

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Decreto n.º 37:272

1. O problema dos transportes — com o da produção — está na base de todas as questões económicas do nosso tempo; e desde há muito se viu a necessidade de proceder ao seu estudo racional e metódico, abandonando de vez improvisadas soluções de momento. Para tanto necessário se torna, por um lado, fomentar o desenvolvimento das diversas formas de transporte onde for aconselhável a sua utilização e impedi-la onde não oferecer interesse económico, e, por outro, repartir o tráfego do modo que for mais útil e menos oneroso para a colectividade. Quer dizer: é necessária uma política de fomento e de coordenação dos transportes.

2. Nem o fomento nem a coordenação dos transportes têm sido esquecidos pelo Governo.

Assim, foi notável nestes últimos anos o incremento de todas as modalidades de transporte.

Especialmente no que diz respeito aos transportes terrestres, convém, no preâmbulo deste diploma, chamar a atenção para o muito que na matéria se progrediu.

A política de construção de novas estradas e de renovação e ampliação das existentes dotou o País de uma excelente rede de comunicações rodoviárias, que não poderia deixar, como não deixou, de em muito contribuir para o desenvolvimento dos transportes automóveis. Se juntarmos a isto a intensificação da vida económica e o regime privilegiado em que durante muito tempo o transporte automóvel viveu, teremos as principais causas do quase incrível progresso que esta modalidade de transporte teve.

No transporte ferroviário a política de fomento do Governo não foi menor. Criado em 1927, o Fundo Especial de Caminhos de Ferro despendeu nos últimos vinte anos cerca de meio milhão de contos.

A construção de novas estradas não pára, de modo que todo o País seja servido, e, paralelamente, envidam-se todos os esforços para o rápido e eficaz reequipamento da rede ferroviária, quer no aspecto da via, quer no do material circulante.

3. A política de fomento dos transportes terrestres, realizada ou simplesmente projectada, seria em grande parte inútil se se não completasse com uma adequada política de coordenação.

O transporte automóvel e o transporte ferroviário têm de conjugar os seus esforços, exercendo-se, um e outro, onde representarem maior valor económico e repartindo entre si o tráfego como o interesse público o aconselhar.

Não foi este problema também esquecido. Assim, em 30 de Janeiro de 1945 o Governo apresentava à Assembleia Nacional uma proposta de lei de coordenação de transportes terrestres, de que havia de resultar a Lei n.º 2:008, actualmente em vigor.

O caminho de ferro tem grande capacidade, velocidade, segurança e conforto e garante, como nenhum outro meio de transporte, a deslocação de grandes massas de passageiros e mercadorias; por sua vez, o automóvel, mais maleável, penetra muito mais facilmente nos centros populacionais.

O transporte automóvel e o transporte ferroviário têm características diferentes, mas ambos, indiscutivelmente, as suas vantagens. Necessário é tirar de cada um o máximo proveito, atribuindo-lhes a missão que lhes cabe e evitando a sua sobreposição.

Foi o que se pretendeu com a Lei n.º 2:008.

4. «A verdadeira coordenação» — diz-se no parecer da Câmara Corporativa sobre a proposta de lei de coordenação de transportes terrestres apresentada pelo Governo — «consiste em aproveitar a capacidade de cada forma de transporte ao máximo e em reservar a cada uma a função que lhe compete.

A concorrência, ruínosa para as empresas, viria afinal a traduzir-se em prejuízo público. O que há a procurar é a repartição do tráfego conforme as suas possibilidades técnicas. Para isso tem de intervir uma autoridade superior — a do Estado. Mas esta exercer-se-á facilmente quando se defrontar com empresas sólidas, criadas nos termos da proposta, e não com uma poeira de pequenas iniciativas, egoístas e deficientes. Nem a estas seria legítimo impor as mesmas obrigações que se justificam perante quem já foi investido de um privilégio legal».

É que a coordenação dos transportes exige a concentração das indústrias a eles afectas, visto, nesta matéria, sempre o monopólio ter sido a regra e a concorrência a excepção. Os economistas têm sobejamente demonstrado, e não é, portanto, legítimo ignorá-lo, que o mecanismo da livre concorrência não exerce nos transportes a sua função de regulador de preços.

Não se esqueceu o problema na Lei n.º 2:008: juntamente com a repartição do tráfego prescreveu-se a concentração industrial. Na base IV consignou-se que, simultaneamente à concentração ferroviária, determinada na base I, se promovesse por acordo o agrupamento das empresas exploradoras de carreiras automóveis, de modo que não elimine as possibilidades de uma concorrência regrada, e proibiu-se que, salvas as exigências do tráfego, se concedessem novas carreiras a empresas diversas das existentes.

5. A concentração da exploração de transportes era, como se vê das considerações feitas supra, absolutamente necessária para que a coordenação entre a exploração ferroviária e a de carreiras automóveis fosse de algum modo eficaz.

Não menos necessário era estatuir o princípio da igualdade de tratamento jurídico entre as empresas ferroviárias e as de camionagem, e, assim, a base VII da Lei n.º 2:008 determinou que todos os transportes colectivos em automóveis fossem considerados como serviço público, em regime de prévia autorização do Governo.

A identidade de posições jurídicas é flagrante. Os caminhos de ferro e os industriais de camionagem estão nas suas relações em pé de igualdade. E de igual para igual, com idênticos direitos e deveres, prevê a Lei n.º 2:008 que entre si contratem. É o que se prescreve na base VI ao permitir que uns e outros celebrem contratos de repartição de tráfego.

6. Ao lado dos transportes colectivos coloca-se na Lei n.º 2:008 uma outra forma de transportes automóveis — a dos transportes de aluguer.

Não constitui esta indústria um serviço público, por se destinar a satisfazer necessidades que a Assembleia Nacional entendeu não o deverem ser por este modo. Mas importa definir com precisão o transporte de aluguer, a fim de evitar que este se transforme num transporte colectivo disfarçado e portanto em regime de favor. É este um perigo que é preciso evitar a todo o custo, a bem da coordenação dos transportes terrestres.

O transporte de aluguer presta inestimáveis serviços. Os transportes colectivos exercem-se de modo regular e permanente e não devem explorar-se onde o caudal de passageiros e de mercadorias não tenha uma certa regularidade. Sempre que assim aconteça, o público não pode contar senão com os transportes de aluguer, que são os mais adequados a estas condições de exploração.

Possui também o aluguer uma maleabilidade muito maior do que a do transporte colectivo, pois, ficando o veículo ao serviço privativo dos seus alugadores, efectua o transporte completo, sem transbordos e sem as despesas a estes inerentes, o que, em certos casos, representa um grande valor económico.

Houve no presente diploma um cuidado particular com a regulamentação do transporte de aluguer.

Em princípio, no transporte de aluguer de passageiros e de mercadorias, o veículo fica ao exclusivo serviço de uma só pessoa. Assim se julga manter dentro dos limites em que a sua exploração é aconselhável o transporte de aluguer.

Mas abriu-se quanto ao transporte de mercadorias uma excepção e permitiu-se que, nos transportes a pequena distância e nas regiões deficientemente servidas por transportes colectivos, o aluguer pudesse ser feito por fracção da carga do veículo. Fica assim assegurada a satisfação de necessidades que uma regulamentação mais rígida não consentiria.

Procurou também impedir-se uma concorrência, que a todos prejudicaria, entre os transportes de aluguer e os transportes colectivos ferroviários e automóveis. Para isso o Governo utilizou os dois meios postos à sua disposição, a tarifa e o imposto, com o fim de manter estas modalidades de transporte dentro da função que lhes compete desempenhar na vida económica nacional.

7. A base XII da Lei n.º 2:008 determina a instituição de um sistema tributário aplicável aos transportes colectivos e de aluguer que conduza ao equilíbrio económico em que deve assentar a coordenação dos transportes terrestres.

Consoante prescreve a supracitada base XII, o imposto deverá ser, em consequência do fim que com a sua aplicação se pretende atingir, menos oneroso para os transportes colectivos do que para os transportes de aluguer e, nos transportes colectivos, menos oneroso para as carreiras afluentes e independentes do que para as concorrentes.

O imposto consignado, a que se deu o nome de imposto de camionagem, será ainda especialmente reduzido nos casos especiais em que a manutenção da indústria seja de interesse geral, como nos transportes rurais a pequena distância e em todos aqueles que se tornem necessários por deficiência de transportes colectivos.

Neste regulamento, na parte que se refere à tributação dos transportes colectivos de passageiros e de mercadorias, mantiveram-se transitóriamente as normas que estavam em vigor, aguardando-se uma melhor oportunidade para se dar pleno cumprimento às disposições constantes da alínea b) do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 35:196, segundo as quais compete ao Conselho Superior dos Transportes Terrestres estudar e propor o sistema tributário que deve incidir sobre as diferentes modalidades de transportes por via férrea e por estrada.

Analogamente ao que se encontra regulamentado em relação ao imposto ferroviário, foi também estabelecido que se desdobrasse em duas partes a receita resultante da cobrança do imposto de camionagem: 40 por cento para constituir receita do Tesouro, 60 por cento para constituir o fundo especial de camionagem, destinado a custear as despesas resultantes da execução de melhoramentos a introduzir no sistema dos transportes colectivos, mais designadamente aqueles que vêm destacados na base XIII da Lei n.º 2:008.

Pela base XII da lei foi criado também um imposto de compensação, aplicável aos veículos automóveis que utilizem combustível de procedência estrangeira, não sujeito, por motivos de protecção agrícola ou industrial, aos impostos que oneram a gasolina, mas de modo que

se não anulem as vantagens económicas que estes veículos oferecem.

8. O Governo, com o presente regulamento, dá cumprimento ao estatuído na Lei n.º 2:008, regulamentando-a de harmonia com as indicações consignadas nas suas bases. Dispensa-se, portanto, de aditar neste relatório considerações destinadas a justificar esta ou outra medida: julga ter interpretado fielmente o pensamento da Assembleia Nacional.

Uma matéria há, contudo, susceptível de controvérsia — a que se refere a um aspecto da regulamentação do transporte de aluguer.

O presente diploma prescreve que a indústria de transporte de aluguer de passageiros e de mercadorias em automóveis ligeiros e de mercadorias em automóveis pesados se exerça dentro de contingentes previamente fixados. Ora várias vezes se disse na Assembleia Nacional, e reconhece-se ser esse o espírito da lei, que o regime a aplicar ao transporte de aluguer não podia ser senão policial e fiscal. Como explicar então o condicionamento da indústria de transportes de aluguer?

A contingentação foi consignada com base na lei do condicionamento industrial. Não é lícito ao Governo ignorar que a indústria de transportes automóveis se faz com utilização de material rolante e combustíveis estrangeiros e que o País não é suficientemente rico para importar mais do que é sua estrita necessidade.

Como se diz no parecer da Câmara Corporativa já citado, o desenvolvimento sem peias do transporte em automóveis é um luxo que só os países muito ricos e prósperos se poderão permitir — asserção esta que tem dobrada razão aplicada ao caso português.

9. Um outro ponto merece ser destacado — o relativo a transporte de excursionistas.

O transporte de excursionistas — que o presente regulamento considera sempre transporte de aluguer — passa a poder explorar-se em regime de carreiras, sujeitas a horários, itinerários e tarifas previamente aprovados.

Com esta medida procura-se fomentar o excursionismo automóvel e torná-lo acessível não só aos estrangeiros, mas também a todos os nacionais.

Ainda com o intuito de desenvolver esta indústria, permite-se expressamente às empresas de excursionismo o transporte de passageiros em regime de aluguer, mesmo para fins não turísticos.

10. A Lei n.º 2:008, publicada em 1945, esperou três anos pela sua regulamentação. Mas para isso circunstâncias ponderosas concorreram.

Por um lado, a instabilidade da situação económica internacional não permitia ver com segurança o que mais convinha; por outro, havia carência de elementos que devidamente habilitassem os órgãos competentes no desempenho do encargo que a Assembleia Nacional cometia ao Governo.

Em princípios de 1946, a Direcção-Geral dos Serviços de Viação apresentou ao Conselho Superior dos Transportes Terrestres um projecto do regulamento da Lei n.º 2:008 e o diploma que agora se publica foi elaborado com base nos estudos daquele Conselho. Caminhou-se devagar, mas com o desejo firme de ser fiel ao espírito da lei e de a regulamentar de forma a contribuir decisivamente para a coordenação dos transportes terrestres e, assim, para a prosperidade nacional.

Cumpré também acentuar que neste decreto, além da regulamentação da supracitada lei, se procurou fixar o regime legal de transportes automóveis, de modo a reunirem-se num diploma único todas as disposições relativas a aqueles transportes.

Um outro problema se teve sempre em vista — o da acessibilidade do texto legislativo. Não se desconhece que a sua consulta será doravante feita pelas mais diversas camadas sociais e que a coordenação dos transportes exige o seu rigoroso cumprimento. Indispensável se torna, portanto, que as regras nele estabelecidas sejam de segura aplicação e claramente compreendidas.

Com isto se não quer dizer, evidentemente, que os problemas jurídicos que este regulamento decerto levantará — e alguns são de delicada natureza — sejam a todos acessíveis; mas, dentro do possível, pretendeu-se que os industriais, sem recurso ao parecer dos juristas, ficassem com ideia das suas obrigações e dos seus direitos. E julga-se que, com esta pretensão, em nada se preteriu o rigor jurídico exigível.

Nestes termos:

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

Regulamento de Transportes em Automóveis

TÍTULO I

Do transporte

CAPÍTULO I

Classificação e disposições gerais

Artigo 1.º Os transportes em automóveis classificam-se em duas categorias: particulares e públicos.

São transportes particulares os transportes realizados em veículos da propriedade de entidade singular ou colectiva, da sua exclusiva conta e sem direito a qualquer remuneração directa ou indirecta.

São transportes públicos todos os transportes que, nos termos deste regulamento, não devam ser classificados como particulares.

§ 1.º Consideram-se também transportes particulares:

- 1) Os transportes de mercadorias efectuados pelos grêmios da lavoura com vista à realização dos fins consignados no n.º 7.º do artigo 15.º do Decreto n.º 29:494, de 22 de Março de 1939;
- 2) Os transportes de mercadorias efectuados gratuitamente em veículos de propriedade de agricultores ou de organismos agrícolas de interesse local, em benefício de outro agricultor ou de outro organismo agrícola de interesse local, desde que se realizem em casos de emergência ou, tratando-se de géneros agrícolas facilmente deterioráveis, se esteja em época de sementeira ou colheita;
- 3) Os transportes, ainda que remunerados, de pessoas e bagagens, previamente autorizados pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação e efectuados nos centros urbanos, com vista a completar o exercício do comércio ou indústria da entidade transportadora, tais como:

- a) O de alunos no trajecto das suas residências para os colégios que frequentam;
- b) O de hóspedes entre as estações de caminho de ferro e os hotéis;
- c) O de doentes no percurso de suas casas para os estabelecimentos hospitalares a que se destinam;
- d) O de empregados para os centros fabris onde exerçam a sua actividade;

- e) O de passageiros de carreiras aéreas entre os aeroportos e a sede das empresas transportadoras.

§ 2.º O serviço de transportes realizado nas condições do n.º 1) do parágrafo anterior será regulado por despacho do Ministro das Comunicações.

A remuneração a cobrar por estes transportes não poderá exceder as despesas realizadas com os mesmos.

Art. 2.º Os transportes particulares e os transportes públicos podem ser de passageiros ou de mercadorias.

§ único. Os transportes de animais e de veículos consideram-se de mercadorias.

Art. 3.º Os transportes públicos só podem ser explorados em regime de transporte de aluguer ou de transporte colectivo.

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

São colectivos os transportes em que os veículos se utilizam por lugar da sua lotação ou por fracção da sua carga, segundo itinerários e horários devidamente aprovados, podendo servir a quaisquer pessoas, sem ficar exclusivamente ao serviço de nenhuma delas.

§ 1.º Para efeitos deste regulamento consideram-se sempre:

1.º Transportes colectivos:

- a) Os transportes efectuados por quaisquer organismos ou sociedades, criados seja a que título for, com vista a beneficiar os seus agremiados ou sócios.
- b) Os transportes de bagagens e mercadorias por conta de qualquer entidade que as tenha recebido de terceiros.

2.º Transportes de aluguer:

- a) Os transportes de excursionistas em automóveis que lhes sejam reservados, mesmo que explorados em regime de transporte colectivo;
- b) Os transportes em automóveis de carga ou mistos, de roupa, peixe fresco, frutas e de artigos para venda nas feiras ou mercados, acompanhados ou não das respectivas lavadeiras ou vendedores, mesmo que explorados em regime de transporte colectivo;
- c) Os transportes de mercadorias em que os veículos, embora ficando ao exclusivo serviço dos seus alugadores, são alugados por fracção da sua carga, desde que o transporte se efectue dentro de um círculo com centro na sede de exploração do transportador e de raio não superior a 30 quilómetros.

Sempre que em determinada região existir manifesta deficiência de transportes colectivos, o raio do círculo poderá ser elevado, mediante autorização do Ministro das Comunicações, até um valor igual à distância da sede de exploração à estação ou apeadeiro de caminho de ferro mais próximos.

Art. 4.º Salvo casos expressamente previstos neste regulamento, não podem transportar-se pessoas em automóveis de mercadorias, nem mercadorias em automóveis de passageiros.

§ único. Durante a época venatória, a Direcção-Geral dos Serviços de Viação poderá autorizar que os caçado-

res se façam transportar nos mesmos automóveis de mercadorias em que transportam os cães.

Art. 5.º Nos automóveis de mercadorias, além do condutor, só é permitido o transporte de pessoas até aos seguintes limites:

- a) Veículos ligeiros fechados — 6 pessoas;
- b) Veículos ligeiros abertos — 4 pessoas;
- c) Veículos pesados — 7 pessoas.

§ 1.º As pessoas que podem ser transportadas são: o proprietário do veículo ou seu empregado, o alugador do veículo ou seu representante, ou pessoas de família do proprietário do veículo (esposa e parentes em 1.º grau), e o pessoal destinado à respectiva carga e descarga.

§ 2.º A Direcção-Geral dos Serviços de Viação poderá autorizar, em casos especiais, o transporte de pessoas em número superior ao fixado neste artigo, designadamente o daquelas que estejam ao serviço do proprietário do veículo quando se destinem a trabalhos em comum.

CAPÍTULO II

Transportes particulares

Art. 6.º Aos transportes particulares de passageiros e de mercadorias será aplicado o seguinte regime:

- a) Isenção de qualquer autorização ou licença;
- b) Isenção de quaisquer encargos além dos de natureza fiscal de aplicação geral.

Art. 7.º Nos automóveis ligeiros de serviço particular para transporte de passageiros poderão transportar-se quaisquer objectos pertencentes aos proprietários dos veículos ou aos seus ocupantes.

Art. 8.º Nos automóveis particulares de carga só podem transportar-se mercadorias pertencentes aos proprietários dos veículos.

CAPÍTULO III

Transportes públicos

SECÇÃO I

Disposições comuns

Art. 9.º Os transportes públicos ficam sujeitos, na parte aplicável, ao disposto no título x do Código Commercial.

Art. 10.º Só poderão explorar a indústria de transportes em automóveis entidades singulares ou colectivas devidamente inscritas no Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis.

§ único. As entidades colectivas que obtenham licença para a exploração da indústria de transportes deverão provar, por meio da respectiva escritura e da certidão de registo, que se encontram constituídas sob a forma de sociedades comerciais regulares.

Art. 11.º A todos os condutores de veículos automóveis empregados em transportes públicos poderá ser exigida a apresentação das licenças, fichas de inspecção e guias de transporte referentes aos veículos.

Art. 12.º Nos transportes públicos só poderão utilizar-se veículos automóveis de matrícula nacional.

Art. 13.º Nenhum veículo pode ser empregado em transportes públicos sem que para tal possua a necessária licença.

Art. 14.º A licença a que se refere o artigo anterior só é válida quando acompanhada do recibo que prove haver sido liquidada a respectiva contribuição industrial.

Art. 15.º Os requisitos dos automóveis empregados em transportes públicos serão os determinados pela Di-

recção-Geral dos Serviços de Viação, tendo em atenção as necessidades de segurança, conforto ou outras que o exercício da indústria exija.

§ 1.º É obrigatória a indicação no interior do veículo, em sítio bem visível, do número de registo e da lotação que lhe for atribuída, conforme o respectivo livrete.

§ 2.º Os veículos ligeiros de aluguer deverão ter pintados nas portas de acesso aos lugares da frente um distintivo conforme as normas fixadas pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação.

§ 3.º Os automóveis ligeiros para a tarifa mais alta poderão ser dispensados do distintivo a que se refere o parágrafo anterior, dentro dos limites a fixar pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação, desde que se verifique em inspecção serem os veículos de categoria a merecer tal isenção.

SECÇÃO II

Transportes de aluguer

SUBSECÇÃO I

Disposições gerais

Art. 16.º As licenças para o exercício da indústria de transportes de aluguer de passageiros e mercadorias em automóveis ligeiros e de mercadorias em automóveis pesados serão concedidas dentro dos contingentes fixados pelo Ministro das Comunicações, sob proposta da Direcção-Geral dos Serviços de Viação, ouvido o Conselho Superior dos Transportes Terrestres.

Art. 17.º Compete ao director-geral dos Serviços de Viação deliberar sobre os pedidos de licença para a exploração da indústria de transportes de aluguer.

§ 1.º Os despachos do director-geral dos Serviços de Viação concedendo as licenças a que se refere este artigo serão comunicados às direcções de viação da área para que foram requeridas, às quais compete a passagem dos respectivos títulos. Estes serão passados logo que se proceda à inspecção do veículo a que disserem respeito, para o que os requerentes têm o prazo de noventa dias a contar da data em que receberam o competente aviso.

§ 2.º As licenças a que se refere o parágrafo anterior serão enviadas às secções de finanças dos respectivos concelhos para o efeito de serem aí visadas, após o que devem ser levantadas pelos seus titulares no prazo de quinze dias a contar da data em que receberem aviso para tal fim.

§ 3.º O visto apostado na licença implica para as secções de finanças a obrigação do lançamento do respectivo imposto de camionagem.

§ 4.º Se o requerente não levantar a licença no prazo consignado no § 2.º deste artigo, a licença será remetida à Direcção-Geral dos Serviços de Viação, onde será arquivada.

§ 5.º Serão sempre concedidas:

a) As licenças requeridas para veículos destinados a substituir outros de aluguer, quando estes deixem de ser utilizados em transportes públicos ou o seu registo for concluído;

b) As licenças para veículos averbados para aluguer que sejam transferidos para indivíduos possuidores de licença para veículos do mesmo tipo e da mesma espécie de transportes.

§ 6.º Para efeitos do disposto na alínea a) do parágrafo anterior, deverão os interessados formular, conjuntamente com o pedido de licença de aluguer, o de cancelamento da licença do veículo que vai ser substituído, ou, quando este esteja inutilizado, o de cancelamento do respectivo registo; neste último caso o estado dos veículos será verificado simultaneamente por meio de inspecção.

§ 7.º Se o requerente iniciar o exercício da indústria antes da concessão da licença, será o seu requerimento arquivado, independentemente de outras sanções previstas neste regulamento.

Art. 18.º Os titulares da licença a que se refere o artigo anterior, salvo caso de força maior, são obrigados a iniciar a exploração na data marcada na respectiva licença.

§ único. Independentemente de outras sanções previstas neste regulamento, se o titular da licença não iniciar a exploração da indústria na data referida neste artigo, a licença caducará e ser-lhe-á apreendida.

Art. 19.º O abandono do exercício da indústria por tempo superior a trinta dias seguidos ou noventa interpolados dentro do período de um ano, salvo caso fortuito ou de força maior, implica o cancelamento da licença.

§ único. O titular da licença cancelada nos termos deste artigo não poderá obter, por si ou por interposta pessoa, licença para automóveis de aluguer enquanto não decorrerem cinco anos a contar da data do cancelamento.

Art. 20.º Os automóveis de aluguer não podem estar ao serviço permanente dos seus proprietários.

Art. 21.º Nos veículos a que se refere a alínea b) do n.º 2.º do artigo 3.º a lotação em passageiros não pode absorver mais de 50 por cento da carga útil do veículo, feito o cálculo à razão de 60 quilogramas por passageiro.

Art. 22.º Os industriais de transportes de aluguer devem remeter à Direcção-Geral dos Serviços de Viação, até ao dia 10 dos meses de Janeiro, Abril, Julho e Outubro, mapas, do modelo a fixar por esta Direcção-Geral, relativos aos passageiros e às mercadorias que, nos trimestres anteriores, transportarem em cada um dos seus veículos.

§ único. O possuidor da licença de transporte de aluguer em automóveis pesados terá na sua sede, e à pronta disposição da Direcção-Geral dos Serviços de Viação, um registo dos serviços realizados por cada veículo, conforme modelo a fixar por aquela Direcção-Geral.

SUBSECÇÃO II

Do transporte de aluguer em automóveis ligeiros

DIVISÃO I

Generalidades

Art. 23.º Os automóveis ligeiros de aluguer sòmente poderão fazer praça dentro do concelho ou área para que possuírem licença.

§ 1.º A Direcção-Geral dos Serviços de Viação poderá, no entanto, autorizar o serviço de praça em concelho ou área diversos, para atender a necessidades temporárias de tráfego, especialmente nas épocas termas ou balneares e por ocasião de festividades.

§ 2.º As autorizações para o serviço de praias e termas serão concedidas por prazo não superior a cento e vinte dias; para o serviço de festas serão passadas pelo tempo que estas durarem. Serão sempre ouvidas as câmaras municipais dos concelhos interessados.

Art. 24.º Os automóveis de praça deverão achar-se permanentemente à disposição do público, dentro do horário de trabalho dos respectivos condutores, não podendo estes, nem os proprietários, recusar-se a prestar serviço que lhes seja solicitado nas condições previstas neste regulamento e demais legislação aplicável.

§ único. Todo o condutor que, em cumprimento do horário de trabalho, haja que cessar a sua actividade, retirará da praça, para recolha adequada, o veículo com que trabalha, desde que no local não compareça um novo condutor que, sem descontinuidade, o substitua no trabalho.

Art. 25.º Os automóveis de praça consideram-se livres e podem ser tomados por qualquer pessoa quando estacionem em locais para esse efeito fixados pelas câmaras municipais, nos termos do Decreto-Lei n.º 32:402, de 20 de Novembro de 1942, ou circulem na via pública com a indicação de livre.

§ 1.º Exceptua-se o caso de estar autorizada a praça livre; então o estacionamento poderá efectuar-se em quaisquer locais onde a permanência dos veículos não prejudique o trânsito.

§ 2.º A Direcção-Geral dos Serviços de Viação poderá autorizar que os automóveis apropriados para serviços especiais, designadamente os destinados a casamentos e funerais, possam ser dispensados de estacionar nas vias públicas.

Art. 26.º Para a prestação de socorros em casos de urgente necessidade poderão as autoridades com funções policiais requisitar automóveis ligeiros de aluguer.

§ único. Este serviço prefere a qualquer outro de interesse particular, mesmo que já tenha sido contratado.

Art. 27.º O transporte em automóveis de praça pode ser contratado:

- 1.º À hora, quando em função do tempo de utilização do veículo;
- 2.º A táxi, quando o preço do aluguer seja contado automaticamente por um aparelho taxímetro, em função da distância percorrida e dos tempos de espera;
- 3.º A percurso, quando o veículo seja alugado para corridas de preço certo, ou contratado para determinada viagem por um preço global previamente ajustado;
- 4.º A quilómetro, quando em função da quilometragem a percorrer.

§ 1.º Sòmente os automóveis de praça para passageiros podem efectuar serviço à hora e em acompanhamento de casamentos, baptizados, enterros ou em corso.

§ 2.º O transporte a táxi só pode ser explorado nas localidades onde esse serviço esteja regulado por postura municipal, aprovada por portaria do Ministro das Comunicações, em transportes que se realizem dentro da área da referida localidade ou para localidades limítrofes onde o serviço a táxi esteja também regulado.

§ 3.º Só nas localidades onde haja tabela de preços aprovada por portaria do Ministro das Comunicações poderão efectuar-se corridas ou viagens por preços globais, para os percursos e pelos preços constantes dessa tabela.

§ 4.º O serviço a quilómetro destina-se aos transportes interurbanos e a todos aqueles a que não seja aplicável qualquer das modalidades referidas nos parágrafos anteriores.

Neste serviço o percurso, para efeitos de cobrança, conta-se a partir do local onde o veículo for alugado, sendo o retorno, pelo caminho mais curto, de conta do alugador.

Art. 28.º Os automóveis ligeiros de aluguer de passageiros serão de 4 ou de 6 lugares, podendo ser transportado ao lado do condutor apenas um passageiro. É obrigatório no interior dos automóveis o transporte de objectos que pertençam aos passageiros, desde que pelas suas dimensões, natureza ou peso não prejudiquem a conservação do veículo.

Art. 29.º Os automóveis de aluguer de passageiros terão colocado, na parte inferior do guarda-vento, um letreiro luminoso com a palavra «Livre», provido de luz verde nos veículos de lotação até 4 lugares e de luz branca nos restantes.

§ 1.º Exceptuam-se os automóveis mencionados no § 2.º do artigo 25.º

§ 2.º O letreiro manter-se-á iluminado de noite, sempre que o veículo estiver devoluto.

Art. 30.º Os automóveis ligeiros de aluguer para transporte de passageiros deverão ter bem patente no seu interior, e devidamente resguardada, uma cópia da tabela de preços, aprovada nos termos deste regulamento, e dos deveres dos condutores, fornecida pelo Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis. Os automóveis ligeiros de aluguer para o transporte de mercadorias deverão trazer colocada na parte superior da frente uma chapa, com o limite mínimo de $0^m,80 \times 0^m,30$, tendo pintado a vermelho, em fundo branco, em cima, o nome da localidade sede da exploração, e, em baixo, a indicação do raio da área dentro da qual poderão efectuar transportes, quando esta for igual ou inferior a 100 quilómetros.

Art. 31.º Os automóveis taxímetros deverão também trazer patentes:

a) Sobre o pára-brisa, em algarismos bem nítidos, a importância da bandeirada, inscrita num rectângulo de pelo menos $0^m,08 \times 0^m,04$, em cor branca para veículos até 4 lugares e encarnada para os restantes;

b) Interiormente, em lugar bem visível, a indicação da lotação do carro, com referência ao número de passageiros que comporte.

DIVISÃO II

Das licenças

Art. 32.º Os requerimentos para a concessão de licenças de aluguer para automóveis ligeiros serão entregues na Direcção-Geral dos Serviços de Viação e deles constará:

a) O nome e morada do requerente, com indicação do concelho e distrito;

b) O género de transporte (passageiros ou mercadorias) para que é requerida a licença;

c) Indicação do concelho onde o requerente pretende exercer a indústria, quando solicitar licença para transporte de passageiros, ou da localidade onde estabelece a sede da exploração e o raio do círculo dentro do qual a pretende exercer, quando requerer licença para transporte de mercadorias;

d) Indicação do local de estacionamento onde o veículo se encontra normalmente à disposição do público.

§ único. O limite do raio do círculo a que se refere a alínea c) poderá ser posteriormente alterado a requerimento do interessado.

Art. 33.º As licenças para automóveis de praça só podem ser concedidas em presença do certificado de aferição do taxímetro e do conta-quilómetros, ou apenas deste, conforme o caso, passado pelo aferidor municipal que a ela proceder, nos termos do artigo 41.º

DIVISÃO III

Dos taxímetros e conta-quilómetros

Art. 34.º Os automóveis ligeiros de praça deverão ser munidos de taxímetro e conta-quilómetros, devidamente aferidos e selados nos termos do artigo 41.º

§ único. Nas localidades onde o serviço a táxi não estiver regulado por postura municipal devidamente aprovada, os automóveis ligeiros de aluguer devem apenas estar munidos de conta-quilómetros.

Art. 35.º Nenhum aparelho taxímetro poderá ser montado em veículos automóveis sem que a respectiva marca e modelo tenham sido aprovados pela Inspeção-Geral dos Produtos Agrícolas e Industriais.

Art. 36.º Os aparelhos taxímetros deverão ter uma bandeira metálica, com a palavra «Livre» em letras

brancas sobre fundo vermelho, disposta de modo que, quando levantada, o aparelho não marque importância alguma.

§ único. A bandeira só se abaixará no momento de pôr o carro em andamento por conta do alugador e não será levantada senão depois de terminar o serviço.

Art. 37.º Os aparelhos taxímetros serão colocados sobre um suporte, no lado oposto ao lugar do condutor, de forma que fiquem completamente visíveis do exterior e os passageiros possam do interior do carro observar o seu funcionamento.

§ único. O mostrador será sempre iluminado, quando o veículo circular de noite em serviço.

Art. 38.º Os taxímetros devem ter os mostradores resguardados por vidros hialinos, que se conservarão constantemente limpos, e devidamente nítidos os algarismos indicativos dos preços a pagar e das distâncias percorridas.

Art. 39.º Os cabos transmissores dos taxímetros serão completamente protegidos por tubos metálicos suficientemente rígidos, irremovíveis e selados.

Art. 40.º Os taxímetros serão em alumínio ou cromados nos veículos de lotação até quatro lugares e pintados na parte superior nos restantes veículos.

Art. 41.º Os taxímetros e conta-quilómetros serão aferidos e selados no concelho onde os veículos forem prestar serviço.

§ único. Se no concelho onde o veículo for prestar serviço se não puder efectuar a aferição dos taxímetros e conta-quilómetros será esta feita no concelho sede do respectivo distrito.

Art. 42.º Só podem ser aferidos taxímetros e conta-quilómetros, inicialmente, em face de guia passada pela Direcção dos Serviços de Viação a cuja jurisdição pertença o concelho onde os respectivos veículos vão prestar serviço, e, posteriormente, em face da licença.

§ único. No acto da aferição o aferidor municipal selará o aparelho taxímetro e o conta-quilómetros, sendo colocada naquele uma chapa de alumínio ou ferro esmaltado, fornecida pelo proprietário do veículo, com as dimensões de $1^m,5 \times 4^m$, tendo o número de registo do automóvel em que o aparelho for aferido.

Art. 43.º A aferição é válida pelo prazo de um ano, mesmo que, nos termos do § 1.º do artigo 23.º, o automóvel ligeiro mude temporariamente de concelho, salvo se neste concelho vigorar tarifa diferente que torne necessária nova aferição.

DIVISÃO IV

Das tarifas

Art. 44.º As tarifas a aplicar às modalidades de serviço de transportes em automóveis ligeiros de aluguer serão fixadas pelo Ministro das Comunicações, sob proposta da Direcção-Geral dos Serviços de Viação, ouvidos o Conselho Superior dos Transportes Terrestres e as câmaras municipais interessadas.

Art. 45.º Quando o peso dos volumes transportados nos termos do artigo 28.º exceder 30 quilogramas, poderá ser cobrada pelo seu transporte, em serviços urbanos e mediante ajuste prévio, uma importância não superior a 50 por cento do preço do serviço efectuado.

DIVISÃO V

Dos condutores e passageiros

Art. 46.º Os automóveis de aluguer só poderão circular em serviço guiados por condutores inscritos como contribuintes obrigatórios ou sócios de qualquer sindicato nacional de motoristas, ou como sócios do Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis, tratando-se dos proprietários dos veículos.

Art. 47.º Os condutores de automóveis ligeiros de aluguer devem apresentar-se devidamente fardados, ou, pelo menos, correctamente vestidos, usando, em qualquer caso, boné de copa e pala rígida de fazenda azul-escuro ou igual ao fardamento. Em circulação o uso do boné é sempre obrigatório.

Art. 48.º São deveres dos condutores:

- 1.º Não abandonar os veículos nos locais de estacionamento sem motivo justificado;
- 2.º Obedecer ao sinal de paragem que lhes seja feito por qualquer pessoa que deseje utilizar o veículo, sempre que este circule com a indicação de «Livre»;
- 3.º Não reduzir ou suspender intencionalmente o andamento que o trânsito permita, nem exceder a velocidade que o alugador indicar, seguindo, salvo determinações expressas, o caminho mais curto;
- 4.º Não se fazer acompanhar por pessoas estranhas ao serviço que efectuem;
- 5.º Usar da maior correcção e urbanidade para com os passageiros;
- 6.º Não fumar, quando transportarem passageiros;
- 7.º Não importunar os transeuntes instando pela aceitação dos seus serviços;
- 8.º Não dormir dentro dos veículos, nem neles tomar as suas refeições;
- 9.º Não efectuar transportes mantendo o veículo com a indicação de «Livre»;
- 10.º Manter coberto o taxímetro durante o serviço à hora;
- 11.º Assegurar-se, no fim de cada corrida, se foi deixado algum objecto no seu carro e, no caso afirmativo, entregá-lo no posto de policia mais próximo no prazo de vinte e quatro horas;
- 12.º Abrir ou fechar a capota ou o tecto móvel a pedido do passageiro.

Art. 49.º Os condutores poderão recusar a entrada nos veículos a pessoas que se apresentem em manifesto estado de embriaguez, ou que, pelo seu precário estado de limpeza, possam deteriorar os veículos ou incomodar os passageiros que a seguir os utilizem.

Art. 50.º O condutor não é obrigado a continuar a prestar serviço ao alugador quando este abandonar o veículo em local onde não seja permitido o estacionamento.

SUBSECÇÃO III

Do transporte de aluguer em automóveis pesados

Art. 51.º Os transportes de aluguer para passageiros em automóveis pesados apenas poderão ser explorados por concessionários de carreiras regulares com veículos a estas adstritos e por empresas organizadoras de excursões, sendo as respectivas licenças requeridas à Direcção-Geral dos Serviços de Viação.

§ único. Exceptuam-se do disposto neste artigo os casos especiais, devidamente autorizados pelo director-geral dos Serviços de Viação, designadamente os que digam respeito a transportes feitos em regiões não servidas por carreiras regulares.

Art. 52.º A validade das licenças para o transporte de passageiros em regime de aluguer requeridas para veículos adstritos a carreiras, qualquer que seja a data em que tenham sido passadas, terminará com a das licenças para carreiras concedidas para os mesmos veículos.

§ único. As licenças para a exploração dos transportes a que se refere o § único do artigo 51.º serão passadas pelo prazo máximo de um ano, podendo ser renovadas.

Art. 53.º Os [re]querimentos pedindo a concessão de licenças para a exploração da indústria de transportes em automóveis pesados de mercadorias em regime de aluguer serão entregues na Direcção-Geral dos Serviços de Viação e deles constará:

a) O nome e morada do requerente, com a indicação do concelho e distrito;

b) A quantidade de veículos com que pretende iniciar a exploração da indústria, a sua capacidade de carga aproximada e o número de registo de cada veículo, se já os tiver adquirido;

c) Indicação da localidade onde estabelece a sede da exploração e, por cada veículo, o raio do círculo dentro do qual pretende efectuar essa exploração;

d) A indicação do local onde os veículos se encontram normalmente à disposição do público.

§ 1.º O limite do raio do círculo a que se refere a alínea c) poderá ser posteriormente alterado a requerimento do interessado.

§ 2.º Os automóveis pesados de aluguer para o transporte de mercadorias deverão trazer colocada na parte superior da frente uma chapa, com o limite mínimo de 0^m,80 × 0^m,30, tendo pintado a vermelho, em fundo branco, em cima, o nome da localidade-sede da exploração, e, em baixo, a indicação do raio da área dentro da qual poderão efectuar transportes, quando esta for igual ou inferior a 100 quilómetros.

Art. 54.º Compete ao Ministro das Comunicações, sob proposta da Direcção-Geral dos Serviços de Viação, ouvido o Conselho Superior dos Transportes Terrestres, fixar as tarifas máxima e mínima, por passageiro-quilómetro e por tonelada-quilómetro, dos transportes de aluguer em automóveis pesados.

Art. 55.º As disposições dos artigos 182.º a 190.º são aplicáveis ao transporte de aluguer de passageiros em automóveis pesados.

SUBSECÇÃO IV

Dos circuitos turísticos

Art. 56.º Entende-se por circuito turístico o transporte de excursionistas em automóveis, intra ou extramuros das localidades, realizado periódica e regularmente, segundo horários, itinerários e tarifas aprovados pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação.

Art. 57.º Só poderão explorar circuitos turísticos as sociedades, empresas ou agências constituídas nos termos do artigo 1.º do Decreto n.º 16:433, de 28 de Janeiro de 1929.

Art. 58.º Os circuitos turísticos serão requeridos à Direcção-Geral dos Serviços de Viação e de cada requerimento deverá constar:

a) Nome, residência (concelho e distrito) da entidade requerente;

b) Circuito turístico que pretende explorar, concretizado por:

Itinerário, mencionando o local exacto da partida e chegada, estradas a percorrer, segundo a sua numeração e classificação oficial ou designação toponímica, localidades a visitar e respectivas distâncias quilométricas;

Horário, indicando as horas exactas de partida e prováveis de chegada às várias localidades do percurso;

Tarifa ou tarifas, discriminando os preços de transporte, alimentação e alojamento, se o circuito o exigir, consoante as suas classes, se as tiver, e ainda, eventualmente, os de outros serviços a prestar.

§ único. Os requerimentos serão instruídos com os seguintes documentos:

Croquis do itinerário, nos termos mencionados no corpo deste artigo;

Projectos de folhetos em português, inglês-português e francês-português (tradução lado a lado), contendo o programa minucioso do circuito, mapa esquemático da região, com a indicação do itinerário e principais locais turísticos, nota histórica e descritiva dos locais e monumentos a visitar e seus aspectos fotográficos mais sugestivos.

Art. 59.º Os itinerários dos circuitos turísticos terão o ponto de partida e de chegada coincidentes e serão estabelecidos tanto quanto possível de modo a que se não passe por caminho anteriormente percorrido.

§ único. Sobre os itinerários requeridos será ouvido o Secretariado Nacional de Informação, Cultura Popular e Turismo.

Art. 60.º As tarifas dos circuitos turísticos serão estabelecidas pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação, de modo a evitar, no todo ou em parte, a concorrência com as carreiras regulares de transportes colectivos.

§ único. A cada excursionista só poderá ser cobrado num circuito turístico um preço único correspondente à totalidade da excursão.

Art. 61.º Poderá a Direcção-Geral dos Serviços de Viação determinar o uso de simples bilhetes ou de recibos de despesa, conforme julgar mais conveniente, tendo em atenção as características do circuito turístico considerado.

§ único. Nos automóveis pesados, quando for determinado o uso de bilhetes, prestará serviço um cobrador.

Art. 62.º Aos excursionistas serão obrigatoriamente distribuídos folhetos nos termos do § único do artigo 58.º, devidamente aprovados pelo Secretariado Nacional de Informação, Cultura Popular e Turismo.

Art. 63.º Nos circuitos turísticos intramuros de localidades onde exista o exclusivo de transportes colectivos, o excursionista, salvo caso de força maior, não poderá tomar ou abandonar a viatura senão no respectivo local de partida e chegada.

Art. 64.º O excursionista que durante a excursão abandonar a viatura que o transporta ou que dela for expulso por ter transgredido as disposições regulamentares perderá o direito ao restante da referida excursão.

Art. 65.º Nos circuitos turísticos é proibido o transporte de mercadorias; será, porém, permitido o transporte de bagagens até ao limite compatível com a carga do veículo, estabelecido pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação.

Art. 66.º Os circuitos turísticos serão sempre efectuados em automóveis pesados. No entanto, se o número de excursionistas exceder a lotação de um ou mais veículos pesados e o transporte do excedente se tornar mais económico em automóveis ligeiros, pode também permitir-se que estes sejam empregados formando comboio com aqueles.

Art. 67.º Os automóveis para transporte de excursionistas em circuitos turísticos devem obedecer às condições de segurança e conforto fixadas na legislação aplicável e a todas as outras que a Direcção-Geral dos Serviços de Viação entenda dever exigir em atenção às características especiais que reveste este transporte, especialmente as referentes a boa visibilidade.

Art. 68.º Nenhum automóvel poderá ser utilizado na exploração de circuitos turísticos sem que o seu proprietário possua:

- a) A respectiva licença, passada pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação, a qual só será concedida depois de aprovação do veículo pelos seus serviços técnicos;
- b) A apólice de seguro nos termos do artigo 122.º

Art. 69.º Os automóveis mencionados no artigo anterior podem ter, cumulativamente, licença para circuitos turísticos e para transporte de excursionistas em regime de aluguer.

Art. 70.º Os automóveis pesados empregados na exploração de circuitos turísticos deverão ter sempre lugar reservado para um guia de excursão.

§ único. No caso previsto no § único do artigo 61.º, reservar-se-á também um lugar para o cobrador.

Art. 71.º O transporte de excursionistas em circuitos turísticos está sujeito, na parte aplicável, à doutrina dos artigos 162.º, 183.º, 187.º, 188.º e 189.º

SECÇÃO III

Transportes colectivos

SUBSECÇÃO I

Classificação e disposições gerais

Art. 72.º Todos os transportes colectivos em automóveis serão considerados como serviço público e previamente autorizados pelo Ministro das Comunicações, tendo em atenção o interesse da coordenação dos transportes.

Art. 73.º Os veículos e instalações fixas destinados à exploração de concessões de serviço público não podem ser penhorados, arrestados ou embargados.

Art. 74.º As comunicações estabelecidas por meio de transportes colectivos estão sujeitas a itinerários, horários e tarifas e designam-se genericamente por carreiras.

Estas são de três espécies: regulares, eventuais e provisórias.

Carreiras regulares são as que se realizam repetida e peridicamente no mesmo percurso, por efeito de uma concessão de carácter definitivo.

Carreiras eventuais são as que se realizam acidentalmente para suprir a insuficiência ou a falta de carreiras regulares na satisfação de necessidades momentâneas e anormais do tráfego.

Carreiras provisórias são as que se realizam temporariamente, por efeito de uma concessão também de carácter provisório, em percursos onde não existam carreiras regulares ou em parte do percurso de carreiras regulares onde exista um único concessionário, salvo sempre as exigências do tráfego.

Art. 75.º As carreiras classificam-se, sob o aspecto da sua conjugação com os transportes ferroviários, em duas categorias: independentes e interferentes.

São independentes as carreiras que não interfiram economicamente com o caminho de ferro e estabeleçam comunicações entre localidades não servidas pela via férrea, ou, quando servidas, os percursos pela via férrea sejam iguais ou superiores ao dobro das carreiras.

São interferentes as carreiras que exerçam uma função concorrente ou adjuvante do caminho de ferro.

§ único. Para os efeitos deste artigo consideram-se servidas pelo caminho de ferro as localidades com estações ou apeadeiros, com serviço completo, a distância não superior a 1 quilómetro.

Art. 76.º As carreiras interferentes classificam-se em afluentes, complementares e concorrentes.

São afluentes as carreiras que, partindo de localidades não servidas pela via férrea, estabeleçam ligação à mais próxima estação ou apeadeiro de caminho de ferro com serviço completo ou a estações ou apeadeiros diferentes daqueles, desde que não estejam afastados da localidade mais do dobro da distância dessa localidade à estação ou apeadeiro mais próximos contada em linha recta.

São complementares as carreiras estabelecidas para assegurar, por estrada, o tráfego de passageiros ou mercadorias no percurso compreendido entre os extremos

de um troço de via férrea secundária onde a empresa concessionária tenha sido autorizada a reduzir ou a suspender o serviço, por virtude de uma exploração deficitária.

São concorrentes as carreiras que não sejam independentes, afluentes ou complementares.

§ 1.º As carreiras complementares poderão ser estabelecidas pela empresa ou empresas concessionárias de carreiras já existentes às quais venha a interessar a respectiva exploração; no caso de não haver empresas em tais condições, deverá a empresa ferroviária explorar essas carreiras, atendendo-se sempre à satisfação das necessidades públicas e às exigências do desenvolvimento da região servida.

§ 2.º A concessão ferroviária não caduca por motivo de redução ou suspensão dos serviços de transporte num troço de linha férrea onde haja sido estabelecida uma carreira complementar. A continuidade da concessão ferroviária é indispensável para que a carreira mantenha a classificação de complementar, com todas as vantagens que este regulamento lhe atribui.

§ 3.º Nos troços de via férrea onde, por motivo de redução de serviço ferroviário, hajam sido estabelecidas carreiras complementares, poderão ser suprimidas paragens de comboios em estações ou apeadeiros intermediários, quando estes ou as localidades que servem fiquem no percurso das carreiras complementares.

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

São carreiras urbanas as carreiras que se efectuam dentro dos limites das povoações ou entre os grandes centros populacionais e as localidades vizinhas, desde que todo o percurso se faça através de vias urbanas ou urbanizadas.

São carreiras interurbanas as que estabelecem comunicações entre localidades diferentes, salvo se o percurso se fizer através de vias urbanas ou urbanizadas.

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

Art. 79.º Durante o prazo das respectivas concessões a classificação das carreiras de serviço público não pode ser alterada com o fundamento da abertura à exploração de novas linhas férreas.

Art. 80.º No que respeita a carreiras urbanas, o Ministro das Comunicações fica autorizado a alterar por despacho este regulamento, bem como a tomar as decisões que julgar adequadas.

§ único. Exceptuam-se os preceitos que se referem ao prazo da concessão e ao resgate.

SUBSECÇÃO II

Da repartição do tráfego e do serviço combinado

Art. 81.º Nas circunstâncias previstas no artigo 89.º, a Direcção-Geral dos Serviços de Viação promoverá a repartição do tráfego pelas empresas afectadas, prescrevendo o que para tal fim julgar necessário e, nomeadamente, estabelecendo horários e tarifas convenientes.

Art. 82.º Em relação a todos os percursos para os quais se imponha a necessidade de realizar a conjugação dos transportes por via férrea e por estrada, as empresas ferroviárias e os concessionários de carreiras estabelecerão acordos para repartição do 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, mediante prévio parecer do Conselho Superior dos Transportes Terrestres, ouvidas as Direcções-Gerais de Caminhos de Ferro e dos Serviços de Viação,

devendo ser submetidos à apreciação daquele Conselho e à aprovação do Ministro por esta última Direcção-Geral.

§ 2.º Na falta de acordo ou quando este não for aprovado, a Direcção-Geral dos Serviços de Viação submeterá o problema a despacho do Ministro das Comunicações, que, depois de ouvido o Conselho Superior dos Transportes Terrestres, definirá a repartição do tráfego.

Art. 83.º Os concessionários de carreiras regulares, quando o interesse público o justifique, deverão celebrar contratos de combinação de serviço com outros concessionários. Estes contratos só entrarão em vigor depois de aprovados pelo director-geral dos Serviços de Viação, que, no caso de se não realizarem, definirá o regime de serviço combinado.

Art. 84.º Sempre que qualquer localidade seja servida por uma ou mais empresas concessionárias de carreiras e simultaneamente pelo caminho de ferro, serão celebrados com a empresa ferroviária contratos de serviço combinado que assegurem devidamente a ligação dos dois sistemas de transporte.

§ 1.º Estes contratos carecem de aprovação do Ministro das Comunicações, mediante prévio parecer do Conselho Superior dos Transportes Terrestres, ouvidas as Direcções-Gerais de Caminhos de Ferro e dos Serviços de Viação, devendo ser submetidos à apreciação daquele Conselho e à aprovação do Ministro por esta última Direcção-Geral.

§ 2.º Na falta de efectivação dos contratos, ou quando estes não merecerem aprovação, o regime de serviço combinado poderá ser estabelecido e imposto pelo Ministro das Comunicações, depois de ouvido o Conselho Superior dos Transportes Terrestres.

Art. 85.º As empresas ferroviárias poderão estabelecer serviço combinado, no mesmo troço de uma estrada, com mais de uma empresa concessionária de carreiras, sem prejuízo dos horários em vigor.

Art. 86.º As questões suscitadas entre os concessionários de carreiras, ou entre estes e as empresas ferroviárias, que não digam respeito à matéria civil dos contratos e não sejam resolvidas por processo contencioso ou por arbitragem, serão solucionadas pelo Ministro das Comunicações.

Art. 87.º Quando, por motivos especiais julgados aceitáveis, lhes convenha, poderão as empresas ferroviárias, mediante prévia autorização da Direcção-Geral dos Serviços de Viação, ouvida a Direcção-Geral de Caminhos de Ferro e após parecer do Conselho Superior dos Transportes Terrestres, subsidiar as empresas concessionárias para o estabelecimento de novas carreiras ou para a manutenção das existentes.

§ único. Desde que haja acordo entre as empresas ferroviárias e os concessionários de carreiras interessados, os subsídios podem ser também estabelecidos por terceiros, mediante prévia autorização da Direcção-Geral dos Serviços de Viação, observadas as formalidades referidas neste artigo.

SUBSECÇÃO III

Da concessão de carreiras

DIVISÃO I

Generalidades

Art. 88.º De futuro só será feita a concessão de novas carreiras aos actuais concessionários ou às empresas que resultem do seu agrupamento, salvo sempre as exigências de tráfego.

Art. 89.º Só quando as necessidades públicas o justificarem, considerando os interesses da coordenação dos transportes, serão autorizadas concessões que dêem lugar a concorrência com outras carreiras.

Art. 90.º Sem prejuízo do disposto no artigo anterior, as empresas que operam em certa região poderão pedir sempre a concessão de novas carreiras nessa região.

Art. 91.º O Ministro das Comunicações, ouvido o Conselho Superior dos Transportes Terrestres, promoverá, quando o interesse público o aconselhar, o agrupamento, por acordo, das empresas exploradoras de carreiras, em grau conveniente, de modo a não se eliminar a possibilidade de uma competição regrada.

Art. 92.º Salvo casos especiais, devidamente justificados, as carreiras eventuais devem ser exploradas por concessionários de carreiras regulares.

Art. 93.º As carreiras eventuais só poderão efectuar-se em dias de feira, romarias ou outras festividades, entre locais que não se encontrem ligados por carreiras regulares, e ainda entre locais ligados por carreiras regulares quando estas sejam insuficientes para assegurar o tráfego.

Art. 94.º Salvo sempre as exigências do tráfego, as carreiras provisórias só serão concedidas a concessionários de carreiras regulares.

Art. 95.º O prazo máximo de validade de cada concessão de carreiras regulares será de vinte anos, a contar do início do trimestre em que começar a respectiva exploração.

§ 1.º Os prazos por que forem dadas as concessões poderão ser sucessivamente prorrogados, desde que o prazo inicial, somado com as prorrogações, não exceda vinte anos.

§ 2.º O prazo das concessões de carreiras pedidas por um concessionário em substituição de outras carreiras que já explore será o da concessão mais antiga entre as substituídas.

Art. 96.º As carreiras provisórias só serão autorizadas pelo prazo máximo de seis meses.

Art. 97.º O Ministro das Comunicações, ouvido o Conselho Superior dos Transportes Terrestres, pode, a todo o tempo, impor à empresa ou empresas que operem em determinada região, a realização de carreiras de interesse público que não hajam sido pedidas, ou o prolongamento das concedidas, fixando a forma de uma compensação justa quando o novo serviço não oferecer condições económicas de exploração.

Art. 98.º A concessão de carreiras regulares e provisórias, mediante informação prestada pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação, compete ao Ministro das Comunicações, excepto quando se trate de carreiras dentro das sedes dos concelhos, cuja concessão competirá às respectivas câmaras municipais.

§ 1.º Na concessão de carreiras regulares será sempre ouvido o Conselho Superior dos Transportes Terrestres.

§ 2.º As deliberações das câmaras municipais respeitantes à concessão de carreiras regulares e provisórias carecem, para se tornarem executórias, de aprovação do Ministro das Comunicações.

§ 3.º A municipalização de serviços de transportes colectivos em automóveis não poderá ser aprovada nos termos do artigo 100.º do Código Administrativo sem prévia informação do Ministro das Comunicações de que não prejudica a coordenação de transportes.

§ 4.º Os despachos que incidirem sobre os pedidos de concessão serão publicados no *Diário do Governo* e neles se deverá indicar a classificação da carreira e o prazo da concessão.

§ 5.º Por cada concessão autorizada será passado um título de modelo a fixar pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação.

Art. 99.º Os pedidos de autorização para carreiras regulares, provisórias e eventuais serão apresentados nas direcções de viação.

Art. 100.º Dos requerimentos dirigidos ao Ministro das Comunicações pedindo a concessão de carreiras regulares ou provisórias deverá constar:

a) A completa identidade e morada (com indicação do concelho e distrito) do requerente ou do seu representante legal;

b) Os horários e tarifas;

c) A indicação dos locais de estacionamento para início e términos das carreiras, bem como das paragens intermédias;

d) A indicação das vias de comunicação por onde se efectua a carreira, segundo a sua numeração e classificação oficiais ou designação toponímica.

§ único. Com os requerimentos será entregue uma memória justificativa do estabelecimento da carreira requerida e um gráfico com a indicação das vias de comunicação a percorrer, segundo a sua numeração e classificação oficiais ou designação toponímica, localidades a servir e respectivas distâncias quilométricas.

Art. 101.º Recebido o requerimento a que se refere o artigo anterior, mandará a Direcção-Geral dos Serviços de Viação, no prazo de quinze dias, proceder a um inquérito administrativo sobre a utilidade da carreira requerida, salvo quando se tratar de carreiras complementares e provisórias; este inquérito deverá ser concluído no prazo de vinte dias a contar da data da publicação no *Diário do Governo* de um edital, no qual serão convidados todos os interessados a manifestar-se sobre a concessão da carreira requerida.

Art. 102.º Em caso de deferimento do pedido de concessão, a Direcção-Geral dos Serviços de Viação fixará o prazo, não superior a noventa dias, dentro do qual a carreira terá de ser iniciada.

§ único. Em circunstâncias especiais, o Ministro das Comunicações poderá autorizar a prorrogação deste prazo.

Art. 103.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 impetrante.

Art. 104.º Compete às direcções de viação, que, para o efeito, averiguarão o que entenderem necessário, a resolução dos pedidos referentes a carreiras eventuais.

§ único. As licenças para carreiras eventuais devem ser requeridas pelo menos com a antecedência de oito dias.

Art. 105.º Dos requerimentos dirigidos às direcções de viação pedindo licenças para a exploração de carreiras eventuais devem constar:

a) O nome do requerente e, quando já for concessionário, a indicação das carreiras que explora;

b) A indicação do número de veículos a empregar;

c) As tarifas;

d) Os itinerários.

Art. 106.º O serviço de carreiras eventuais não pode abranger, no mesmo percurso, mais de dez dias em cada mês.

DIVISÃO II

Depósitos e cauções

Art. 107.º Todo o pedido de concessão de carreiras regulares e provisórias deverá ser precedido de um depósito de 1.000\$, efectuado na Repartição dos Serviços Gerais da Direcção-Geral dos Serviços de Viação.

§ 1.º Se o requerente não der início à exploração da carreira, nos termos do artigo 102.º, desistir do pedido ou for encontrado a explorar a carreira antes de possuir

a licença, além das penalidades previstas neste regulamento perderá o depósito acima referido, que constituirá receita do Estado.

§ 2.º Revertem igualmente a favor do Estado :

a) Os depósitos referentes a concessões de carreiras que não sejam requeridas no prazo de trinta dias a contar da data em que forem efectuados ;

b) Os depósitos cuja restituição não seja requerida nos trinta dias seguintes ao do início da exploração da carreira ;

c) Em caso de indeferimento do pedido de concessão, os depósitos cuja restituição não for requerida dentro do prazo referido na alínea anterior, contado da data da publicação do respectivo despacho.

Art. 108.º Depois de efectuado um depósito e até resolução final do processo da concessão a que o mesmo se refere é vedado à Direcção-Geral dos Serviços de Viação receber depósitos para outros pedidos de concessão da carreira requerida, salvo os relativos aos concessionários que se apresentarem a concorrer a esta durante o respectivo inquérito administrativo, nas condições previstas no artigo 111.º

§ único. Os depósitos efectuados nos termos deste artigo reverterão para o Estado se a concessão não for requerida antes de terminar o inquérito administrativo.

Art. 109.º Os concessionários de carreiras regulares e provisórias são obrigados a caucionar, antes do início da exploração, por depósito ou garantia bancária, a manutenção das carreiras pelo prazo de validade da concessão.

§ 1.º O valor da caução para as carreiras regulares é fixado à razão de 200\$ por cada quilómetro, contado entre os locais de estacionamento nos pontos extremos do percurso da concessão, não podendo nunca ser inferior a 10.000\$.

§ 2.º Para as carreiras provisórias, o depósito de 1.000\$ passará a servir de caução da carreira a partir da data do início da sua exploração.

§ 3.º O abandono da exploração de uma concessão antes do seu termo legal, ou o seu cancelamento, nos termos do artigo 227.º deste regulamento, envolverá sempre a perda da caução respectiva.

§ 4.º Serão, porém, restituídas as cauções das carreiras cuja transferência for autorizada nos termos do disposto na alínea b) do § 1.º do artigo 116.º, as referentes a concessões que venham a ser resgatadas e ainda as respeitantes a carreiras substituídas por outras requeridas pelo mesmo concessionário, desde que o percurso da nova concessão englobe inteiramente o percurso da concessão substituída e esta esteja em exploração há mais de um ano.

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 máximo de noventa dias, a contar da data da publicação no *Diário do Governo* do despacho ministerial que autorizar a transferência.

§ 1.º Se decorrido o prazo que o novo concessionário tem para começar a exploração este 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 da carreira dentro do prazo a que se refere o parágrafo anterior, até ao começo da exploração pelo novo concessionário.

DIVISÃO III

Preferências nas concessões

Art. 111.º As empresas que enquanto decorrer o inquérito administrativo referente ao pedido de qualquer concessão de carreira regular se apresentarem a requerer a mesma concessão concorrerão com o primeiro requerente; terá preferência a que for considerada mais idónea, nos termos do artigo seguinte.

§ 1.º Os pedidos de concessões requeridos nos termos deste artigo serão feitos pela forma prescrita no artigo 100.º, com dispensa, porém, do inquérito administrativo mencionado no artigo 101.º, e serão submetidos, juntamente com o processo do primeiro requerente, ao Conselho Superior dos Transportes Terrestres.

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

Art. 112.º Para efeito do disposto no artigo anterior, tomar-se-á em consideração, além da forma como os concessionários tenham cumprido os preceitos legais e regulamentares: a igualdade de tipo de algumas das carreiras que explorem com a que é requerida; a extensão da parte que já servem no percurso da carreira pedida, não sendo, contudo, considerado o percurso dentro das localidades onde se iniciarem e terminarem as carreiras; a antiguidade do concessionário; e finalmente, a data do pedido da concessão.

§ 1.º A antiguidade de um concessionário conta-se, para todos os efeitos deste regulamento, a partir da data do despacho ministerial que autorizou a concessão mais antiga das que já explore.

§ 2.º As dúvidas que se suscitarem sobre a classificação dos concorrentes à mesma concessão serão resolvidas pelo Ministro das Comunicações, ouvido o Conselho Superior dos Transportes Terrestres.

Art. 113.º Se o concessionário que obtiver a concessão de uma carreira, em virtude de preferência deduzida nos termos dos artigos 111.º e 112.º, não iniciar a exploração dentro do prazo a que se refere o artigo 102.º, poderá esta ser dada sem mais formalidades ao concorrente que persistir no seu direito e imediatamente se lhe seguirá na lista de preferências.

Art. 114.º Para a concessão de carreiras provisórias a preferência entre os concessionários de carreiras regulares deduz-se nos termos do artigo 112.º

§ único. Se o percurso de uma carreira provisória coincidir no todo ou em parte com o percurso de uma carreira regular, o concessionário desta carreira tem preferência sobre todos os outros.

Art. 115.º Para a concessão de carreiras eventuais têm preferência os concessionários de carreiras regulares que exerçam a sua indústria no percurso para que foi requerida a carreira eventual.

§ único. Entre concessionários de carreiras regulares as preferências deduzem-se nos termos do artigo 112.º

DIVISÃO IV

Da transferência, resgate, cancelamento e suspensão temporária

Art. 116.º Nenhuma concessão poderá ser transferida antes de decorrido um ano sobre o início da exploração da carreira a que respeita.

§ 1.º Exceptua-se do preceituado neste artigo :

a) A transferência das concessões para os herdeiros dos concessionários falecidos, que será efectuada, sem mais formalidades, por despacho do Ministro das Comunicações ;

b) A transferência para os efeitos do artigo 91.º

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

Art. 117.º As concessões de carreiras são susceptíveis de resgate decorrido que seja metade do prazo da respectiva validade, 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, 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 de carreira (quilómetros);

l = lotação média dos veículos em passageiros ou toneladas;

n = número anual de viagens simples.

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

Art. 118.º A suspensão temporária e o cancelamento de qualquer carreira poderão ser pedidos em requerimento devidamente fundamentado e entregue na Direcção-Geral dos Serviços de Viação.

Art. 119.º O cancelamento só poderá ser autorizado, mediante despacho ministerial, quando existam carreiras sobrepostas ou em qualquer caso se o interesse público da coordenação o determinar, ouvido sempre o Conselho Superior dos Transportes Terrestres.

§ único. Os despachos que incidirem sobre os pedidos de cancelamento de carreiras serão publicados no *Diário do Governo*.

Art. 120.º A suspensão temporária é da competência da Direcção-Geral dos Serviços de Viação.

Art. 121.º O concessionário, enquanto não decorrer o prazo de um ano, a contar da data do cancelamento determinado pelo não cumprimento das suas obrigações, nos termos do artigo 227.º, não poderá requerer nova concessão da carreira cancelada ou a de quaisquer outras que, servindo o percurso desta, a possam substituir, nem concorrer a estas concessões de harmonia com o artigo 111.º deste regulamento.

DIVISÃO V

Do seguro

Art. 122.º O concessionário é obrigado a estabelecer um seguro de forma a cobrir os riscos da sua responsabilidade civil ou a prestar caução idónea correspondente.

§ único. Este seguro efectuar-se-á nos termos estabelecidos pela lei em vigor.

Art. 123.º É obrigatória a apresentação da apólice ou do termo de caução para que a exploração da carreira se inicie, bem como do recibo do seguro, todos os anos, para que possa prosseguir.

SUBSECÇÃO IV

Da exploração

DIVISÃO I

Generalidades

Art. 124.º Salva a excepção do artigo seguinte, os concessionários obrigam-se a explorar directamente as carreiras concedidas.

Art. 125.º As carreiras concedidas a empresas ferroviárias poderão ser exploradas por terceiros, mediante contrato celebrado com empresas concessionárias que já explorem carreiras no percurso da carreira concedida.

§ 1.º Para os efeitos deste artigo têm preferência os concessionários da carreira com percurso de maior extensão.

§ 2.º Os contratos a que se refere este artigo serão submetidos à aprovação da Direcção-Geral dos Serviços de Viação.

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 dos Serviços de Viação dirija provisoriamente a exploração, continuando todas as despesas que dela resultem a cargo do concessionário faltoso.

§ único. A caução efectuada nos termos do artigo 109.º responderá inicialmente pelas despesas feitas de harmonia com o disposto neste artigo.

Art. 127.º Os concessionários de carreiras regulares 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 dos Serviços de Viação tomar as medidas que julgar convenientes, designadamente impor a aquisição do necessário material.

§ 2.º Se da aplicação deste artigo resultarem para um concessionário, em relação a outros concessionários que exerçam a sua indústria no mesmo percurso, pesados encargos de exploração, a Direcção-Geral dos Serviços de Viação promoverá o que tiver por conveniente para a repartição destes encargos pelos diferentes concessionários, uma vez que os interessados não cheguem a acordo.

Art. 128.º Os concessionários só são obrigados a efectuar desdobramentos para assegurar transportes com início nos pontos de escala intermédios do percurso quando o intervalo para a carreira imediata que sirva idêntico percurso, do mesmo concessionário ou de concessionários diferentes, exceder uma hora.

§ único. Para este efeito poderão os concessionários ter nos pontos de escala os veículos necessários para os desdobramentos.

Art. 129.º Em carreiras mistas (de passageiros e de mercadorias) os desdobramentos podem ser feitos com veículos só de passageiros ou só de mercadorias, conforme as necessidades do tráfego.

Art. 130.º Os desdobramentos efectuados serão participados à Direcção-Geral dos Serviços de Viação em relações mensais, devendo a relação de cada mês dar entrada naquela Direcção-Geral até ao dia 7 do mês imediato.

Art. 131.º Os concessionários são obrigados a assegurar o transporte das pessoas munidas de bilhete de serviço combinado, quer com as empresas ferroviárias, quer com outros concessionários de carreiras, nos veículos que efectuarem a viagem que dê ligação ao comboio ou ao autocarro utilizado, nos termos dos respectivos contratos ou esquemas de serviço combinado.

Art. 132.º Em todos os automóveis empregados em carreiras de serviço público será assegurado, embora excedendo a lotação, um lugar à fiscalização da Direcção-Geral dos Serviços de Viação.

Art. 133.º Os concessionários de carreiras deverão enviar à Direcção-Geral dos Serviços de Viação, até ao dia 10 de cada mês, a nota rigorosa dos passageiros-quilómetros ou das toneladas-quilómetros transportados no mês anterior.

Art. 134.º Os objectos encontrados nos veículos que não possam ser entregues aos seus proprietários serão depositados durante uma semana na sede ou agências da empresa e, quando não reclamados dentro deste prazo, confiados à autoridade competente.

Art. 135.º Nos pontos extremos do percurso das concessões de carreiras regulares interurbanas e nos pontos intermédios que, pela sua importância, forem para este efeito designados pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação haverá simples abrigos ou estações, com salas de espera destinadas aos passageiros, onde se efectuará a venda de bilhetes e o despacho de bagagens ou mercadorias. Nas salas de espera, que, como as bilheteiras, abrirão ao público com a antecedência fixada pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação, nunca inferior a meia hora antes do início de cada viagem, estarão patentes ao público os horários e tarifas das carreiras exploradas pelo concessionário, um exemplar deste regulamento e um livro onde serão registadas as reclamações que o serviço tenha originado.

§ 1.º O Ministro das Comunicações poderá impor aos concessionários a construção de instalações referidas neste artigo.

§ 2.º Às expropriações por utilidade pública exigidas pelo estabelecimento de instalações indispensáveis à exploração dos serviços de transportes colectivos por estrada é atribuído o carácter de urgência para efeito de de lhes ser aplicável o disposto nos artigos 7.º e seguintes do Decreto com força de lei n.º 17:508, de 22 de Outubro de 1929.

§ 3.º Se estas instalações tiverem sido construídas a expensas do concessionário, poderá este, no termo da concessão, ou por efeito do seu cancelamento ou resgate, ser obrigado a vendê-las ou arrendá-las ao concessionário subsequente ou ao Estado.

§ 4.º O preço da venda ou a renda serão estabelecidos por acordo entre os interessados e, na sua falta, por arbitragem.

DIVISÃO II

Do regime

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

I — Carreiras interurbanas:

A) Carreiras independentes e afluentes:

- a) Escolha de horários disponíveis;
- b) Pagamento de 50 por cento do imposto de camionagem;
- c) Tarifas por passageiro-quilómetro e por tonelada-quilómetro, estabelecidas dentro dos limites fixados nos termos do artigo 145.º

B) Carreiras complementares:

1.º Para serviço de passageiros:

- a) Escolha de horários disponíveis;
- b) Pagamento de 50 por cento do imposto de camionagem;
- c) Tarifa por passageiro-quilómetro não inferior à mais baixa que, nos termos deste regulamento, tenha sido adoptada, no mesmo percurso, por qualquer dos concessionários existentes, nem superior à tarifa geral de 1.ª classe nos caminhos de ferro.

2.º Para serviço de mercadorias:

- a) Prioridade de horários para ligação aos comboios;
- b) Pagamento de 50 por cento do imposto de camionagem;
- c) Tarifas por tonelada-quilómetro, estabelecidas dentro dos limites que forem fixados nos termos do artigo 145.º

C) Carreiras concorrentes:

- a) Horários que, em conjunto com os do caminho de ferro, satisfaçam o interesse público;
- b) Pagamento por inteiro do imposto de camionagem;
- c) Tarifas por passageiro-quilómetro e por tonelada-quilómetro, estabelecidas dentro dos limites que forem fixados nos termos do artigo 145.º e de harmonia com os acordos a fixar com as empresas ferroviárias.

II — Carreiras urbanas:

- a) Escolha de horários disponíveis;
- b) Isenção do imposto de camionagem;
- c) Pagamento do imposto do selo sobre cada bilhete vendido, incluindo os bilhetes de assinatura;
- d) Tarifas propostas pelas câmaras municipais interessadas e aprovadas pelo Ministro das Comunicações.

Art. 137.º As carreiras eventuais serão exploradas segundo as normas seguintes:

- a) Pagamento do imposto de camionagem;
- b) Proibição de transporte de mercadorias;
- c) Tarifas máxima e mínima iguais às estabelecidas para as carreiras regulares.

DIVISÃO III

Dos itinerários, locais de estacionamento e demais condições do percurso

Art. 138.º Os itinerários, os locais de estacionamento e as demais condições do percurso das carreiras de transportes colectivos serão fixados pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação e não poderão ser alterados senão por motivos de força maior.

§ 1.º A fixação dos itinerários, locais de estacionamento e normas especiais de trânsito de veículos adstritos a transportes colectivos dentro das localidades será proposta pelas câmaras municipais interessadas.

§ 2.º Quando se verifique que o itinerário indicado pelo requerente de uma concessão é susceptível de ajustamento para melhor serventia da região e das populações a que a carreira se destina, será este convidado a introduzir no itinerário as necessárias modificações, ficando delas dependente a concessão pedida.

Art. 139.º Aos automóveis empregados em carreiras é permitido atravessar, parar e tomar e largar passageiros, bagagens ou mercadorias em todas as localidades, segundo as normas estipuladas pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação.

§ único. Contudo, nas localidades onde vigorar, anteriormente à publicação do regulamento aprovado pelo Decreto-Lei n.º 23:499, de 24 de Janeiro de 1934, o exclusivo de transportes colectivos devidamente efectivados e no qual seja abrangido o transporte automóvel, não poderão os veículos referidos neste artigo tomar, dentro da área concedida, nem passageiros, nem bagagens ou mercadorias — se o transporte destas também for abrangido no exclusivo —, desde que o local do destino fique dentro da mesma área.

DIVISÃO IV

Dos horários

Art. 140.º A Direcção-Geral dos Serviços de Viação fixará os horários das carreiras regulares e provisórias de forma a garantir o escoamento normal e regular do tráfego.

§ 1.º Para os efeitos deste artigo, a Direcção-Geral dos Serviços de Viação poderá impor a conjugação dos horários das carreiras interurbanas que digam respeito a uma mesma região.

§ 2.º Quando se trate de carreiras que efectuem o transporte de sacos postais, será previamente ouvida a

Administração-Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones.

Se esta Administração-Geral não responder no prazo de oito dias a contar do officio de consulta, a Direcção-Geral dos Serviços de Viação fixará os horários, prescindindo do seu parecer.

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

§ 1.º Os horários normais serão estabelecidos quando for dada a concessão e poderão ser alterados a requerimento dos concessionários ou por iniciativa da Direcção-Geral dos Serviços de Viação.

§ 2.º Os horários extraordinários serão requeridos à Direcção-Geral dos Serviços de Viação pelo menos com oito dias de antecedência da sua efectivação.

§ 3.º Dos horários normais ou extraordinários constará sempre a hora de passagem dos veículos em todas as localidades servidas pela carreira.

Art. 142.º As carreiras afluentes com testa de origem comum não podem ter horários que permitam serviço combinado entre si, desde que as duas carreiras ligadas constituam uma carreira concorrente.

Art. 143.º Na organização dos horários das carreiras atender-se-á, para a determinação das velocidades permitidas, às condições das estradas e características dos veículos.

§ 1.º A velocidade instantânea e média de marcha dos automóveis a empregar nas carreiras, determinada esta última sem contar os tempos de paragem, não poderá exceder para os pesados, respectivamente, 50 e 30 quilómetros por hora, e para os ligeiros 60 e 40.

§ 2.º Em casos especiais, quando o traçado das estradas seja excepcionalmente favorável, poderá a velocidade média de marcha dos veículos ser elevada, para os pesados, até 40 quilómetros por hora e, para os ligeiros, até 50.

Art. 144.º Nas carreiras urbanas, além das viagens correspondentes aos horários aprovados, ficam os concessionários obrigados a efectuar as viagens necessárias para satisfazer as exigências do tráfego nas ocasiões de maior movimento.

DIVISÃO V

Das tarifas, bilhetes e guias de transporte

Art. 145.º O Ministro das Comunicações, ouvido o Conselho Superior dos Transportes Terrestres, fixará os limites máximo e mínimo, por passageiro-quilómetro e por tonelada-quilómetro, dentro dos quais serão estabelecidas as tarifas de transporte de passageiros e de mercadorias.

§ único. Pelo transporte de mercadorias nunca serão efectuados pagamentos inferiores a um limite a estabelecer pelo Ministro das Comunicações.

Art. 146.º As tarifas estão sujeitas a prévia aprovação da Direcção-Geral dos Serviços de Viação e são de applicação geral e uniforme.

§ único. No caso das carreiras urbanas as tarifas serão propostas pelas câmaras municipais interessadas.

Art. 147.º As tarifas serão estabelecidas tendo em atenção os vários factores que influem no custo do transporte, designadamente a distância a que este se realiza.

§ 1.º A requerimento do concessionário, poderá, excepcionalmente, ser aprovado um preço único por passageiro, para quaisquer distâncias, em carreiras de percursos não superiores a 6 quilómetros.

§ 2.º Quando duas carreiras urbanas com a mesma origem tenham percursos coincidentes, por forma que a mais extensa compreenda inteiramente o percurso da outra, a Direcção-Geral dos Serviços de Viação poderá determinar 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 seu percurso. Neste caso, os veículos empregados na carreira mais extensa devem ter uma tabuleta com a inscrição de «carro directo».

Art. 148.º As tarifas das carreiras eventuais, em percursos onde existam outras carreiras, não poderão ser inferiores às tarifas mais baixas aprovadas para estas.

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

Art. 150.º As crianças de idade até 4 anos viajarão gratuitamente, desde que não ocupem lugar.

Art. 151.º Nas carreiras interurbanas as crianças de idade até 10 anos que ocupem lugar nos termos do artigo 163.º pagarão meio preço.

Art. 152.º Em todas as carreiras de passageiros é obrigatório o uso de bilhetes individuais, que se deverão conservar durante a viagem e apresentar sempre que forem pedidos pelos empregados do concessionário ou pelos agentes da fiscalização.

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

§ 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 Exceptuam-se os bilhetes de assinatura que só serão vendidos nas bilheteiras ou nos escritórios da empresa.

Art. 154.º Os bilhetes nas carreiras interurbanas poderão ser simples, de ida e volta e de assinatura, não devendo a redução concedida ser superior nos bilhetes de ida e volta a 20 por cento e nos de assinatura a 30 por cento dos 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 dos Serviços de Viação, serão pessoais e intransmissíveis e poderão ser semanais e mensais. Os primeiros, com início à segunda-feira e termo ao sábado, compreendem uma viagem de ida e volta em cada dia; os segundos, com início no primeiro dia útil de cada mês, compreendem 26 ou 52 viagens de ida e volta, a utilizar seguidamente, excepto aos domingos, uma ou duas vezes em cada dia.

§ 4.º O bilhete de ida e volta, no regresso, poderá ser utilizado em qualquer carreira do concessionário que sirva o percurso para que é válido, independentemente da tarifa aprovada para a carreira em que for aproveitado, sem que o passageiro tenha direito a qualquer reembolso e o concessionário possa efectuar qualquer cobrança suplementar.

§ 5.º A requerimento dos concessionários, poderão ser aprovados bilhetes de assinatura semanais para estudantes e operários, com a redução de 50 por cento nos preços das passagens normais.

§ 6.º Os bilhetes a que se refere o parágrafo anterior só serão fornecidos mediante a apresentação de documento passado pelo estabelecimento de ensino ou cartão de identidade emitido pelo sindicato nacional a que os requisitantes pertencerem.

Art. 155.º Dos bilhetes das carreiras interurbanas deverá constar:

- A firma do concessionário;
- A indicação da data da viagem a que respeita, para os bilhetes simples e de ida e volta, e a data do início da sua validade, para os bilhetes de assinatura;
- O percurso;
- O preço;
- O número do lugar do passageiro.

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

§ único. Os bilhetes de assinatura serão semestrais ou anuais, válidos para um número ilimitado de viagens em todas as carreiras do mesmo concessionário, carecendo o respectivo modelo da aprovação da Direcção-Geral dos Serviços de Viação.

Art. 157.º Em determinadas circulações de carreiras urbanas poderão ser aprovados bilhetes de ida e volta a preços especiais para transportes económicos, válidos para uma viagem a iniciar até às 7 horas e 30 minutos e para o regresso entre as 17 e as 21 horas do mesmo dia.

§ 1.º Os veículos em que se efectuarem esses transportes serão convenientemente assinalados, conforme determinação da Direcção-Geral dos Serviços de Viação.

§ 2.º Os concessionários de carreiras urbanas devem facultar o transporte gratuito nos seus veículos de agentes fardados da Polícia de Segurança Pública, Guarda Nacional Republicana e sapadores bombeiros, mediante condições e limites a estabelecer pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação.

Art. 158.º Nas carreiras interurbanas é obrigatório o fornecimento de bilhetes, sem pagamento imediato da importância respectiva, a qualquer militar que apresente uma requisição de transporte, dos modelos adoptados pelos Ministérios do Interior, das Finanças, da Guerra e da Marinha, devidamente preenchida e autenticada.

§ 1.º O militar identifica-se pela apresentação de qualquer dos seguintes documentos:

- a) Bilhete de identidade;
- b) Guia de marcha individual ou colectiva;
- c) Passaporte para passagem à disponibilidade.

§ 2.º Só é obrigatório o fornecimento, para cada viagem, do número de bilhetes correspondente à quarta parte da lotação dos veículos que a efectuarem, disponível no momento da apresentação da requisição.

§ 3.º A apresentação da requisição de transporte dá direito à marcação de lugares com antecipação superior à indicada no artigo 164.º, desde que isso venha expressamente mencionado na referida requisição.

§ 4.º Só têm direito à regalia referida no parágrafo anterior as entidades indicadas pelos Ministérios do Interior, das Finanças, da Guerra e da Marinha, com aprovação do Ministro das Comunicações.

§ 5.º O pagamento dos bilhetes vendidos nas condições deste artigo e seus parágrafos será feito pelas entidades requisitantes ou directamente pelas competentes repartições do respectivo Ministério, excepto quando se tratar de serviço combinado com os caminhos de ferro, em que será somente efectuado pelas referidas repartições.

Art. 159.º Em caso de mobilização geral ou parcial, ou de convocação total ou parcial de uma ou mais classes na disponibilidade, as respectivas requisições de transporte, devidamente preenchidas e autenticadas, dão direito, sem mais formalidades, à prioridade absoluta de transporte dos indivíduos que se apresentem isoladamente.

Art. 160.º No transporte de mercadorias o transportador é obrigado a entregar ao expedidor uma guia de

transporte, do modelo fixado pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação.

Art. 161.º Nas carreiras de mercadorias são obrigatórios, sem pagamento prévio da importância respectiva, os transportes que tenham sido objecto de convénio entre os Ministérios do Interior, Finanças, Guerra e Marinha e os respectivos concessionários, mediante a apresentação da respectiva requisição de transporte, devidamente preenchida e autenticada.

DIVISÃO VI

Dos lugares e sua marcação

Art. 162.º O bilhete confere sempre ao passageiro o direito a um lugar sentado no veículo que efectuar a viagem para que for adquirido.

§ único. Em carreiras urbanas, poderá a Direcção-Geral dos Serviços de Viação permitir que alguns passageiros viagem de pé, em condições compatíveis com a sua segurança.

Art. 163.º A criança que for portadora de meio bilhete tem direito a um lugar; mas, se no mesmo veículo seguirem duas ou mais, portadoras de meios bilhetes, a cada duas crianças corresponderá um único lugar.

Art. 164.º Nas carreiras interurbanas é permitida a aquisição e a marcação de lugares com a antecipação não superior a vinte e quatro horas.

Para este efeito, o passageiro formulará o seu pedido, verbalmente ou por escrito, acompanhado da respectiva importância, devendo, em qualquer caso, o concessionário entregar-lhe ou remeter-lhe o bilhete com a indicação do lugar que lhe é destinado.

§ 1.º Para a marcação antecipada dos lugares, que será sempre feita gratuitamente, o concessionário facultará aos passageiros o esquema do interior do veículo, com a indicação da numeração dos assentos.

§ 2.º A marcação antecipada dos lugares a pedido dos passageiros que, não sendo portadores de bilhetes de assinatura ou de ida e volta, tomem o veículo durante o percurso da carreira, só pode ser feita uma vez que aqueles paguem o bilhete correspondente ao percurso desde o início da carreira até ao local do destino.

§ 3.º Considera-se ocupado o lugar, ainda durante a ausência do passageiro a quem pertence, sempre que tenha sido marcado antecipadamente ou se tenha colocado qualquer objecto sobre o respectivo assento com a intenção de o reservar.

Art. 165.º Nas carreiras interurbanas serão sempre reservados lugares para os portadores de bilhetes de assinatura, mediante prévio aviso, e ainda para a viagem de regresso dos portadores dos bilhetes de ida e volta, contanto que estes previnam o concessionário quando da aquisição dos bilhetes ou, pelo menos, com doze horas de antecedência.

§ 1.º Para os bilhetes de ida e volta, se os lugares reservados não forem ocupados até à hora da partida, considerar-se-á a viagem como efectuada, salvo se o passageiro impossibilitado de seguir avisar do facto o concessionário com a antecedência de, pelo menos, uma hora em relação ao início da viagem.

§ 2.º No caso do parágrafo anterior, o bilhete poderá, dentro do respectivo prazo de validade, ser utilizado para outra viagem, mediante o pagamento de uma taxa de 25 por cento sobre o preço do custo do bilhete simples.

DIVISÃO VII

Das bagagens e mercadorias

Art. 166.º Nos automóveis de passageiros affectados a carreiras interurbanas é obrigatório o transporte gratuito das bagagens dos mesmos, quando o respectivo peso não exceda 20 quilogramas por cada passageiro.

§ 1.º Os indivíduos que viagem colectivamente com bilhetes adquiridos em conjunto para o mesmo percurso poderão transportar bagagens de peso unitário superior a 20 quilogramas, mas com o máximo de 40 quilogramas, e desde que o peso total não seja superior ao produto de 20 quilogramas pelo número de bilhetes.

§ 2.º Para efeito das disposições deste artigo e parágrafo anterior são considerados bagagens os objectos destinados ao uso do passageiro contidos em malas, cestos, sacos de viagem, caixas de chapéus e em outras embalagens deste género e ainda:

- a) As cadeiras portáteis para repouso;
- b) Os carrinhos para crianças;
- c) As malas de amostras de mercadorias;
- d) Os instrumentos de música portáteis;
- e) Os instrumentos de agrimensura ou topografia, até 4 metros de comprimento;
- f) As ferramentas de artífices, em caixas ou sacos;
- g) Os velocípedes com ou sem motor.

§ 3.º É considerado mercadoria o excedente a 20 quilogramas da bagagem do passageiro, sendo devido pelo seu transporte o preço que resultar da aplicação das tarifas em vigor.

§ 4.º Nos veículos destinados ao transporte misto de passageiros e mercadorias o concessionário só é obrigado ao transporte do excesso de peso de bagagem dentro dos limites da capacidade de carga do veículo.

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

Art. 168.º Nos veículos empregados em carreiras interurbanas (regulares e provisórias) de passageiros é permitido o transporte de mercadorias, em pequenos volumes até 15 quilogramas, não excedendo o peso total de 160 quilogramas.

§ 1.º Em todos os percursos onde não haja carreiras de mercadorias ou mistas (de passageiros e mercadorias) é, porém, permitido o transporte de mercadorias em volumes de peso não superior a 40 quilogramas e até ao peso total referido neste artigo.

§ 2.º O transporte de pequenos volumes de mercadorias em veículos destinados exclusivamente ao serviço de passageiros será pago de harmonia com a tarifa aprovada pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação.

§ 3.º Estes transportes são, todavia, proibidos no interior dos veículos desde que as dimensões dos volumes não permitam a sua fácil arrumação sob os bancos ou em lugar a esse fim destinado de forma a não incomodar ou prejudicar os passageiros.

§ 4.º É absolutamente vedado efectuar nestes veículos o transporte de cães, jaulas com criação, caixas com peixe que não sejam absolutamente estanques e, de um modo geral, o de todas as mercadorias que pela sua natureza possam causar incómodo ou prejuízo aos passageiros transportados.

Art. 169.º As bagagens ou mercadorias serão obrigatoriamente postas à disposição do destinatário dentro das vinte e quatro horas seguintes à sua expedição, que será feita 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 \$20 por quilograma 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 parágrafo anterior não pode acrescer à devida por perda total; em caso de perda parcial será paga, quando devida, pela parte não perdida.

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

§ 4.º A soma de todas as indemnizações previstas nos parágrafos anteriores não pode, em caso algum, ser superior à que seria devida no caso de perda total.

Art. 170.º As mercadorias devem ser retiradas dentro das quarenta e oito horas seguintes à recepção do aviso que, à chegada ao local do destino, o transportador enviará obrigatoriamente ao destinatário.

§ 1.º Se este prazo for excedido, o destinatário pagará uma taxa de armazenagem fixada em \$20 por cada quilograma de peso bruto e por período indivisível de vinte e quatro horas.

§ 2.º Considera-se abandonada a mercadoria que não for levantada dentro dos quinze dias seguintes à recepção do aviso, excepto quando se tratar de géneros sujeitos a rápida deterioração, para os quais este prazo é limitado a quarenta e oito horas.

§ 3.º As mercadorias abandonadas serão vendidas em hasta pública, na presença de um representante da autoridade administrativa local. Do produto da venda pagar-se-ão ao concessionário os respectivos débitos e o excedente, se o houver, será entregue a quem de direito o reclame no prazo de sessenta dias, findo o qual a quantia em depósito reverterá a favor do concessionário.

Art. 171.º O volume que faltar é considerado perdido a partir do fim do sétimo dia a contar daquele em que deveria ter sido entregue ou posto à disposição do destinatário.

§ 1.º Se o volume considerado perdido for encontrado dentro de um ano, a contar da data do pedido da entrega, o concessionário é obrigado a avisar o destinatário.

§ 2.º Dentro dos trinta dias seguintes à recepção do aviso o destinatário pode exigir que o volume lhe seja entregue, restituindo a indemnização que recebeu e pagando o preço do transporte, sob reserva do direito às indemnizações previstas nos artigos 169.º e 172.º

§ 3.º Se o volume encontrado não for reclamado dentro do prazo de trinta dias previsto no parágrafo anterior, ou se for encontrado decorrido mais de um ano sobre o pedido da entrega, proceder-se-á nos termos do disposto no § 3.º do artigo 170.º

Art. 172.º Por perda total ou parcial de bagagens ou mercadorias, pode ser reclamada ao concessionário a seguinte indemnização:

- a) Se o quantitativo da perda for provado:

Uma soma igual a esse quantitativo, não podendo, em caso algum, exceder 5.000\$.

- b) Se o quantitativo da perda não for provado:

Uma importância calculada, por estimativa, à razão de 25\$ por quilograma de peso bruto que faltar.

§ único. São, além disto, reembolsados os preços do transporte e outras quantias despendidas com o transporte das bagagens ou mercadorias perdidas.

Art. 173.º Em caso de avaria das bagagens ou das mercadorias, o concessionário deve pagar o valor da depreciação sofrida pelas mesmas. Todavia, a indemnização não pode exceder:

- a) Se a totalidade da expedição é depreciada pela avaria, o quantitativo que teria atingido no caso de perda total;

- b) Se somente uma parte da expedição for depreciada pela avaria, a cifra que teria atingido no caso de perda da parte depreciada.

DIVISÃO VIII

DOS SACOS POSTAIS

Art. 174.º Os concessionários das carreiras regulares e provisórias de serviço público são obrigados a transportar os sacos postais permutados normalmente entre pontos do percurso das carreiras que exploram, mediante remuneração a fixar nos termos do artigo 179.º, mas sem prejuízo dos horários a que estejam subordinadas.

Art. 175.º Para celebrar contratos ou ajustes de transportes de sacos postais em carreiras de serviço público, a Administração-Geral dos CTT deverá sempre exigir das empresas a apresentação do respectivo título de concessão.

Art. 176.º Para início de transporte de sacos postais bastará uma «notificação provisória», passada pelo chefe da circunscrição de exploração dos CTT ou seu agente local em delegação do mesmo, da qual conste a origem, o destino e o número de sacos a permutar com a rede postal nacional.

Art. 177.º Os sacos postais que constituem a remessa são classificados em três categorias:

- N1* (leves) — até 5 quilogramas, inclusive;
N2 (normais) — mais de 5 e até 20 quilogramas, inclusive);
N3 (pesados ou volumosos) — com mais de 20 quilogramas ou com a maior dimensão somada ao perimetro médio ultrapassando 2^m,20.

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

Art. 179.º O valor da remuneração diária pelo transporte de sacos postais será obtido pela aplicação da fórmula seguinte:

$$R = a (p + K1 N1 + K2 N2 + K3 N3)$$

sendo:

- R* = Remuneração total diária, em escudos;
a = Coeficiente de remuneração, a fixar periodicamente pelo Ministro das Comunicações, ouvidos os CTT e a Direcção-Geral dos Serviços de Viação;
p = Percurso, em quilómetros, em que se efectua o transporte de sacos;
N1, *N2*, *N3* = Número de sacos de cada categoria;
K1 = 0,5
K2 = 1
K3 = 1,5
- Coeficientes de ajustamento, a aplicar, respectivamente, aos sacos leves, normais e pesados ou volumosos.

Art. 180.º Os elementos necessários para a determinação da remuneração *R*, a que se refere o artigo 179.º, serão obtidos por estatística efectuada durante quinze dias seguidos num período de serviço normal, dando-se conhecimento ao concessionário do início da execução da referida estatística.

§ 1.º Com esses elementos a Direcção dos Serviços de Exploração dos CTT elaborará a «notificação definitiva», em quadruplicado, da qual constem os elementos de cálculo da remuneração *R*, que será atribuída ao concessionário da carreira de serviço público em todos os dias do ano em que tenha executado o transporte postal, desde a data em que foi feita a «notificação provisória», nos termos do artigo 176.º

§ 2.º As «notificações definitivas», depois de rubricadas pelo concessionário e autenticadas com o selo em

relevo dos CTT, serão distribuídas pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação, pelos CTT, pelo Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis e pelo concessionário.

§ 3.º A revisão da estatística a que se refere este artigo só poderá ser levada a efeito depois de decorrido um ano sobre a data do início do serviço.

Art. 181.º Os cuidados e responsabilidades inerentes à execução de serviços de transportes postais são os que constam dos regulamentos aprovados pelo Ministro das Comunicações em vigor nos CTT, regulamentos que devem ser completamente acatados pelos concessionários das carreiras, seus agentes ou mandatários, como cooperadores efectivos da rede de transportes postais.

§ único. Nos casos de força maior que ponham em risco a regularidade da exploração da carreira ou a segurança dos sacos postais deverão os concessionários avisar os CTT o mais depressa possível, para que não sofra prejuízo a execução dos serviços do correio.

DIVISÃO IX

Do pessoal e dos passageiros

Art. 182.º Nos automóveis pesados empregados em carreiras de serviço público de passageiros, além do respectivo condutor, prestará serviço um cobrador.

§ único. Só podem exercer a profissão de cobrador os indivíduos de idade superior a 21 anos.

Art. 183.º Os condutores, os cobradores e os empregados na fiscalização comercial dos concessionários, quando em serviço, usarão uniforme com boné de pala de couro ou de oleado, no qual será indicada a categoria, o número de ordem e a designação comercial do concessionário. Em circulação o uso do boné é sempre obrigatório.

Art. 184.º Os condutores, os cobradores e os fiscais terão um cartão de identidade, passado pelo concessionário, do qual constará o nome, a categoria, o número de ordem e a residência do titular, e, ainda, para os condutores, a indicação do número da carta de condução e da direcção de viação que a passou.

Art. 185.º O pessoal dos diferentes serviços de exploração é da livre escolha e inteira responsabilidade da empresa.

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

Art. 186.º Os concessionários são obrigados:

- 1.º A ter à disposição da Direcção-Geral dos Serviços de Viação uma relação actualizada com os nomes e residências dos condutores e cobradores que prestam serviço nos seus veículos;
- 2.º A registar em cada dia os nomes dos condutores e cobradores em serviço e os números de matrícula dos veículos em que trabalham.

Art. 187.º Ao pessoal que presta serviço nos veículos empregados nas carreiras compete:

- 1.º Usar da maior deferência para com os passageiros e agentes de fiscalização, prestando a uns e outros todos os esclarecimentos que lhes sejam pedidos;
- 2.º Prestar aos passageiros todo o auxílio de que careçam, tendo especial atenção para com as senhoras, mutilados, velhos e crianças;
- 3.º Não importunar os passageiros com exigências não justificadas;
- 4.º Velar pela segurança e comodidade dos passageiros;

- 5.º Não fumar, quando em serviço, nem tomar nos veículos qualquer refeição;
- 6.º Verificar, antes de abandonar os veículos em que prestam serviço, se nos mesmos se encontram quaisquer objectos que neles tenham sido esquecidos pelos passageiros.

§ 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 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 Nos percursos onde estejam sinalizados os locais de paragem é vedado aos condutores deter os veículos fora desses locais.

Art. 188.º É vedado aos passageiros que transitam nos veículos de carreiras:

- 1.º Abrir ou manter abertas as janelas quando haja opposição de outros passageiros que sejam por este facto incomodados;
- 2.º Ocupar injustificadamente mais espaço do que o que lhe pertence e tomar posições ou praticar actos que incomodem os outros passageiros, ofendam a moral ou prejudiquem a boa ordem e o asseio dos veículos;
- 3.º Debruçar-se fora dos veículos durante a marcha;
- 4.º Subir ou descer com os veículos em andamento;
- 5.º Causar demoras injustificadas;
- 6.º Cuspir sobre qualquer parte dos veículos ou lançar neles quaisquer detritos ou objectos que os sujem ou deteriorem;
- 7.º Pendurar-se em qualquer parte do veículo ou seus acessórios;
- 8.º Dificultar a passagem nas coxias ou o acesso às portas;
- 9.º Manter discussões com o pessoal ou com os restantes passageiros;
- 10.º Colocar quaisquer volumes pesados sobre os bancos, os pés sobre os estofos ou quaisquer objectos em lugar que não pertença ao passageiro;
- 11.º Arremessar dos veículos quaisquer objectos.

§ único. O pessoal em serviço nos veículos deverá solicitar a intervenção das autoridades para obrigar a sair dos mesmos os passageiros que desobedeçam às prescrições deste regulamento e nomeadamente às deste artigo.

Art. 189.º Será recusada a admissão em automóveis de transportes colectivos:

- 1.º Aos indivíduos em estado de embriaguez;
- 2.º Aos que sejam portadores de doenças que possam causar repulsa ou contagiar os restantes passageiros;
- 3.º Aos que, pela sua sujidade ou traje, possam incomodar ou prejudicar os outros passageiros;
- 4.º Aos que transportarem objectos perigosos ou armas de fogo carregadas, não sendo agentes da autoridade.

Art. 190.º O passageiro que deixar o veículo em localidade anterior àquela para que tirou bilhete ou que dele for expulso por ter transgredido as disposições re-

gulamentares perde o direito ao resto da viagem, sem que possa reclamar a importância relativa ao percurso não efectuado.

DIVISÃO X

Dos veículos

Art. 191.º Na exploração da indústria de transportes colectivos só devem ser empregados automóveis pesados.

§ único. Em casos muito especiais e a título excepcional o Ministro das Comunicações poderá autorizar o emprego de automóveis ligeiros.

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

Art. 193.º O concessionário deverá explorar as suas carreiras com veículos da sua propriedade.

§ único. Exceptuam-se:

a) Os casos autorizados pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação relativos a veículos devidamente inspeccionados, quando por motivo de força maior o concessionário não possa explorar a carreira, no todo ou em parte, com veículos da sua propriedade;

b) O caso referido no artigo 125.º

Art. 194.º Para cada veículo que pretende empregar na carreira pedida deverá o concessionário requerer uma licença, destinada a acompanhar sempre o veículo a que respeita, a qual será passada pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação e válida pelo prazo da concessão.

Art. 195.º As licenças a que se refere o artigo anterior serão enviadas pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação às secções de finanças com jurisdição na área da residência dos concessionários, a fim de serem visadas e seguidamente entregues aos interessados, 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 do lançamento do respectivo imposto de camionagem.

Art. 196.º Sempre que qualquer veículo adstrito a carreiras de serviço público se inutilize para o serviço em que era empregado, venha a ser transferido de proprietário ou deixe de ser utilizado em transportes públicos, o concessionário solicitará à Direcção-Geral dos Serviços de Viação o cancelamento da respectiva licença nas concessões que com ele explore.

Art. 197.º Os veículos destinados a transportes colectivos devem ter:

- 1) No interior, em local bem visível, tabelas impressas com os horários e as tarifas da carreira e outros elementos de informação exigidos pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação;
- 2) No exterior, em local bem visível:

a) Legendas referentes à lotação ou à carga, conforme se tratar de carreiras de passageiros ou de mercadorias, que conterão, respectivamente, os dizeres «Transporte colectivo de n passageiros» ou «Transporte colectivo de mercadorias», escritos em letras encarnadas sobre o fundo branco de uma tabela de dimensões não inferiores a 0^m,80 × 0^m,30;

b) Um letreiro, que de noite será devidamente iluminado, onde se indicará o local do destino da carreira. Quando o veículo efectuar um desdobraimento ou um serviço de aluguer ou de excursão

o letreiro indicará, respectivamente, «Desdobramento», «Aluguer» ou «Excursão».

§ único. No exterior da caixa destes automóveis não poderão ser apostas quaisquer indicações que não sejam o nome do concessionário e sua residência, os nomes das localidades servidas pela carreira e número de ordem atribuído ao veículo pelo concessionário.

Art. 198.º Em cada veículo utilizado em carreiras interurbanas, salvo quando haja plataforma, deve haver um assento para o cobrador, não podendo este em caso algum permanecer no estribo com o veículo em marcha.

Art. 199.º Sempre que um veículo se avarie e não possa ser rapidamente reparado o concessionário promoverá a sua imediata substituição por outro, adstrito também a carreiras de serviço público, e, não sendo isso possível, assegurará por todos os meios ao seu alcance o transporte de todos os passageiros.

Art. 200.º Nas carreiras mistas para o transporte de passageiros e mercadorias poderão ser utilizados simultaneamente, formando comboio, veículos de passageiros e veículos de carga.

TÍTULO II

Das receitas

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Art. 201.º É da exclusiva competência do Governo o lançamento e a cobrança de quaisquer impostos, taxas, contribuições ou multas relativas ao uso, circulação e estacionamento ou a qualquer outro assunto que se relacione com veículos automóveis e respectivos condutores, e bem assim com a gasolina, protectores e câmaras-de-ar.

§ único. A violação deste preceito por parte dos corpos administrativos envolve a perda da compensação estabelecida pelo Decreto n.º 17:813, de 30 de Dezembro de 1929, e legislação posterior, e a dedução das importâncias por eles indevidamente cobradas nas entregas do produto dos adicionais sobre as contribuições e impostos arrecadados pelo Estado.

Art. 202.º Quando o pagamento dos impostos tenha lugar fora dos prazos a que se referem os §§ 1.º e 2.º do artigo 221.º, o artigo 212.º e seu § único, o § único do artigo 213.º e o artigo 225.º deste regulamento, observar-se-á o preceituado no artigo 34.º e alínea *a*) do § único do Código das Execuções Fiscais, bem como o disposto no artigo 139.º do Decreto n.º 16:731, de 13 de Abril de 1929, quanto à exigência de juros de mora.

Art. 203.º Em matéria de contencioso, na parte tributária, adoptar-se-ão as disposições aplicáveis do Decreto n.º 16:733, de 13 de Abril de 1929, e demais legislação complementar, competindo à Direcção-Geral dos Serviços de Viação a resolução dos restantes casos de natureza administrativa.

Art. 204.º A fiscalização do pagamento dos impostos compete ao pessoal da Direcção-Geral das Contribuições e Impostos e a todas as entidades que tenham intervenção na fiscalização dos preceitos deste regulamento.

Art. 205.º Os chefes das secções de finanças enviarão mensalmente às direcções de finanças mapas conforme os modelos que forem superiormente adoptados.

Art. 206.º Não deve ser considerada a receita proveniente do transporte de sacos postais nas carreiras de serviço público para efeitos de liquidação de qualquer contribuição ou imposto, incluindo o do selo.

CAPÍTULO II

Do imposto de camionagem

Art. 207.º Ficam sujeitos ao imposto de camionagem todos os automóveis destinados a transportes públicos, com excepção dos automóveis ligeiros de aluguer empregados no transporte de passageiros.

Art. 208.º Nas carreiras regulares e provisórias o imposto de camionagem a cobrar mensalmente será o seguinte:

1) Para as carreiras de passageiros:

O produto de 6 por cento da tarifa mínima por passageiro-quilómetro pelo número de passageiros-quilómetros correspondente ao percurso total da carreira por mês e à lotação média dos veículos empregados na carreira;

2) Para as carreiras de mercadorias:

O produto de 6 por cento da tarifa mínima por tonelada-quilómetro pelo número de toneladas-quilómetros correspondente ao percurso total da carreira por mês e à carga útil média dos veículos empregados na carreira.

Ou seja, respectivamente:

$$I = 0,06 \times T_{min} \times l \times (p \times n)$$

$$I = 0,06 \times t_{min} \times c \times (p \times n)$$

sendo

p = percurso da carreira em quilómetros;

n = número total de viagens simples por mês;

l = lotação média dos carros empregados na carreira;

c = carga útil média, em toneladas, dos carros empregados na carreira;

T_{min} = tarifa mínima por passageiro-quilómetro, em escudos;

t_{min} = tarifa mínima por tonelada-quilómetro, em escudos.

§ único. Para as carreiras mistas o imposto de camionagem será calculado separadamente em relação ao transporte de passageiros e ao de mercadorias.

Art. 209.º Para as carreiras subsidiadas a que se refere o artigo 87.º e seu § único, o imposto de camionagem a cobrar mensalmente, calculado nos termos do artigo anterior e de harmonia com a classificação da carreira, será reduzido de 50 por cento.

Art. 210.º Nas carreiras eventuais o imposto de camionagem será de:

50\$ por camioneta, por dia e por carreira;

75\$ por camião, por dia e por carreira.

Art. 211.º Nas carreiras regulares e provisórias o imposto de camionagem a cobrar mensalmente pelos serviços efectuados por desdobramentos ou por horários suplementares será calculado pelas fórmulas mencionadas no artigo 208.º, representando *n* o número de desdobramentos e de horários suplementares efectuados durante o mês.

§ único. O imposto de camionagem a cobrar pelos desdobramentos efectuados em carreiras mistas será o devido pelo serviço desdobrado: passageiros, mercadorias ou misto.

Art. 212.º O imposto de camionagem será calculado pelas secções de finanças em face dos elementos constantes das relações enviadas pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação e o seu pagamento deverá ser

efectuado até ao dia 20 do mês seguinte àquele a que disser respeito.

§ único. A Direcção-Geral dos Serviços de Viação remeterá às secções de finanças correspondentes às residências dos concessionários, até ao dia 15 de cada mês, nota dos desdobramentos e dos serviços extraordinários efectuados em carreiras regulares e provisórias no mês anterior, para efeitos do pagamento do imposto de camionagem, o qual deve ser cobrado juntamente com o imposto relativo ao serviço normal daquelas carreiras.

Art. 213.º Para os efeitos de cobrança do imposto de camionagem devido pelas carreiras eventuais a Direcção-Geral dos Serviços de Viação remeterá às secções de finanças das áreas respectivas, até ao dia 15 de cada mês, uma relação das licenças concedidas no mês anterior.

§ único. O imposto devido pela exploração das carreiras eventuais deverá ser liquidado dentro do prazo a que se refere o artigo anterior e será pago conjuntamente com o imposto de camionagem devido pela exploração de carreiras regulares ou provisórias.

Art. 214.º O imposto de camionagem cobrado pela exploração de carreiras de serviço público terá o seguinte destino:

- 1.º 40 por cento constituirão receita do Tesouro;
- 2.º 60 por cento constituirão o Fundo especial de camionagem, destinado a custear os melhoramentos a introduzir no sistema de transportes colectivos e bem assim a construção de estações centrais de camionagem ou simples abrigos, quando esta não deva competir aos concessionários.

Art. 215.º O imposto de camionagem a pagar mensalmente pelos proprietários de automóveis pesados utilizados em transportes de passageiros em regime de aluguer será calculado, para cada veículo, pela fórmula:

$$I = \frac{320}{12} \times Tm \times L$$

sendo:

Tm = a tarifa mínima em escudos;
 L = a lotação do veículo.

Art. 216.º O imposto de camionagem a pagar mensalmente pelos proprietários de automóveis de aluguer destinados ao transporte de mercadorias será calculado, para cada veículo, pelas fórmulas:

$$I = \frac{960}{12} \times Tm \times K \times C$$

$$I = \frac{800}{12} \times Tm \times K \times C$$

respectivamente para os automóveis ligeiros e para os camiões e camionetas, sendo Tm a tarifa mínima por tonelada-quilómetro em escudos, K um coeficiente variável com a natureza do transporte e com a área dentro da qual o mesmo se efectuar e C a carga útil do veículo em toneladas.

§ único. Os valores de K a que se refere este artigo serão os seguintes:

Para automóveis inscritos para transitar numa área circular até 30 quilómetros de raio em torno da sede da exploração (transportes urbanos e rurais), $K=0,3$;

Para automóveis inscritos para transitar numa área circular até 50 quilómetros de raio em torno da sede da exploração, $K=1,0$;

Para automóveis inscritos para transitar numa área circular até 100 quilómetros de raio em torno da sede da exploração, $K=1,2$;

Para automóveis inscritos para transitar numa área circular de raio superior a 100 quilómetros em torno da sede da exploração, $K=2,0$.

Art. 217.º Quando os veículos forem exclusivamente destinados ao transporte de peixe fresco, frutas e hortaliças, acompanhados ou não de vendedores, os valores de K serão:

Para automóveis inscritos para transitar numa área circular até 30 quilómetros de raio em torno da localidade da sede da exploração (transportes urbanos e rurais), $K=0,1$.

Para automóveis inscritos para transitar numa área circular até 50 quilómetros de raio em torno da localidade da sede da exploração, $K=0,2$.

Para automóveis inscritos para transitar numa área circular até 100 quilómetros de raio em torno da localidade da sede da exploração, $K=0,3$.

Para automóveis inscritos para transitar numa área circular de raio superior a 100 quilómetros em torno da localidade da sede de exploração, $K=0,4$.

Art. 218.º O imposto de camionagem devido pela exploração em veículos exclusivamente destinados ao transporte de artigos de venda nas feiras e roupa, acompanhados ou não dos respectivos vendedores ou lavadeiras, será calculado para cada veículo, atribuindo ao coeficiente K os seguintes valores:

Para veículos autorizados a transitar numa área circular até 30 quilómetros de raio a contar da localidade sede da exploração (transportes urbanos e rurais), $K=0,1$.

Para veículos autorizados a transitar numa área circular até 50 quilómetros de raio a contar da localidade sede da exploração, $K=0,3$.

Para veículos autorizados a transitar numa área circular até 100 quilómetros de raio a contar da localidade sede da exploração, $K=0,6$.

Para veículos autorizados a transitar numa área circular de raio superior a 100 quilómetros a contar da localidade sede da exploração, $K=1,2$.

Art. 219.º Os motociclos destinados ao transporte de mercadorias estão sujeitos ao imposto de camionagem fixo de 200\$ por ano.

Art. 220.º Os automóveis funerários ficam sujeitos ao pagamento do imposto de camionagem fixo de 500\$ por ano.

Art. 221.º Para efeitos de cobrança do imposto de camionagem devido pelos transportes de aluguer as direcções de viação remeterão, dia a dia, às secções de finanças correspondentes às residências dos proprietários dos veículos uma relação dos referidos indivíduos sujeitos ao pagamento do imposto de camionagem.

§ 1.º O imposto deverá ser pago mensalmente até ao dia 20 do mês seguinte àquele a que diz respeito, sendo sempre devido o pagamento de todo o mês em que se iniciou ou terminou o transporte.

§ 2.º Quando o imposto corresponder a uma taxa anual, o seu pagamento será feito adiantadamente e por trimestres completos e normalmente durante os meses de Janeiro, Abril, Julho e Outubro de cada ano.

Art. 222.º O imposto devido pelos proprietários de veículos de aluguer destinados ao transporte misto de

passageiros e mercadorias será calculado, separadamente, em relação ao transporte de passageiros e ao de mercadorias.

Art. 223.º O Ministro das Comunicações, com o acordo do Ministro das Finanças, poderá autorizar a isenção ou a redução de 50 por cento do imposto de camionagem, quando a exploração dos transportes se faça em regiões de fraca densidade de população ou onde a vida económica seja pouco intensa, ou, ainda, quando se trate de transportes que convenha submeter a um regime especial.

CAPITULO III

Imposto de compensação

Art. 224.º Os proprietários de automóveis que utilizem combustível de procedência estrangeira não sujeito aos mesmos impostos que oneram a gasolina pagarão um imposto de compensação, de harmonia com as taxas fixas anuais constantes da seguinte tabela:

Automóveis ligeiros	2.800\$
Automóveis pesados { Camionetas	3.000\$
{ Camiões	5.000\$

Sobre as taxas a que se refere esta tabela não podem incidir quaisquer adicionais.

§ único. Para efeito das disposições deste artigo, as direcções de viação comunicarão, dia a dia, às secções de finanças da área da residência dos proprietários dos veículos todos os averbamentos de propriedade efectuados nos registos de automóveis a que se refere este artigo, excepto quando os veículos forem registados para venda, caso em que lhes é vedado efectuar transportes de qualquer natureza.

Art. 225.º O imposto de compensação é pago adiantadamente, por trimestres completos, durante os trinta dias seguintes à aquisição do veículo e, normalmente, durante os meses de Janeiro, Abril, Julho e Outubro de cada ano.

§ único. Quando a propriedade de um veículo for transferida, não será exigível o pagamento de imposto ao novo proprietário durante o prazo em que tiver sido pago pelo anterior.

Art. 226.º São isentos do pagamento do imposto de compensação os automóveis pertencentes ao Estado e os que, sendo propriedade dos corpos administrativos, não sejam utilizados em quaisquer explorações remuneradas.

TÍTULO III

Das penalidades

Art. 227.º São punidas com o cancelamento imediato da concessão as transgressões dos artigos 87.º, 97.º, 102.º, 124.º, 127.º e seu § 1.º e § 1.º do artigo 135.º, e bem assim o não cumprimento das cláusulas da concessão, independentemente das sanções penais aplicáveis.

Art. 228.º São punidas com multa de 5.000\$:

- A transgressão dos artigos 8.º, 13.º, 20.º, 23.º, 26.º, 27.º e seus parágrafos, 41.º e 144.º;
- A recusa de prestação de serviço nos termos deste regulamento;
- A inobservância dos contratos ou esquemas de repartição de tráfego ou de serviço combinado;
- A não realização dos desdobramentos a que se refere o artigo 127.º, quando compatíveis com o material disponível;
- A inobservância de quaisquer disposições deste regulamento relativas a tarifas.

§ 1.º Quando o proprietário do veículo não queira pagar ou depositar voluntariamente a multa, ficará este apreendido até resolução do tribunal.

§ 2.º A desobediência ao sinal de paragem por parte do condutor de um automóvel ligeiro de aluguer, quando o veículo circule com o sinal de «Livre», será considerada como recusa a efectuar o serviço pretendido.

§ 3.º A tentativa de inobservância de disposições relativas a tarifas é punida com multa de 1.000\$, cumprindo-se o estatuído no § 1.º

Art. 229.º São punidas com multa de 500\$ as transgressões dos artigos 18.º, 22.º e seu § único, 46.º, 63.º, 130.º e § único do artigo 139.º

§ único. No caso de transgressão do artigo 18.º observar-se-á o preceituado no § 1.º do artigo anterior.

Art. 230.º São punidos com multa de 200\$:

- A transgressão dos artigos 4.º, 5.º e seus parágrafos;
- A inobservância dos horários aprovados;
- O transporte de cada passageiro para além da lotação;
- O transporte de cada fracção de 15 quilogramas a mais em cada volume;
- Qualquer transgressão não compreendida nos artigos anteriores.

Art. 231.º É punida com 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. 232.º O excesso de carga útil transportada em automóveis de mercadorias será punido com multa, expressa em escudos, que resulte da aplicação da fórmula $M = \frac{2 \times Ekg}{Nt}$, 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 efeitos do parágrafo anterior, nenhum condutor se poderá recusar a levar o veículo a pesagem nas balanças da Polícia de Viação e Trânsito ou em quaisquer outras que não distem mais de 500 metros do local onde se deu a intervenção da autoridade.

Art. 233.º Por cada sacco, não abrangido pela limitação de carga do artigo 178.º, que o concessionário ou seus agentes se recusarem 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 dos Serviços de Viação cancelar a concessão.

§ 2.º A importância das multas aplicadas nos termos deste artigo constituirá receita dos CTT.

§ 3.º Da aplicação das multas haverá recurso para o Ministro das Comunicações, que decidirá em última instância, depois de ouvidos os CTT e a Direcção-Geral dos Serviços de Viação.

Art. 234.º As multas fixadas neste diploma são da responsabilidade dos proprietários dos veículos, sendo a participação dos condutores nas transgressões punida com multa de 200\$, acrescida, nos casos dos artigos 227.º e 228.º, da apreensão da carta de condução

por tempo não inferior a sessenta dias nem excedente a um ano.

§ único. Os condutores que forem encontrados a guiar automóveis enquanto tiverem a carta apreendida por efeito do disposto neste artigo serão punidos com multa de 1.000\$, ficando privados do direito de conduzir por tempo igual ao quádruplo do inicialmente fixado.

Disposições transitórias

Art. 235.º Dentro do prazo de sessenta dias, a contar da data da publicação do presente diploma, os proprietários de automóveis de aluguer destinados ao transporte de mercadorias deverão requerer à Direcção-Geral dos Serviços de Viação, nos termos dos artigos 32.º e 53.º, a licença a que se refere o artigo 13.º deste regulamento.

§ único. Os veículos para os quais não seja requerida a licença ou aos quais ela seja recusada não podem ser utilizados em transportes públicos.

Art. 236.º A cobrança do imposto de camionagem devido pela exploração dos transportes de aluguer com

veículos a que se refere o artigo anterior terá início no mês em que for passada a licença a que se refere o artigo 13.º

Art. 237.º São mantidas todas as concessões existentes à data da publicação do presente regulamento, ficando, porém, desde já sujeitas às suas prescrições aplicáveis.

§ único. As concessões mencionadas neste artigo consideram-se em vigor até terminar o quinquénio de exploração que está decorrendo, devendo os concessionários requerer as respectivas renovações até sessenta dias antes de terminar aquele período.

Art. 238.º O seguro de mercadorias não é obrigatório enquanto não estiver devidamente regulamentado.

Art. 239.º Este decreto entra imediatamente em vigor.

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

Paços do Governo da República, 31 de Dezembro de 1948. — ANTONIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *António de Oliveira Salazar* — *Augusto Cancellal de Abreu* — *João Pinto da Costa Leite* — *Manuel Gomes de Araújo*.