

*Diário do Governo*, 1.ª série, n.º 299, de 27 de Dezembro de 1972.

Direcção-Geral dos Assuntos Multilaterais, 28 de Novembro de 1997. — O Director de Serviços das Organizações Económicas Internacionais, *João Perestrello Cavaco*.

**Aviso n.º 319/97**

Por ordem superior se torna público que, por nota de 18 de Março de 1994, o Departamento de Estado Norte-Americano comunicou terem sido depositados pelo Djibuti, em 24 de Novembro de 1992, e pela Estónia, em 22 de Dezembro de 1993, os respectivos instrumentos de adesão à Convenção para a Supressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, concluída em Montreal em 23 de Setembro de 1971.

Através da mesma comunicação, o Departamento de Estado Norte-Americano informou que a Eslovénia depositou, em 20 de Agosto de 1992, a notificação da sua sucessão quanto a esta Convenção.

Esta Convenção foi aprovada, para ratificação, por Portugal nos termos do Decreto n.º 451/72, de 14 de Novembro, tendo sido depositado o correspondente instrumento em 15 de Janeiro de 1973, conforme aviso publicado no *Diário do Governo*, 1.ª série, n.º 100, de 28 de Abril de 1973.

Direcção-Geral dos Assuntos Multilaterais, 28 de Novembro de 1997. — O Director de Serviços das Organizações Económicas Internacionais, *João Perestrello Cavaco*.

**MINISTÉRIO DO EQUIPAMENTO,  
DO PLANEAMENTO  
E DA ADMINISTRAÇÃO DO TERRITÓRIO**

**Decreto-Lei n.º 378/97**

de 27 de Dezembro

O Regulamento de Transportes em Automóveis (RTA) aprovado pelo Decreto n.º 37 272, de 31 de Dezembro de 1948, tem constituído, ao longo de décadas, o instrumento legal regulamentador de toda a actividade transportadora rodoviária nacional, pública e particular, sendo as correspondentes infracções processadas e julgadas em processo de transgressões.

O surgimento de novas formas de procura do transporte rodoviário provocou, contudo, uma desactualização de grande parte das soluções normativas acolhidas no RTA, particularmente no que se refere à disciplina jurídica da estruturação e do regime de exploração das actividades por ele reguladas.

Por outro lado, a integração de Portugal nas Comunidades Europeias criou o imperativo de transposição para o ordenamento jurídico interno de diversa regulamentação comunitária relativa aos transportes rodoviários.

Em consequência destas novas realidades, foi publicada numerosa legislação avulsa tendo em vista a prossecução dos referidos objectivos de modernização do quadro jurídico das actividades de transporte e da sua harmonização, no plano comunitário.

Como resultado de toda esta evolução legislativa, o RTA, presentemente, disciplina de forma relevante pouco mais do que alguns segmentos normativos do transporte de aluguer em automóveis ligeiros de passageiros, o transporte de aluguer em automóveis pesados de passageiros e a concessão e exploração de carreiras de transporte público colectivo de passageiros, sendo, como se referiu, objecto de legislação específica a regulamentação das restantes formas de prestação de serviços de transportes públicos e parte dos serviços incluídos no conceito de transporte particular.

A submissão ao regime das contra-ordenações das infracções previstas nesta legislação avulsa constitui seu denominador comum.

Nesta conformidade, razões de sistematização e uniformização na aplicação da lei, no que se refere à aplicação do mesmo regime sancionatório às diversas modalidades de transporte rodoviário, impõe-se que as infracções ao RTA passem também a ser processadas e julgadas em processo de contra-ordenação, aumentando-se o valor das sanções pecuniárias a aplicar, agora convertidas em coimas, e prevendo-se a aplicação, de acordo com os pressupostos da lei geral, de sanções acessórias, tendo como objectivo conferir ao novo regime um carácter dissuasor mais efectivo.

Aproveitou-se o ensejo para, em sede do presente decreto-lei, reformular algumas disposições do RTA por forma a ajustar a sua redacção a novas exigências de acesso ao mercado e de regime de exploração mais consentâneas com a realidade presente e com o regime contra-ordenacional introduzido pelo presente diploma.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

**Artigo 1.º**

Os artigos 19.º, 107.º, corpo, 109.º, §§ 1.º e 3.º, 110.º, § 1.º, 126.º e 191.º, § único, do Regulamento de Transportes em Automóveis, aprovado pelo Decreto n.º 37 272, de 31 de Dezembro de 1948, com a redacção dos Decretos-Leis n.ºs 45 060, de 4 de Junho de 1963, 59/71, de 2 de Março, e 186/82, de 15 de Maio, passam a ter a seguinte redacção:

**«Artigo 19.º**

Considera-se abandono da exploração da licença de transporte de aluguer de passageiros em automóveis ligeiros, salvo caso fortuito ou de força maior, a sua não exploração por período superior a 60 dias consecutivos.

**Artigo 107.º**

Todo o pedido de concessão deverá ser precedido de um depósito de 100 000\$, efectuado na tesouraria da Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

- §1.º .....
- §2.º .....
- §3.º .....
- §4.º .....

**Artigo 109.º**

.....  
§ 1.º O valor da caução é fixado à razão de 1500\$ por cada quilómetro, contado entre os locais de esta-

cionamento nos pontos extremos do percurso do serviço concedido, não podendo nunca ser inferior a 75 000\$.

§ 2.º .....

§ 3.º A interdição de exploração da concessão, determinada nos termos do artigo 211.º, alínea a), implica a perda da caução respectiva.

§ 4.º .....

#### Artigo 110.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.

§ 2.º .....

#### Artigo 126.º

1 — Se o concessionário abandonar ou interromper, total ou parcialmente, a exploração do serviço público antes de findar o prazo por que este foi concedido, poderá a Direcção-Geral de Transportes Terrestres dirigir provisoriamente a exploração, continuando todas as despesas que dela resultem a cargo do concessionário faltoso.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior considera-se:

- a) 'Abandono', a falta de exploração do serviço por período igual ou superior a 30 dias consecutivos;
- b) 'Interrupção', a falta de exploração do serviço por período superior a 5 dias consecutivos e inferior a 30.

3 — A caução efectuada nos termos do artigo 109.º responderá pelas despesas efectuadas de harmonia com o disposto no n.º l.

#### Artigo 191.º

§ único. Em casos especiais, devidamente justificados, poderá a Direcção-Geral de Transportes Terrestres autorizar a utilização de veículos ligeiros de passageiros com lotação não inferior a sete lugares, incluindo o do condutor.»

#### Artigo 2.º

São convertidas em contra-ordenações as infracções ao mesmo Regulamento, aprovado pelo Decreto n.º 32 272, de 31 de Dezembro de 1948, e alterado pelo Decreto-Lei n.º 186/82, de 15 de Maio, e pelos Decretos Regulamentares n.ºs 66/84, de 22 de Agosto, 53/86, de 6 de Outubro, 52/87, de 4 de Agosto, e 26/88, de 28 de Junho, passando o seu título III a ter a seguinte redacção:

### «TÍTULO III

#### Regime sancionatório

#### Artigo 207.º

1 — As infracções ao disposto no presente Regulamento constituem contra-ordenações.

2 — A tentativa e a negligência são puníveis.

#### Artigo 208.º

1 — É da competência da Direcção-Geral de Transportes Terrestres a instrução dos processos por contra-ordenações previstas neste Regulamento.

2 — É da competência do director-geral de Transportes Terrestres a aplicação das coimas e sanções acessórias previstas neste Regulamento.

#### Artigo 209.º

1 — São competentes para a fiscalização do cumprimento do disposto no presente Regulamento as seguintes entidades:

- a) Direcção-Geral de Transportes Terrestres;
- b) Guarda Nacional Republicana;
- c) Policia de Segurança Pública.

2 — As entidades referidas no número anterior podem proceder, junto das pessoas singulares ou colectivas que efectuem os transportes a que se refere o presente Regulamento, bem como de qualquer outra pessoa participante num contrato de transporte ou na sua execução, a todas as investigações necessárias para o exercício da sua competência fiscalizadora.

#### Artigo 210.º

São puníveis com as coimas seguintes:

- 1) De 250 000\$ a 375 000\$ e de 500 000\$ a 2 500 000\$, consoante se trate de pessoas singulares ou colectivas:
  - a) A exploração não concessionada de transportes públicos colectivos de passageiros;
  - b) A exploração não autorizada de transportes de aluguer em automóveis ligeiros de passageiros;
  - c) A exploração, por quem não for concessionário de carreiras regulares de passageiros, dos transportes de aluguer a que se refere o artigo 51.º, salvo o disposto em lei especial;
- 2) De 200 000\$ a 1 000 000\$:
  - a) A realização, por pessoas colectivas, dos transportes a que se refere o § 1.º do artigo 1.º, com inobservância das disposições regulamentares estabelecidas nos termos do disposto no § 2.º do mesmo artigo;
  - b) A infracção do disposto nos artigos 103.º, § 1.º, e 110.º;
  - c) O abandono da exploração da carreira, tal como definido no artigo 126.º, n.º 2, alínea a);
- 3) De 150 000\$ a 375 000\$ ou 750 000\$, consoante se trate de pessoas singulares ou colectivas:
  - a) A infracção ao disposto nos artigos 13.º e 124.º;
  - b) A falta do contrato de aluguer a que se referem o corpo e o § 1.º do artigo 52.º e a infracção ao § 3.º do mesmo artigo;

c) A interrupção da exploração da carreira, tal como definida no artigo 126.º, n.º 2, alínea b);

4) De 100 000\$ a 375 000\$:

- a) A realização, por pessoas singulares, dos transportes a que se refere o § 1.º do artigo 1.º, com inobservância das disposições regulamentares estabelecidas nos termos do disposto no § 2.º do mesmo artigo;
- b) O abandono da exploração da licença de transporte de aluguer de passageiros em automóveis ligeiros;
- c) A utilização de veículos com inobservância do disposto no artigo 51.º;
- d) A infracção ao disposto nos artigos 12.º, 15.º, § 2.º, 18.º, corpo, 20.º, 24.º, corpo, 25.º, corpo, 26.º, § único, 92.º, 94.º, 97.º, 138.º, corpo, 139.º, 148.º, 150.º, 151.º, 152.º, 154.º, 166.º, 191.º, 193.º e 199.º;
- e) A não realização, parcial ou totalmente, de carreiras nos horários aprovados;

5) De 75 000\$ a 375 000\$, a infracção ao disposto nos artigos 27.º, 125.º, 127.º, corpo e § 1.º, 128.º, 131.º, 134.º, 137.º, 144.º, 149.º, 155.º, 163.º, 167.º e 182.º;

6) De 50 000\$ a 250 000\$, a infracção ao disposto nos artigos 4.º, 5.º, 15.º, § 1.º, 24.º, § único, 25.º, § único, 28.º, 29.º, corpo, 31.º, 34.º, 35.º, 37.º, 38.º, 39.º, 41.º, 48.º, 52.º, corpo, segunda parte, e §§ 1.º e 2.º, 153.º, 157.º, 162.º, corpo, 187.º, 196.º e 197.º;

7) De 20 000\$ a 100 000\$, a infracção ao disposto nos artigos 11.º, 29.º, §2.º, 127.º, §3.º, 130.º, 162.º, § 4.º, 164.º, 165.º, 168.º, 169.º, corpo, 170.º, corpo, 184.º, 186.º, 188.º, 189.º, 194.º, corpo, e 198.º

#### Artigo 211.º

1 — Simultaneamente com a aplicação das coimas, podem ser decretadas as seguintes sanções acessórias, nos termos da lei geral:

- a) Interdição de exploração da concessão da carreira e de a ela vir a concorrer, pelo prazo máximo de dois anos, no caso de prática das infracções previstas no artigo 210.º, n.º 2, alíneas b) e c);
- b) Interdição de exploração da licença de transporte de aluguer e de a ela vir a concorrer, pelo prazo máximo de dois anos, no caso de prática da infracção prevista no artigo 210.º, n.º 4, alínea b).

2 — A aplicação das sanções acessórias previstas no n.º 1 implica, consoante os casos, a caducidade da concessão da carreira ou da licença do veículo relativamente à qual tenha sido praticada a infracção.

#### Artigo 212.º

1 — São da responsabilidade do transportador as infracções ao disposto no presente Regulamento.

2 — Exceptuam-se do disposto no número anterior as infracções ao disposto no artigo 188.º, que são da responsabilidade dos respectivos autores.

#### Artigo 213.º

1 — Se o infractor não for domiciliado em Portugal e não pretender efectuar o pagamento voluntário da coima pelo mínimo legal, deve proceder ao depósito de quantia igual ao valor máximo da coima prevista para a contra-ordenação praticada.

2 — O depósito referido no número anterior deve ser efectuado no acto da verificação da contra-ordenação e destina-se a garantir o pagamento da coima em que o infractor possa vir a ser condenado, bem como das despesas legais a que houver lugar.

3 — A falta do depósito referido no n.º 1 implica a imobilização do veículo, nos termos da lei, mantendo-se tal imobilização até à efectividade do depósito, ao pagamento da coima ou à decisão absolutória.

#### Artigo 214.º

O produto das coimas será distribuído da seguinte forma:

- a) 20% para a DGTT, constituindo receita própria;
- b) 20% para a entidade fiscalizadora, excepto quando esta não disponha da faculdade de arrecadar receitas próprias, revertendo, nesse caso, para os cofres do Estado;
- c) 60% para o Estado.»

#### Artigo 3.º

1 — São arquivados os processos de transgressão por infracção ao Regulamento de Transportes em Automóveis, aprovado pelo Decreto n.º 37 272, de 31 de Dezembro de 1948, que se encontrem pendentes à data da entrada em vigor do presente diploma.

2 — É revogado o artigo 121.º do Regulamento referido no número anterior.

#### Artigo 4.º

O presente diploma entra em vigor no dia imediato ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 23 de Outubro de 1997. — *António Manuel de Oliveira Guterres* — *Alberto Bernardes Costa* — *José Eduardo Vera Cruz Jardim* — *João Cardona Gomes Cravinho*.

Promulgado em 3 de Dezembro de 1997.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 9 de Dezembro de 1997.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres*.