos bilhetes das carreiras interurbanas deverão constar a firma do concessionário e o respectivo preço, bem como outras indicações que a Direcção-Geral de Transportes Terrestres entenda convenientes.

Art. 156.º Nas carreiras urbanas os bilhetes poderão ser simples e de assinatura.

§ único. Os bilhetes de assinatura poderão ser mensais, trimestrais, semestrais ou anuais, válidos ou não para todas as carreiras do mesmo concessionário e para um número ilimitado de viagens, carecendo o respectivo modelo de aprovação da Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

Art. 157.º

§ 1.º Os veículos em que se efectuem esses transportes serão devidamente assinalados, conforme determinação da Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

§ 2.º Nas carreiras urbanas deverá ser facultado transporte gratuito a agentes fardados da Polícia de Segurança Pública, Guarda Nacional Republicana, Guarda Fiscal, sapadores bombeiros, mediante condições e limites a estabelecer pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

Art. 162.º O bilhete confere ao passageiro o direito a um lugar sentado no veículo que efectuar a carreira para que foi adquirido, salvo em carreiras urbanas ou em interurbanas que prestam serviço do mesmo tipo em que a Direcção-Geral de Transportes Terrestres poderá permitir que parte dos passageiros viagem de pé, em condições compatíveis com a sua segurança e desde que nelas sejam utilizados veículos com as características dos empregados em transportes urbanos.

§ 1.º Consideram-se cativos, para passageiros inválidos, doentes ou idosos e senhoras grávidas ou transportando crianças ao colo, quatro lugares, correspondentes aos primeiros bancos, a partir da entrada dos veículos com, plataforma, utilizados em carreiras urbanas. Estes lugares serão devidamente assinalados por meio de um letreiro com a seguinte indicação: «Reservado para passageiros inválidos, doentes ou idosos e senhoras grávidas ou com crianças ao colo.»

§ 2.º Qualquer passageiro poderá, porém, ocupar os lugares referidos no parágrafo anterior, quando estes estejam vagos, ficando, no entanto, obrigado a cedê-los logo que se apresentem passageiros nas condições ali referidas, continuando então a viagem de pé até haver lugares sentados, para cuja ocupação terão preferência.

§ 3.º Os condutores dos veículos farão desocupar os aludidos lugares pela ordem inversa de ocupação dos mesmos.

§ 4.º Nas carreiras urbanas o passageiro não é obrigado a sair no termo do percurso, desde que, continuando o veículo ao serviço da carreira, pretenda utilizar a viagem imediata, salvo se houver um sistema de cobrança que a tal obrigue.

Art. 164.º

§ 4.º Tratando-se de carreiras de percurso reduzido e elevada frequência de horários, poderá a Direcção-Geral de Transportes Terrestres dispensar o concessionário da marcação antecipada de lugares.

Art. 166.º Nos veículos de passageiros affectos a carreiras interurbanas é obrigatório o transporte gratuito das bagagens dos mesmos, quando o respectivo peso não exceda os 20 kg por passageiro.

§ 1.º As crianças portadoras de meio bilhete têm direito ao transporte gratuito de 10 kg de bagagem.

§ 2.º Os indivíduos que viajem colectivamente com bilhetes adquiridos em conjunto para o mesmo percurso poderão transportar bagagens de peso unitário superior a 20 kg, com o máximo de 40 kg, desde que o peso total não exceda o produto de 20 kg pelo número de bilhetes.

§ 3.º Para efeitos das disposições deste artigo, são considerados bagagens os objectos destinados ao uso dos passageiros, contidos em malas, cestos, sacos de viagem, caixas e outras embalagens semelhantes e ainda:

- a) Cadeiras portáteis;
- b) Carrinhos para crianças;
- c) Malas de amostras de mercadorias;
- d) Instrumentos de música portáteis;
- e) Instrumentos de agrimensura ou topografia até 4 m de comprimento;
- f) Ferramentas de artífices em caixas ou sacos, quando possam ser transportados nas caixas próprias dos veículos e sejam acondicionados de forma a não causarem danos à bagagem de outros passageiros.

§ 4.º Serão ainda considerados como bagagem, nas carreiras com serviço combinado com o caminho de ferro, os velocípedes sem motor, desde que sejam carregados junto das estações ou a elas se destinem.

§ 5.º É considerado mercadoria o excedente dos pesos referidos neste artigo, sendo devido pelo seu transporte o preço que resultar da aplicação das tarifas em vigor.

§ 6.º O concessionário só é obrigado ao transporte do excesso do peso da bagagem dentro dos limites da capacidade do veículo.

Art. 167.º Nas carreiras urbanas é obrigatório o transporte gratuito de bagagens no interior dos veículos, em grades, redes e outros lugares adequados, desde que, pelas suas dimensões e natureza, não incomodem ou prejudiquem os outros passageiros nem danifiquem os veículos.

Art. 168.º Nos veículos empregados em carreiras interurbanas de passageiros é permitido o transporte de mercadorias, desde que o respectivo peso não exceda, conjuntamente com a bagagem e sacos do correio transportados em cada viagem, o peso bruto aprovado para o veículo.

§ 1.º Se nos respectivos percursos existirem, porém, carreiras de mercadorias ou mistas, apenas é permitido o seu transporte em pequenos volumes, de peso não superior a 15 kg.

§ 2.º Os transportes de mercadorias, a que se refere este artigo, serão pagos de harmonia com a tarifa aprovada pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

Art. 169.º As bagagens e mercadorias serão obrigatoriamente postas à disposição do destinatário dentro das vinte e quatro horas seguintes à sua expedição, que será feita, sempre que possível, na primeira carreira a realizar segundo o horário em vigor.

§ 1.º No caso de atraso, o concessionário fica obrigado a pagar uma indemnização fixada em \$50 por quilómetro de peso bruto das bagagens ou mercadorias demoradas e por período indivisível de vinte e quatro horas até ao máximo de sete dias.

§ 2.º A indemnização prevista no número anterior não pode acrescer à devida por perda total; em caso de perda parcial, será paga pela parte não perdida.

§ 3.º Em caso de avaria, acresce a indemnização prevista no artigo 173.º

§ 4.º A soma de todas as indemnizações previstas nos números anteriores não pode, em caso algum, ser superior à que seria devida em caso de perda total.

Art. 174.º Os concessionários são obrigados a transportar os sacos postais permutados normalmente entre pontos do percurso das carreiras que efectuem, nas seguintes condições:

- a) Remuneração a fixar nos termos do artigo 179.º;
- b) Observância dos horários estabelecidos;
- c) Recepção e entrega dos sacos nos locais de paragem das carreiras a fazer pelos agentes dos Correios e Telecomunicações de Portugal, auxiliados pelo pessoal dos concessionários, podendo esses locais ser diferentemente determinados por livre acordo entre os Correios e Telecomunicações de Portugal e os mesmos concessionários.

Art. 175.º Para celebrar contratos ou ajustes de transportes de sacos postais em veículos de transportes colectivos rodoviários os Correios e Telecomunicações de Portugal deverão sempre exigir das empresas a apresentação do respectivo título de concessão.

Art. 178.º Quando seja atingida a capacidade do veículo e a remessa postal ultrapassar 200 kg, ficará o concessionário autorizado a deixar para a carreira imediata os sacos existentes, dando prioridade de transporte àqueles que contenham correspondência e lhe sejam indicados pelo agente local expedidor.

Art. 179.º

α = Coeficiente de remuneração a fixar periodicamente pelo Ministro das Comunicações, ouvidos os Correios e Telecomunicações de Portugal.

Art. 180.º

§ 2.º As «notificações definitivas», depois de rubricadas pelo concessionário e autenticadas com o selo em relevo dos Correios e Telecomunicações de Portugal, serão distribuídas pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres, pelos Correios e Telecomunicações de Portugal, pelo Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis e pelo concessionário.

Art. 182.º Nos automóveis pesados empregados em carreiras de passageiros, além do respectivo condutor, prestará serviço um cobrador, salvo se existir qualquer outro processo de cobrança, mecânico ou não, devidamente aprovado para cada caso pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

§ único. Só podem exercer a profissão de cobrador indivíduos maiores ou emancipados.

Art. 185.º

§ único. Se este pessoal for insuficiente, inábil ou negligente, a Direcção-Geral de Transportes Terrestres obrigará os concessionários a aumentá-lo ou substituí-lo.

Art. 186.º Os concessionários são obrigados a ter à disposição da Direcção-Geral de Transportes Terrestres um registo actualizado com os nomes e residências dos condutores e cobradores ao seu serviço, bem como um registo diário dos condutores e cobradores em serviço e dos veículos em que trabalham.

Art. 187.º O pessoal que presta serviço nos veículos empregados em transportes colectivos de passageiros é obrigado a:

- a) Usar da maior deferência para com os passageiros e agentes de fiscalização, prestando a uns e outros todos os esclarecimentos que lhe sejam pedidos;
- b) Prestar aos passageiros todo o auxílio de que careçam, tendo especial atenção para com as senhoras, mutilados, velhos e crianças;
- c) Não importunar os passageiros com exigências não justificadas;
- d) Velar pela segurança e comodidade dos passageiros;
- e) Não fumar, quando em serviço, nem tomar nos veículos quaisquer refeições;
- f) Verificar, antes de abandonar os veículos em que prestam serviço, se nos mesmos se encontram quaisquer objectos que neles tenham sido esquecidos pelos passageiros;
- g) Apresentar-se devidamente uniformizado e barbeado;
- h) Não utilizar, e velar por que os passageiros não o façam, aparelhos de T. S. F., portáteis ou incorporados no veículo, desde que haja reclamações por parte de algum passageiro.

§ 1.º O cobrador é obrigado a dar sinal de paragem sempre que lhe seja pedido e só dará o sinal de partida depois de se assegurar de que as portas do veículo se encontram bem fechadas.

§ 2.º O condutor deverá deter o veículo nas paragens sempre que lhe seja feito sinal para esse fim e por forma tal que a entrada e saída dos passageiros se faça sem perigo para estes e sem prejuízo da circulação e só porá o veículo em marcha quando para esse efeito receber o sinal do cobrador.

§ 3.º A obrigação de paragem para tomada de passageiros cessa quando o veículo tiver a sua lotação completa, devidamente sinalizada.

Art. 188.º Aos passageiros de transportes colectivos é proibido:

- a) Viajar sem se munir do título válido ou ultrapassar a paragem para que aquele tem validade sem pagar um bilhete suplementar;
- b) Recusar-se a apresentar o título de transporte quando isso for exigido pelos empregados do concessionário ou pelos agentes de fiscalização;
- c) Entrar ou sair dos veículos fora das paragens;
- d) Entrar quando a lotação do veículo estiver completa;
- e) Abrir ou manter abertas as janelas quando haja justificada oposição de outros passageiros;
- f) Pendurar-se em qualquer parte dos veículos ou seus acessórios ou debruçar-se dos mesmos durante a marcha;

- g) Arremessar dos veículos detritos ou quaisquer objectos que possam causar dano;
- h) Utilizar aparelhos de T. S. F. ou fazer barulho de forma a incomodar os restantes passageiros;
- i) Exercer mendicância;
- j) Vender quaisquer produtos;
- l) De um modo geral, praticar actos que incomodem outros passageiros, ofendam a moral ou prejudiquem a boa ordem e o asseio e causem dano aos veículos e objectos que forem transportados;
- m) Recusar identificar-se quando tal lhe seja exigido pelos empregados do concessionário ou pelos agentes de fiscalização, no caso de terem infringido alguma das obrigações impostas neste artigo.

Art. 192.º O número mínimo de veículos a empregar nas carreiras será fixado pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres, tendo em atenção o tráfego normal do percurso em que se vai efectuar o serviço público e a necessária reserva de material circulante.

§ único. Em casos especiais poderá a Direcção-Geral de Transportes Terrestres fixar o número máximo de veículos a empregar nas carreiras.

Art. 193.º O concessionário deverá, em princípio, efectuar as suas carreiras com veículos de sua propriedade.

§ 1.º Pode, no entanto, utilizar veículos de terceiros devidamente licenciados para transportes colectivos:

- a) Quando pertençam a outro concessionário com o qual tenha celebrado um acordo de exploração conjunta, nos termos do artigo 124.º;
- b) Quando, por motivo de força maior, não possa efectuar a carreira, no todo ou em parte, com veículos de sua propriedade;
- c) No caso referido no artigo 125.º;
- d) Em outros casos excepcionais, mediante autorização da Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

§ 2.º Não sendo possível, no caso previsto na alínea b) do parágrafo anterior, pedir previamente autorização à Direcção-Geral de Transportes Terrestres, deverá ser apresentada a respectiva justificação no dia imediato.

Art. 194.º Para cada veículo que pretenda empregar na exploração de transportes colectivos deverá o concessionário requerer uma licença, que acompanhará sempre o veículo a que respeita, e que será passada pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

§ único. Todos os veículos licenciados nos termos do corpo deste artigo serão considerados como affectos à exploração de todas as carreiras de que o respectivo proprietário seja concessionário.

Art. 195.º As licenças a que se refere o artigo anterior serão enviadas pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres às repartições de finanças com jurisdição nas áreas das sedes dos concessionários, a fim de serem visadas e seguidamente entregues àqueles, para o que serão postas à sua disposição mediante aviso prévio.

§ único. O visto aposto na licença implica para a secção de finanças a obrigação de ponderar a lotação do respectivo veículo no cálculo do imposto de camionagem de todas as carreiras daquele concessionário.

Art. 196.º Sempre que qualquer veículo adstrito a transportes colectivos rodoviários se inutilize para o serviço em que era empregado, seja transferido de proprietário ou seja desafectado daquela utilização, o concessionário deverá solicitar à Direcção-Geral de Transportes Terrestres o cancelamento da respectiva licença.

Art. 197.º Os veículos destinados a transportes colectivos devem ter, em local bem visível:

1) No interior:

- a) Tabelas impressas com os horários e as tarifas das carreiras;
- b) As normas constantes dos artigos 150.º, 162.º, 187.º, 188.º, 189.º e ainda, nas carreiras interurbanas, do artigo 151.º, assim como indicação das respectivas sanções;
- c) Outros elementos de informação exigidos pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

2) No exterior:

- a) Um letreiro, que de noite será devidamente iluminado, onde se indicará o local de destino da carreira;
- b) Nas carreiras de mercadorias, um letreiro contendo os dizeres «Transporte colectivo de mercadorias».

§ 1.º Quando o veículo efectuar um desdobramento deverá ainda ser assinalado esse facto, pela forma que for estabelecida, nos termos do § 3.º

§ 2.º Quando o veículo efectuar um serviço de aluguer ou de excursão, o letreiro referido na alínea a) do n.º 2) deste artigo indicará, respectivamente, «Aluguer» ou «Excursão».

§ 3.º Os letreiros referidos neste artigo deverão obedecer às características que forem fixadas pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

§ 4.º É permitida a afixação de anúncios nestes veículos, nas condições fixadas em portaria do Ministro das Comunicações.

Art. 2.º O título III — Das penalidades — do mesmo Regulamento passa a compreender os seguintes artigos:

Art. 207.º Independentemente das demais sanções aplicáveis, são punidas com cancelamento da concessão as infracções aos artigos 103.º, § 1.º, e 124.º, o abandono ou interrupção, total ou parcial, da exploração de carreiras, a recusa de aquisição do material necessário à exploração e, de uma forma geral, o não cumprimento das cláusulas da concessão que, pela sua frequência ou natureza, seja considerado incompatível com a qualidade de concessionário de um serviço público.

§ único. No despacho que determinar o cancelamento fixar-se-á a data em que se tornará efectivo, devendo ser convidados a concorrer à concessão cancelada os concessionários que operem no mesmo percurso, respeitando-se as regras de preferência e, não os havendo, que explorem carreiras nos concelhos em que a carreira efectuada ao abrigo da concessão cancelada se desenvolvia, preferindo os que neles sirvam maior número de quilómetros.

Art. 208.º E punida com a multa de 10 000\$ a realização de transportes públicos — de aluguer ou colectivos — sem título de licenciamento.

§ 1.º A realização de transportes colectivos em veículos com a indicação de serviço de aluguer ou licenciados para transportes turísticos constitui acto de concorrência desleal, podendo, em caso de condenação judicial, havendo reincidência, ser canceladas as licenças de que o infractor seja titular.

§ 2.º O transporte de aluguer ou em veículos licenciados para transportes turísticos, efectuados sem licença, por esta ter sido voluntariamente depositada, para os efeitos previstos no § único do artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 45 331, de 28 de Outubro de 1963, implicará, além da multa, o cancelamento da licença.

§ 3.º Os transportes públicos efectuados sem licença por esta ter sido apreendida ou cancelada implicam, além de multa, procedimento criminal por desobediência. Havendo condenação por este crime, o veículo ou veículos a eles affectos serão apreendidos pelo prazo de seis meses.

Art. 209.º A recusa pelos concessionários, da realização de transportes eventuais que lhes tenha sido imposta nos termos do artigo 94.º e da exploração de carreiras cujo estabelecimento, manutenção ou prolongamento lhes tenham sido impostos, ao abrigo do disposto na alínea a) do corpo do artigo 97.º, serão punidas com a multa de 10 000\$.

Art. 210.º O transporte de mercadorias pertencentes aos transportadores públicos, realizado em veículos seus licenciados para transportes públicos, para além do raio de círculo de aluguer ou dos itinerários das concessões, será punido com a multa de 5000\$, agravada para 7500\$ e 10 000\$ em caso de reincidências sucessivas.

Art. 211.º São punidas com a multa de 5000\$:

- a) A transgressão dos artigos 8.º, 20.º, 27.º, e seus parágrafos, 41.º e 144.º;
- b) A recusa de prestação de serviços nos termos deste Regulamento;
- c) A inobservância dos contratos ou esquemas de repartição de tráfego ou de serviço combinado;
- d) A não realização dos desdobramentos a que se refere o artigo 127.º, quando compatíveis com o material disponível;
- e) A inobservância de quaisquer disposições deste Regulamento relativas a tarifas;
- f) A realização de carreiras em horários diferentes dos aprovados, quando, pelas circunstâncias em que se verifique, não possa ser imputada a um atraso involuntário;
- g) Os transportes de aluguer realizados para além do raio de círculo fixado;
- h) Os transportes a que se refere o § 1.º do artigo 1.º, quando realizados sem licença para além do percurso fixado ou com inobservância das disposições regulamentares estabelecidas nos termos do disposto no § 2.º do mesmo artigo.

§ 1.º A desobediência ao sinal de paragem por parte de um condutor de um automóvel ligeiro de aluguer, quando o veículo circule com o sinal de «livre» ou do condutor de um veículo de transporte colectivo quando não circule com a indicação de «completo» será punida com a multa de 500\$.

§ 2.º A tentativa de inobservância de disposições relativas a tarifas é punida com a multa de 1000\$.

Art. 212.º Serão punidas com a multa de 500\$:

- a) As transgressões dos artigos 4.º, 46.º, 130.º e do § único do artigo 139.º;
- b) A inobservância dos horários aprovados;
- c) A alteração do local de estacionamento de veículos de aluguer, dentro da localidade em que o veículo está autorizado a estacionar.

Art. 213.º São punidas com a multa de 200\$:

- a) O transporte de cada passageiro para além do número legalmente permitido;
- b) A transgressão do § 1.º do artigo 5.º;
- c) O transporte de cada fracção de 15 kg a mais, em cada volume ou além do peso total autorizado.
- d) Qualquer infracção não expressamente prevista neste título.

Art. 214.º É punida com a multa de 100\$ a transgressão do artigo 11.º, desde que os condutores apresentem os documentos no prazo de oito dias.

§ único. Se os documentos mencionados não forem apresentados no prazo consignado neste artigo, presumir-se-á que os interessados não os possuem e aplicar-se-ão as sanções previstas, para o caso, neste Regulamento.

Art. 215.º O excesso de carga útil transportada em automóveis de mercadorias será punido com a multa, expressa em escudos, que resulte da aplicação da fórmula $M = \frac{2 \times E}{N}$, em que E representa o excesso de carga, em quilogramas, e N a carga útil, em toneladas.

§ 1.º A mesma multa será aplicada pelo não cumprimento das limitações de carga estabelecidas para a passagem sobre pontes e obras de arte, sendo neste caso E o excesso de carga verificado, em quilogramas, e N a carga máxima, em toneladas, admissível na travessia de pontes ou obras de arte.

§ 2.º Para os efeitos do disposto nos números anteriores, nenhum condutor se poderá recusar a levar o veículo a pesagem nas balanças da Guarda Nacional Republicana ou em quaisquer outras que não distem mais de 1 km do local onde se deu a intervenção da autoridade.

§ 3.º A inobservância do disposto no § anterior será punida com a multa de 5000\$.

Art. 216.º Por cada saco, não abrangido pela limitação de carga do artigo 178.º, que o concessionário ou seus agentes se recusem a transportar será aplicada uma multa no valor da remuneração diária R , a descontar nos pagamentos mensais. Esta multa será triplicada quando haja reincidência dentro do mesmo mês.

§ 1.º Quando se derem seis faltas de transporte seguidas ou doze interpoladas num período de dois meses, poderá a Direcção-Geral de Transportes Terrestres cancelar a concessão.

§ 2.º A importância das multas aplicadas nos termos deste artigo constituirá receita dos Correios e Telecomunicações de Portugal.

Art. 217.º No caso de infracção ao disposto nas alíneas a) e b) do artigo 188.º será devido o pagamento, acrescido de 50 por cento da importância do respectivo bilhete, com o mínimo de cobrança de 20\$.

§ 1.º Serão punidas com a multa de 50\$ as infracções às alíneas a), g) e h) do artigo 188.º

§ 2.º Os passageiros que infringirem o disposto nas alíneas d), e), f), i), j) e l) do artigo 188.º serão advertidos pelo pessoal em serviço e, se persistirem nas infracções, serão obrigados a abandonar os veículos.

§ 3.º Para cumprimento do disposto na última parte do parágrafo anterior, o pessoal em serviço deve solicitar a intervenção das autoridades policiais para obrigarem a sair os passageiros que se recusem a abandonar os veículos.

§ 4.º A infracção da alínea m) do artigo 188.º será punida com a multa de 200\$, devendo o pessoal em serviço nos veículos solicitar a intervenção das autoridades policiais para procederem à identificação do infractor.

§ 5.º Sempre que houver lugar ao pagamento de qualquer multa pelas infracções punidas neste artigo, o pessoal em serviço nos veículos deverá, não sendo possível a comparência de agentes da autoridade policial, participar a ocorrência à entidade competente, indicando pelo menos duas testemunhas.

Art. 218.º São da responsabilidade dos empresários as infracções ao disposto neste Regulamento:

§ 1.º Exceptuam-se do disposto do corpo deste artigo as transgressões do disposto nos artigos 47.º, 48.º, 183.º e 187.º, bem como as cometidas em desobediência às ordens expressas dos empresários, além das previstas no § 1.º do artigo 211.º e no artigo 217.º, que são da responsabilidade dos respectivos autores.

§ 2.º Quando as funções do condutor forem exercidas pelo empresário, as multas que lhe sejam impostas sofrem um agravamento de 500\$.

§ 3.º Nos casos previstos na alínea b) do corpo do artigo 211.º, nas alíneas a) e c) do artigo 213.º e no corpo e parágrafos do artigo 215.º será ainda apreendida a carta de condução ao condutor do veículo, por um período até sessenta dias, em cuja fixação se deverá atender aos antecedentes do condutor e gravidade da infracção.

§ 4.º O pagamento voluntário da multa equivale, para efeitos de reincidência, à condenação judicial do transgressor.

Art. 219.º Será sempre decretada a apreensão dos veículos até resolução do tribunal, quando os seus proprietários não paguem nem depositem voluntariamente as multas devidas pela prática das infracções referidas nos artigos 208.º, 210.º, 211.º e § 2.º e 215.º, § 2.º

Art. 220.º As multas aplicadas nos termos deste diploma não estão sujeitas a qualquer adicional.

Art. 221.º É da competência do director-geral de Transportes Terrestres a apreensão de cartas de condução e a apreensão ou cancelamento dos títulos de licenciamento de transportes, salvo tratando-se de cancelamento de concessões, que compete ao Ministro das Comunicações.

Art. 222.º A decisão de cancelamento de títulos de licenciamento ou de concessões, fundada na prática dos factos contravencionais previstos neste Regulamento, impossibilita os seus titulares de obterem no-

vas licenças, para o mesmo ou para outro veículo, ou novas concessões, ainda que em opção, antes de decorrido um ano sobre a data do cancelamento.

Art. 3.º Ficam revogados o artigo 14.º do mesmo Regulamento e o artigo 1.º do Decreto n.º 42 944, de 25 de Abril de 1960.

Art. 4.º (transitório) — Os novos critérios de classificação de carreiras contidos nos artigos 75.º e 76.º apenas se aplicarão às novas concessões, fazendo-se a revisão progressiva da classificação das actuais quando da sua prorrogação.

Art. 5.º (transitório) — 1. As carreiras existentes em regiões onde sejam definidas áreas de preferência e que não sejam integradas na respectiva rede de transportes colectivos ficam sujeitas ao seguinte regime:

- a) Contendo-se integralmente dentro dessa área, ser-lhes-á assegurado um prazo de validade de cinco anos, improrrogável, a contar da data da publicação da respectiva portaria;
- b) Desenvolvendo-se predominantemente dentro dela, manter-se-ão em vigor, salvo se, por despacho do Ministro das Comunicações, for considerado que prejudicam a necessária coordenação de transportes dentro da área de preferência, caso em que lhes será aplicável o regime estabelecido na alínea anterior, contando-se o prazo, porém, a partir da data desse despacho.

2. Em qualquer dos casos, deverá a Direcção-Geral de Transportes Terrestres promover uma conveniente coordenação da sua exploração com a da rede de transportes da área de preferência.

Art. 6.º (transitório) — 1. Considera-se aplicável às concessões de carreiras regulares, outorgadas anteriormente à data de entrada em vigor do presente diploma, e cujo prazo finde a partir de um ano contado daquela data, o regime do § 1.º do artigo 96.º

2. As concessões que tenham terminado já o prazo máximo de validade, estabelecido na redacção anterior do artigo 95.º, ou venham a terminá-lo até um ano, contado do início da vigência do presente diploma, poderão ser objecto de nova concessão, pelo prazo de cinco anos, prorrogável posteriormente nos termos do § 1.º do artigo 96.º

3. Para efeitos de aplicação do disposto no número anterior, continuará a considerar-se na graduação da preferência entre os requerentes, imediatamente após o n.º 1.º do corpo do artigo 112.º a circunstância de o requerente ser ainda o detentor da concessão no momento em que de novo a requer, como tal sendo considerado se o fizer até 120 dias após a data em que tenha terminado a sua validade.

Art. 7.º O presente diploma entra em vigor trinta dias após a data da sua publicação no *Diário do Governo*.

Marcello Caetano — Rui Alves da Silva Sanches — João Maria Leitão de Oliveira Martins.

Promulgado em 15 de Fevereiro de 1971.

Publique-se.

O Presidente da República, AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ.