

## **Decreto-Lei nº 30/2004, de 26 de Julho**

Considerando a necessidade de regulamentação urgente do subsector dos transportes colectivos urbanos de passageiros, com vista a se impor ordem e disciplina nas carreiras e aumentar os índices de segurança na circulação rodoviária;

Atendendo que, no âmbito da política de descentralização, muitas competências da Administração central no sector dos transportes rodoviários passaram para as Autarquias Locais, designadamente: a outorga das concessões para a exploração dos serviços de transportes colectivos urbanos de passageiros, precedida de um concurso público aberto a todos os operadores que preencham os requisitos legais;

Considerando que a não regulamentação do subsector neste particular, tem impedido, em certa medida, que as Autarquias locais pudessem promover concurso público no qual constasse um caderno de encargos onde fossem criadas todas as obrigações das concessionárias, para as quais as empresas transportadoras candidatas pudessem concorrer em pé de igualdade;

Convindo suprir essas e outras lacunas, em ordem a se regulamentar o subsector em causa, permitindo de entre outros, o acesso à actividade, o acesso ao mercado, a regulamentação do mercado, o estabelecimento de normas de concorrência e de monopólio e também para se estabelecer os necessários equilíbrios entre os diplomas que visam a matéria, designadamente: O Decreto-Lei nº 107/97 de 31 de Dezembro, que aprova o regulamento de transporte em Automóveis, o Decreto-Lei nº 56/2003, de 15 de Dezembro, que altera alguns artigos do RTA, a Lei nº 134/IV/95 de Julho, que aprova o Estatuto dos Municípios, o Decreto-Lei de 19 de Junho, que aprova o Código de Estrada, a portaria nº 40/97 de 3 de Julho, que o regulamenta, o Decreto-Lei nº 26/2003 de 25 de Agosto, que cria a Agência de Regulação Económica e o Decreto-Lei nº 27/2003 da mesma data, que aprova os Estatutos dessa Agência, se propõe o presente diploma.

Assim:

No uso da faculdade conferida pela alínea a) do nº2 do artigo 203º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

### **Artigo 1º**

#### **Aprovação**

É aprovado o regime jurídico dos transportes colectivos urbanos de passageiros, designadamente, o serviço regular urbano, o serviço colectivo ocasional e o serviço regular especializado, o qual é publicado em anexo, sendo parte integrante do presente Decreto-Lei, e abaixo assinado pelo Ministro das Infraestruturas e Transportes.

### **Artigo 2º**

#### **Norma Transitória**

Durante a vigência do presente diploma e até à criação das condições objectivas de funcionamento da Agência de Regulação Económica (ARE), a Direcção Geral dos Transportes Rodoviários (DGTR) assegura a gestão e a conservação das condições actuais do mercado dos transportes colectivos urbanos de passageiros, até que as entidades competentes promovam concursos públicos e façam outorgas das respectivas concessões de um bloco ou feixe de linhas para efeitos de exploração pelas concessionárias.

### **Artigo 3º**

#### **Remissão**

As condições técnicas a que os veículos devem ser submetidos constam do regulamento do Código de Estrada e, complementarmente, do caderno de encargos, do qual constarão elementos referidos no anúncio do concurso público para efeitos de entrada legal no mercado.

### **Artigo 4º**

#### **Entrada em vigor**

O presente diploma entra em vigor 30 dias após a sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros

*José Maria Pereira Neves - Manuel Inocêncio Sousa - João Pinto Serra*

Promulgado em 14 de Julho de 2004

Publique-se,

O Presidente da República, PEDRO VERONA RODRIGUES PIRES

Referendado em 15 de Julho de 2004.

O Primeiro Ministro, *José Maria Pereira Neves*

## ANEXO

### REGIME JURÍDICO DOS TRANSPORTES COLECTIVOS URBANOS DE PASSAGEIROS

#### CAPÍTULO I Disposições gerais

##### Artigo 1.º (Âmbito)

1. O presente diploma regula o serviço de transporte colectivo regular de passageiros efectuado dentro do centro urbano, o serviço de transporte colectivo regular especializado, bem como o serviço de transporte colectivo ocasional de passageiros, seja intramunicipal ou intermunicipal, quando efectuado por meio de veículos automóveis que reúnam os requisitos dos autocarros de serviço ocasional.

2. Não se inclui no âmbito do presente diploma o transporte que, face à legislação respectiva, seja considerado turístico, nomeadamente o transporte de turistas instalados em unidades hoteleiras ou similares, efectuado por veículos explorados por essas unidades ou por terceiros que a elas prestem serviços e ainda o efectuado por agências de turismo.

##### Artigo 2.º (Definições)

Para efeitos do disposto neste diploma e legislação complementar, entende-se por:

1. **Transporte colectivo:** o transporte de passageiros efectuado por meio de veículos automóveis construídos ou adaptados para mais de nove lugares sentados, incluindo o do condutor.

2. **Serviço regular urbano:** o serviço de transporte colectivo público que assegura o transporte de passageiros nos centros urbanos segundo itinerário, frequência, horário e tarifas predeterminados e em que podem ser tomados e largados passageiros em paragens previamente estabelecidas.

3. **Serviços regulares especializados:** os serviços regulares que asseguram o transporte de determinadas categorias de passageiros, com exclusão de outras, nos quais se incluem, nomeadamente, os transportes:

a) De estudantes entre o domicílio e o respectivo estabelecimento de ensino;

b) De trabalhadores entre o domicílio ou ponto de encontro previamente designado e o respectivo local de trabalho.

4. **Serviços ocasionais:** os serviços de transporte colectivo que asseguram o transporte de grupos de passageiros previamente constituídos e com uma finalidade conjunta, organizados por iniciativa de terceiros ou do próprio transportador.

5. **Serviço ocasional intramunicipal:** o transporte colectivo ocasional efectuado dentro da área municipal entre dois agregados populacionais.

6. **Serviço ocasional intermunicipal:** o transporte colectivo ocasional efectuado entre dois ou mais municípios.

7. **Transporte colectivo particular:** o transporte efectuado sem fins lucrativos ou comerciais directos, ainda que integrado numa actividade com tais fins, por uma pessoa singular ou colectiva, desde que o interessado prove esse requisito e:

a) O transporte constitua apenas uma actividade acessória;

b) O número de veículos se reduza ao estritamente necessário ao exercício da actividade;

c) Os veículos sejam da propriedade da pessoa, colectiva ou singular, ou por ela tenham sido adquiridos em regime de locação financeira ou de contrato de locação celebrado por período superior a um ano.

8. **Autocarros de serviço regular urbano:** os veículos automóveis destinados especialmente ao serviço regular urbano, construídos ou adaptados para uma lotação de mais de quarenta e uma pessoas, incluindo o condutor, com as restantes características definidas neste diploma ou por Portaria do Membro do Governo responsável pela área dos transportes.

9. **Autocarros de serviço ocasional:** os veículos automóveis destinados especialmente ao transporte ocasional intramunicipal e intermunicipal de passageiros, construídos ou adaptados para mais de dezoito lugares sentados, incluindo o do condutor e demais requisitos definidos em Portaria do Membro do Governo responsável pela área dos transportes.

10. **Linha ou carreira:** ligação regular entre duas localidades que são pontos terminais, por itinerário, horários, paragens e tarifas pré-definidos.

11. **Prolongamento de linha:** extensão do itinerário de uma linha a partir de um dos terminais, em percentagem daquela não superior a trinta por cento, desde que a quantidade de viagens do prolongamento seja inferior a quarenta por cento das viagens da linha.

12. **Bifurcação de linha:** itinerário de terminal comum com o de uma certa linha e coincidente com esta até determinado ponto, desde que o troço não coincidente não exceda trinta por cento daquela e a quantidade de viagens da bifurcação seja inferior a quarenta por cento das viagens da linha;

13. **Associação de linhas:** associação de duas ou mais linhas para, no seu conjunto, atingirem pelo menos a rentabilidade económica normal, passando a funcionar como uma unidade integrada.

14. **Linha rentável:** linha ou associação de linhas que tenham pelo menos rentabilidade normal.
15. **Frequência da linha:** intervalo de tempo em que por cada paragem deve passar um autocarro, fixado de modo a que se satisfaçam adequadamente as necessidades de mobilidade da população.
16. **Frota:** conjunto de todos os autocarros programados e de reserva de um certo operador.
17. **Frota normal do operador:** o número mínimo global de autocarros, programados e de reserva, suficiente para um certo operador estar no mercado de serviço regular comum, atendendo às linhas que explora.
18. **Frota de linha:** número de autocarros programados suficiente para satisfazer a demanda em certa linha ou carreira, de acordo com a respectiva frequência.
19. **Autocarros programados:** autocarros em estado operacional afectos às linhas.
20. **Autocarros de reserva:** autocarros em estado operacional destinados a cobrir possíveis avarias dos autocarros programados da mesma frota, manutenções programadas ou eventuais destes, inspecções técnicas internas do próprio operador e inspecções periódicas, obrigatórias ou extraordinárias.
21. **Custo-padrão:** o custo médio por quilómetro de rede de serviço regular urbano reportado à frota normal do menor operador do mercado, em estado de novo, ou à frota normal, no mesmo estado, do operador único, calculado por fórmula definida em regulamento.
22. **Rentabilidade económica da linha:** a taxa obtida através de fórmula aprovada em regulamento que exprima a relação entre proveitos e custos ligados a uma certa linha ou carreira, dentro de determinado período de tempo, tendo em conta o custo padrão.
23. **Taxa normal de rentabilidade:** a taxa de rentabilidade que garanta o equilíbrio económico-financeiro ao menor operador actual do mercado, ou ao operador único, em qualquer caso laborando com sua frota normal em estado de novo, considerando-se apenas os custos normais e razoáveis.
24. **Tarifa de equilíbrio do centro urbano:** o preço do bilhete avulso que garanta a taxa normal de rentabilidade a todo o operador do centro urbano num determinado momento.
25. **Linhas em crise de rentabilidade:** linhas cuja rentabilidade se tenha reduzido significativamente em virtude de quaisquer circunstâncias independentes da vontade dos operadores.
26. **Linhas em crise de crescimento:** linhas cuja frota deva ser aumentada para responder a um crescimento estável da mobilidade populacional.
27. **Paragens:** pontos da linha ou carreira, entre o início e o término desta, devidamente sinalizados, onde os autocarros param para a tomada e largada de passageiros.
28. **Abrigo de paragem:** estrutura de protecção aos passageiros durante o tempo de espera do autocarro, tendo por objectivo proporcionar melhor comodidade aos utentes e dispondo, sempre que possível, de um suporte de informação.
29. **Bilhete avulso:** bilhete que titula o contrato de transporte, vendido a bordo dos autocarros, de tarifa única para todas as linhas de um mesmo operador e que, sendo, em princípio, integral, poderá entretanto fraccionar-se em bilhetes de meia linha.
30. **Bilhete avulso comum:** bilhete avulso igual em forma e tarifa para todos os operadores do centro urbano.
31. **Bilhete avulso particular:** bilhete avulso de um certo operador em concorrência no centro urbano.
32. **Módulos:** conjunto de bilhetes avulsos, comuns ou particulares, vendidos em grupos ou maços previamente ao transporte.
33. **Módulos de linha e de duas linhas:** módulos válidos para uma certa linha, ou para duas linhas contíguas, considerando-se como tal duas linhas em continuação, próximas por um dos terminais de ambas.
34. **Passe normal, ou apenas passe:** título pessoal e intransmissível para um número indeterminado de viagens em certo período, que, como o bilhete avulso, pode ser comum ou particular e cuja tarifa é calculada a partida da tarifa daquele, em termos a definir em regulamento.
35. **Passe de linha e de duas linhas:** passe particular emitido por um operador válido para uma certa linha, ou para duas linhas contíguas, nos termos do número 33.
36. **Passes sociais:** passes de tarifa reduzida, como percentagem da do passe normal, em termos a definir em regulamento, para atender a necessidades de certas categorias específicas, como seja a dos estudantes e dos idosos, podendo ser usáveis a qualquer dia, hora ou ter limitações temporais.
37. **Centro ou perímetro urbano:** perímetro urbano definido nos termos legais, incluindo eventuais extensões do mesmo dentro dos limites territoriais do Município determinadas por deliberação da Câmara Municipal, tendo em consideração as necessidades do respectivo serviço regular urbano.
38. **DGTR:** Direcção Geral dos Transportes Rodoviários, do Ministério das Infra-estruturas e Transportes, ou outro organismo que expressamente a substitua.
39. **ARE - Agência de Regulação Económica,** criada pelo Decreto-Lei n.º 26/03 de 25 Agosto de 2003.
40. **Documentos de controlo:** os documentos exigidos por qualquer diploma legal para a realização de transportes de passageiros, nomeadamente autorizações, contratos, folhas de itinerário, certificados e licenças de veículo.

### Artigo 3.º

#### (Regulação independente)

1. Toda a actividade de transportes colectivos urbanos está sujeita à regulação independente da ARE, com

atribuições, além do mais, em matéria de regulação do acesso à actividade, de garantia da existência de condições que permitam satisfazer de forma eficiente a procura da prestação dos serviços, de protecção do equilíbrio económico-financeiro dos prestadores de serviço e de protecção aos direitos dos consumidores.

2. Sem prejuízo das competências legais da GDTR e das autarquias locais, a ARE tem, para além da sua competência consultiva, poderes de regulamentação, supervisão e sancionamento das infracções, nomeadamente em matéria de concessões do serviço público de transportes colectivos, preços e tarifas, relacionamento comercial dos operadores e qualidade do serviço.

3. Toda e qualquer acção que implique relevantes consequências nas condições económicas do mercado do transporte regular de certo centro urbano, nomeadamente estabelecimento da rede de linhas, carece de parecer prévio da ARE, o que será necessariamente favorável nos casos previstos neste diploma.

#### Artigo 4.º

##### **(Regulamentação)**

Sempre que no presente Diploma se refere a um regulamento, considera-se, salvo se expressamente dito o contrário, que a entidade regulamentadora é a ARE e que o regulamento é publicado no Boletim Oficial.

#### Artigo 5.º

##### **(Extensão da qualificação como centro urbano)**

Estritamente para efeito de aplicação das regras deste diploma, poderão as autarquias locais, por deliberação da Assembleia Municipal sob proposta da Câmara Municipal, atribuir a um certo centro populacional que não seja cidade a qualificação de centro urbano, desde que a mobilidade populacional justifique aí a existência de um serviço regular de transporte colectivo dotado de frota mínima de seis autocarros.

#### Artigo 6.º

##### **(Princípios e objectivos)**

1. O transporte colectivo deve ser prestado com segurança e comodidade.
2. O transporte colectivo público deve, além disso, ser prestado com eficiência e cortesia e visa satisfazer os interesses comuns dos cidadãos quanto à sua mobilidade.
3. O serviço regular urbano deve ainda contribuir para melhorar o ordenamento do território urbano e ser prestado de acordo com os seguintes princípios: regularidade, continuidade, generalidade, pontualidade e modicidade de tarifas, sem prejuízo do equilíbrio económico-financeiro mínimo dos operadores.

#### Artigo 7.º

##### **(Princípios estruturantes do mercado de serviço regular urbano)**

1. O mercado de serviço regular urbano deve organizar-se e funcionar de modo a evitar situações de monopólio ou de atomização tais que afectem negativamente seja o interesse da colectividade, seja o equilíbrio económico-financeiro das operadoras, ou a independência e eficácia das entidades reguladoras.
2. A ARE estudará permanentemente e tomará as providências preventivas e repressivas que se mostrem convenientes para o respeito dos princípios estabelecidos no número 1 antecedente, desde que caibam nas sua competência. ou proporá medidas legislativas ou outras pertinentes.
3. Sem prejuízo do disposto no número 1, a intervenção da ARE ou de quaisquer autoridades competentes não poderá favorecer ou prejudicar qualquer operador legalmente estabelecido no mercado e cumpridor das regras e princípios deste, desvirtuando artificialmente os equilíbrios ou desequilíbrios relativos resultantes do jogo normal das regras do mercado, face à posição relativa de cada operador.

#### Artigo 8.º

##### **(Controlo da qualidade do serviço)**

1. Os princípios enumerados nos dois artigos antecedentes constituem indicadores de boa qualidade do serviço respectivo, juntamente com os seguintes requisitos: boas condições de higiene dos veículos, bom desempenho profissional do pessoal da operadora, nulo ou baixo índice de sinistralidade em relação às viagens realizadas e cumprimento dos deveres impostos por lei ou regulamento.
2. A ARE procederá ao controlo permanente da qualidade dos serviços, devendo os operadores facultar a entrada nos seus autocarros, e nas suas instalações aos agentes credenciados daquela, estritamente para efeitos de fiscalização, e fornecer todos os elementos, contabilísticos ou outros, solicitados, sob pena de sanções legais.
3. Para efeitos do disposto no número 2 a ARE, com colaboração da Câmara Municipal e da DGTR, procederá ao registo e à organização do cadastro das empresas titulares de alvará e poderá exigir aos operadores informações digitalizadas, sejam pontuais, se necessário, ou com regularidade pré-estabelecida.

CAPÍTULO II  
Acesso ao mercado de prestação do serviço regular urbano

Secção I  
Licença Prévia

Artigo 9.º  
(Enquadramento e natureza da licença prévia)

1. O acesso ao mercado do serviço regular urbano processa-se mediante selecção em concurso público de linhas rentáveis entre as sociedades comerciais, cooperativas ou empresas públicas ou de capitais públicos criadas para esse fim específico, que comprovem reunir os requisitos previstos no artigo 12.º e sejam previamente licenciadas para o acesso à actividade.
2. A licença prévia é titulada por um alvará provisório.
3. O alvará provisório torna-se definitivo com a adjudicação da concessão.
4. O alvará provisório caduca se a adjudicação for feita a terceiro, a menos que tenha havido recurso contencioso contra a adjudicação, caso em que só após a decisão definitiva se opera a caducidade.

Artigo 10.º  
(Pedido de licença)

1. Anunciados os concursos públicos nos termos do artigo 23.º, as empresas que pretendam concorrer deverão requerer, no prazo de sessenta dias após a última publicação de anúncio, licença prévia para o efeito.
2. Os pedidos de licença prévia são apresentados em requerimento dirigido à ARE identificando o requerente através do respectivo nome ou denominação, sede, capital social, órgãos sociais, número de identificação fiscal, números de telefone, telefax e outros eventualmente existentes, acompanhado dos documentos seguintes:
  - a) Certidão a que se refere o número 3 do artigo 16.º;
  - b) Certidões e certificados passados pelas entidades competentes para a comprovação dos requisitos legais respeitantes aos administradores, directores ou gerentes em relação aos quais devam ser aferidas a capacidade profissional e a capacidade técnica da empresa.
3. No momento da apresentação do pedido de licença prévia, os requerentes deverão liquidar o valor correspondente à taxa prevista para o efeito em regulamento, sob pena de o mesmo não ser recebido.

Artigo 11.º  
(Comprovação de requisitos; dever de decisão expressa; indeferimento tácito; comunicação ao júri)

1. A apreciação dos pedidos de licença prévia é feita por critérios uniformes estabelecidos em regulamento, podendo este nomeadamente prever a submissão a exame, colectivo ou individual, ou outra forma de avaliação, das pessoas em quem se devam verificar os requisitos legais.
2. A ARE tem o dever indeclinável de decidir expressamente sobre o pedido, fundamentando o eventual indeferimento. Porém, o silêncio por tempo superior a trinta dias corresponde a indeferimento tácito, presumindo-se, até prova em contrário, que o mesmo prejudicou o candidato.
3. Sempre que um pedido de licença prévia tenha sido deferido, mas, por qualquer razão, não tenha sido ainda emitido o competente alvará provisório, ou este não tenha sido entregue ao interessado, a ARE comunicará por escrito ao júri do concurso a que respeita a licença prévia, o deferimento da mesma.

Artigo 12.º  
(Atribuição da licença prévia)

São requisitos gerais para atribuição de licença prévia a idoneidade, a capacidade profissional, a capacidade técnica e a capacidade financeira.

Artigo 13.º  
(Idoneidade)

1. A idoneidade é aferida pela inexistência de impedimentos legais, nomeadamente a aplicação de sanções previstas no número 2 aos administradores, directores ou gerentes.
2. São consideradas idóneas as pessoas que provem não estar abrangidas por qualquer dos impedimentos seguintes:
  - a) Proibição legal para o exercício do comércio;
  - b) Condenação, com trânsito em julgado, por crime de tráfico de estupefacientes, por branqueamento de capitais ou por fraude fiscal ou aduaneira;
  - c) Condenação, com trânsito em julgado, por crime de falência fraudulenta, de apropriação ilegítima ou de administração danosa;
  - d) Condenação, com trânsito em julgado, por crime contra a propriedade, com pena não inferior a dois anos;

- e) Condenação, com trânsito em julgado, na medida de inibição do direito de conduzir;
  - f) Condenação, com trânsito em julgado, pela prática de concorrência ilícita ou desleal;
  - g) Condenação, com trânsito em julgado, por infracções graves e repetidas à regulamentação sobre tempos de condução e de repouso ou à regulamentação sobre a segurança rodoviária, nos casos em que seja declarada a interdição do exercício da função;
  - h) Sanção administrativa de suspensão provisória do direito de conduzir, aplicada nos três anos anteriores à data do pedido de alvará, ou nos cinco anos anteriores àquela mesma data, no caso dos reincidentes.
3. Para efeitos do presente diploma, a aplicação da sanção acessória de suspensão do alvará para o exercício da actividade da empresa implica que os administradores, directores ou gerentes que tenham responsabilidade específica pela área dos transportes e estejam em exercício de funções à data da prática das infracções fiquem impedidos de assumir idêntica responsabilidade noutra empresa, pelo período da suspensão.

#### Artigo 14.º

##### **(Capacidades profissional e técnica)**

1. A capacidade profissional consiste na existência de recursos humanos que possuam conhecimentos adequados para o exercício da actividade de transporte de passageiros, atestados por certificado de capacidade profissional.
2. A capacidade profissional deve ser preenchida por um administrador, director ou gerente que dirija a empresa em permanência e efectividade ou, no caso das empresas públicas ou serviços municipalizados, pela pessoa que tenha a seu cargo a direcção do serviço de exploração de transportes rodoviários.
3. A capacidade técnica será definida por regulamento.

#### Artigo 15.º

##### **(Reconhecimento de capacidade profissional)**

1. O certificado de capacidade profissional a que se refere o número 1 do artigo 14.º será emitido pela ARE a favor da pessoas que:
  - a) Sejam diplomadas com curso do ensino superior;
  - b) Sejam diplomadas com outro curso reconhecido oficialmente que implique, pelo menos, a detenção de noções basilares das seguintes matérias: direito civil, direito comercial, direito social, direito fiscal, gestão comercial e financeira da empresa, regras do acesso ao mercado de transportes colectivos e normas técnicas de exploração dos transportes colectivos e da segurança rodoviária;
  - c) Sejam habilitadas com o ensino secundário completo e tenham um mínimo de cinco anos de experiência em empresa de transportes colectivos urbanos, desempenhando com sucesso funções que pela sua própria natureza impliquem conhecimento das matérias constantes da alínea b).
2. O conteúdo concreto das matérias referidas na alínea b) do número 1 antecedente, bem como o processo de avaliação do conhecimento das mesmas, constará de regulamento.

#### Artigo 16.º

##### **(Capacidade financeira)**

1. A capacidade financeira consiste na posse de recursos necessários para garantir o início da actividade e a boa gestão da empresa.
2. As empresas devem dispor de um capital social mínimo de dez mil contos para efeitos de início de actividade e, durante o exercício como operadoras, de um montante de capital não inferior a quinhentos contos por cada veículo licenciado que possuam.
3. A comprovação do disposto no número anterior é feita, para efeitos do início de actividade, por certidão de registo comercial de que conste o capital social e, durante o exercício da actividade, por duplicado ou cópia do último balanço apresentado para efeitos do imposto único sobre rendimentos ou por garantia bancária ou caução.

### Secção II

#### **Condições para operar no mercado**

#### Artigo 17.º

##### **(Condições de acesso)**

1. Só podem operar no mercado de prestação do serviço regular urbano as sociedades detentoras de alvará definitivo.
2. O alvará definitivo será concedido às sociedades licenciadas a título provisório que preencham os seguintes requisitos:
  - a) Frota suficiente para as linhas que lhes sejam atribuídas;
  - b) Garagem, própria ou arrendada, adequada à frota e com um departamento de perdidos achados;
  - c) Serviço adequado e eficaz de manutenção corrente da frota;
  - d) Seguro de responsabilidade civil pela sua actividade no valor mínimo indicado no artigo 45.º.
3. A frota pode ser de autocarros da propriedade plena do operador ou que este detenha a outro título legítimo que lhe permita a disponibilidade pelo tempo mínimo de cinco anos.

4. Em caso de concurso público aberto a frota será, em princípio, de autocarros novos de primeira matrícula. Poderá, entretanto, conter um total não excedente a trinta por cento de autocarros em perfeito estado de funcionamento com idade não superior a três anos, desde que, por ponderadas razões, assim o decida a ARE, com o pareceres favoráveis da Câmara Municipal e da DGTR.

#### Artigo 18.º

##### **(Dever de comunicação)**

1. As empresas licenciadas devem comunicar à ARE as alterações ao pacto social no prazo de sessenta dias após a sua ocorrência.
2. A cessação de funções do responsável do serviço de exploração de transportes da empresa, quando este assegure o requisito da capacidade profissional, deve ser comunicada à ARE no prazo de trinta dias após a sua ocorrência.

#### Artigo 19.º

##### **(Falta superveniente dos requisitos de acesso à actividade)**

1. Os requisitos de acesso à actividade são de verificação permanente, devendo as empresas titulares de alvará definitivo comprovar o seu preenchimento, sempre que lhes seja solicitado por entidade competente ou quando pretendam renovar o alvará.
2. A falta superveniente de qualquer dos requisitos de acesso à actividade deve ser suprida no prazo de seis meses a contar da data da sua declaração pela ARE, mas não excedente a um ano a partir da sua ocorrência.
3. Decorrido qualquer dos prazos previstos no número anterior sem que a falta seja suprida, caduca o alvará para o exercício da actividade, a menos que até essa altura a empresa tenha apresentado justificação cabal à ARE, que, nesse caso, poderá prorrogar o prazo de suprimento da falta de requisito.
4. A prorrogação a que se refere o número anterior será feita pelo tempo estritamente necessário, nunca excedente ao máximo que atinja um ano de irregularidade desde a data da ocorrência desta.

#### Secção III

##### **Criação e atribuição de linhas**

#### Artigo 20.º

##### **(Organização do centro urbano)**

1. Para melhor servir as necessidades de mobilidade da população de um centro urbano, segundo os vectores de deslocação dos diversos núcleos populacionais, será aquele dividido numa rede organizada de linhas ou carreiras, com as convenientes interfaces entre si.
2. A instalação de abrigos de paragem pode também resultar de oferta feita por um concorrente, quando no caderno de encargos seja indicada a possibilidade de tal oferta como integrante dos critérios de avaliação.

#### Artigo 21.º

##### **(Formas de atribuição de linhas)**

1. As linhas são, em regra, atribuídas mediante concurso público, que pode ser aberto a todas as empresas previamente licenciadas ou limitado às operadoras actuais do centro urbano à data da abertura do concurso.
2. O concurso aberto aplica-se às circunstâncias em que devam ser preenchidas linhas rentáveis num total não inferior a vinte por cento da rede urbana.
3. O concurso limitado aplica-se aos restantes casos.
4. Nos casos de necessidade de bifurcações e prolongamentos de uma linha a concessão deverá fazer-se por atribuição directa ao operador da mesma, tomadas as cautelas ou medidas complementares convenientes face ao disposto no número 3 do artigo 7.º
5. Estritamente para o restabelecimento possível do equilíbrio económico-financeiro do operador de uma linha em crise de rentabilidade poderá ser-lhe concedida uma nova linha, por negociação directa ou tomada outra medida similar.
6. As criações de bifurcações e prolongamentos bem como a atribuição das concessões a que se referem os números 4 e 5 carecem de parecer favorável da ARE.

#### Secção IV

##### **Concurso público aberto**

#### Artigo 22º

##### **(Preparação e princípios do concurso público)**

1. Para efeitos de lançamento de concurso público aberto as linhas ou carreiras são organizadas em blocos que, no seu conjunto, apresentem rentabilidade normal, ou num bloco único, conforme nas circunstâncias se mostrar mais adequado aos princípios estabelecidos no número 1 do artigo 7.º

2. A organização a que se refere o número anterior é promovida pela Câmara Municipal, com o parecer favorável da ARE

3. O concurso público obedece aos seguintes princípios:

a) Para cada bloco de linhas posto a concurso, um só operador, ou associação de operadoras funcionando como uma única entidade;

b) Cada bloco de linhas deverá corresponder a pelo menos vinte por cento das linhas rentáveis da rede urbana.

#### Artigo 23.º

##### (Anúncio do concurso)

1. A intenção de abrir o concurso será publicitada pela Câmara Municipal, que nomeará, para efeito de organização e condução do processo, em nome do Presidente da Câmara, uma Comissão do Concurso em que se integra um representante da ARE, que prestará aos interessados todas as informações e esclarecimentos que não ponham em causa o princípio de transparência e igualdade entre os concorrentes.

2. A publicitação da intenção referida no número um é feita através de anúncio no boletim oficial e em três números seguidos na imprensa escrita de maior expansão nacional, com a antecedência mínima de noventa dias contados da última publicação, contendo os seguintes elementos:

a) Especificação do objecto do concurso, incluindo identificação dos blocos de linhas postos a concurso e da frota necessária para os cobrir;

b) Informação da necessidade de as empresas interessadas requerem à ARE licença prévia dentro de sessenta dias contados do último anúncio e de que só após esse requerimento poderão apresentar a sua proposta;

c) Indicação da frota necessária, com informação sobre a idade dos veículos, atento o disposto no número 4 do artigo 17.º;

d) Indicação da data limite para a apresentação das propostas, com esclarecimentos necessários acerca do procedimento para o efeito, nomeadamente sobre a entidade a quem devem ser dirigidas as propostas e onde devem entregues;

e) Valor fixado da caução a prestar e modo de o fazer, com especificação do que vai disposto no número 2 do artigo 24.º;

f) Indicação do presente diploma legal e de quaisquer regulamentos aprovados para a sua execução, como legislação mínima de referência;

g) Critérios fundamentais de selecção;

h) Fundamentos de exclusão;

i) Condições de acesso ao caderno de encargos e informação de que o mesmo contém outros elementos necessários ao concurso.

j) Data, hora e local de abertura pública das propostas;

k) Prazo máximo concedido à concorrente vencedora do concurso, fixado dentro dos limites fixados no artigo 29.º, para o cumprimento das condições a que se obrigou.

#### Artigo 24.º

##### (Caução)

1. As concorrentes prestarão caução por fiança bancária ou seguro, titulado por apólice do valor que for determinado pela Câmara Municipal e publicitado no anúncio do concurso, nunca inferior a cinco mil contos.

2. A caução a que se refere o número antecedente destina-se a garantir, por parte do candidato vencedor, o cumprimento da obrigação de ocupar a rede no prazo legal e em conformidade com os termos do concurso e será accionada por simples escrito.

#### Artigo 25.º

##### (Caderno de encargos)

1. O caderno de encargos conterá informação mais detalhada dos elementos constantes do anúncio do concurso, e todo o leque de informações necessárias a uma esclarecida elaboração das propostas, bem como referência concisa aos direitos e obrigações da vencedora do concurso, seja por remissão às leis e regulamentos aplicáveis, seja por referência directa, nos casos em que se mostre conveniente conterá, designadamente:

a) Uma caracterização das várias linhas ou carreiras, incluindo o seu percurso, itinerário, paragens e terminais, as interfaces relevantes, as frequências estimadas em função de dias de semana, horas do dia ou períodos do ano, as características técnicas dos autocarros a elas adequados, o diagrama de carga ao longo do dia, taxa de ocupação, velocidade comercial e distância média;

b) Informação sobre a taxa normal esperada de rentabilidade do bloco ou blocos de linhas, bem como da tarifa máxima do bilhete avulso admissível, com explicitação de que a admissão do candidato que ofereça uma tal tarifa só poderá acontecer no quadro de um conjunto de óptimas condições globais;

c) Informação sobre conveniências da Câmara Municipal quanto a ofertas de abrigos de paragem, com as explicitações que se mostrem adequadas concernentes à qualidade e quantidade desejáveis e ao peso de



tais ofertas na avaliação das propostas.

2. A tarifa máxima a que se refere a alínea b) deve ser fixada tendo em conta, para além de outros factores previstos no presente diploma, o peso dos passes que possam onerar a transportadora e não devam ser compensados por algum subsídio.

3. Por regulamento poderão ser introduzidas outras exigências e conteúdos dos cadernos de encargos.

#### Artigo 26.º

##### (Apresentação das candidaturas)

1. As candidaturas são apresentadas através de requerimento dirigido ao Presidente da Câmara Municipal, em que as concorrentes se identificam nos termos do corpo do número 2 do artigo 10.º e demonstram a sua aptidão para, no caso de ganharem o concurso, cumprirem as condições de acesso ao mercado dentro do prazo concedido.

2. Para efeito da segunda parte do número 1 a concorrente deve, no requerimento, identificar e descrever, com o máximo pormenor, as viaturas que constituirão a sua frota e juntar documentação comprovativa do seguinte:

- a) Licenciamento prévio ou recibo comprovativo do pedido atempado formulado nesse sentido;
- b) Ilustrações, correspondências, facturas pró-forma ou outros documentos pertinentes para prova da seriedade do propósito de aquisição de viaturas e da qualidade das mesmas;
- c) Outros documentos pertinentes para prova da possibilidade e probabilidade de cumprimento das obrigações a que se referem as alíneas b), c) e d) do artigo 17.º.

3. No acto de apresentação de candidaturas, as concorrentes apresentarão o documento comprovativo da caução exigida no artigo 24.º, conforme anúncio do concurso.

#### Artigo 27.º

##### (Critérios de selecção)

1. Os critérios de selecção constarão de forma precisa do caderno de encargos e deverão ser tais que se respeitem todos os princípios fundamentais constantes do presente diploma, graduados tanto quanto possível por ordem do peso que mereçam nas circunstâncias.

2. Sem prejuízo da avaliação a ser feita em cada caso, os factores seguintes serão sempre tidos em conta entre os critérios de selecção:

- a) Modicidade da tarifa oferecida pelo concorrente, sem prejuízo do equilíbrio económico-financeiro mínimo de todos os operadores;
- b) Expectativas de segurança para o utente e para a via pública que a proposta no seu todo justifique;
- c) Seriedade e coerência global da proposta.

3. Constitui também factor importante a atenção que a acessibilidade dos autocarros aos deficientes físicos mereça da proposta.

4. No concernente às operadores já instalados no mercado, constitui sempre factor relevante o respectivo cadastro.

#### Artigo 28.º

##### (Decisão do concurso)

1. Entre a data - limite para a apresentação das propostas e a data da abertura das mesmas decorrerá um prazo de entre trinta e cinco e quarenta e cinco dias.

2. Até antes da abertura das propostas as concorrentes que tiverem apresentado apenas recibo do pedido de licenciamento podem apresentar ao júri o comprovativo do deferimento da licença prévia. Se o não fizerem e o júri não tiver recebido entretanto qualquer comunicação da ARE conforme número 3 do artigo 11.º, serão as propostas dessas concorrentes excluídas.

3. O júri decidirá num prazo máximo de quarenta e cinco dias, produzindo um relatório suficientemente fundamentado do qual conste a vencedora e demais concorrentes por ordem decrescente da classificação.

4. O resultado será comunicado às candidatas classificadas em primeiro e em segundo lugar e publicitado por edital afixado no edifício dos Paços do Concelho e em outros locais eventualmente previstos no caderno de encargos ou no anúncio.

#### Artigo 29.º

##### (Prazo para a candidata vencedora ocupar a rede)

O prazo a que se refere a alínea k) do artigo 23.º não pode ser inferior a noventa nem superior a cento e cinquenta dias a contar da comunicação de resultado a que se refere o número 4 do artigo 28.º.

#### Artigo 30.º

##### (Licenciamento de veículos, inspecção e alvará definitivo)

1. A candidata vencedora do concurso deverá, dentro do prazo estabelecido no anúncio do mesmo, requerer inspecção para licenciamento de todos os veículos da sua frota, bem como a conversão do alvará em definitivo.

2. Obtidas as licenças dos veículos, a candidata fará, dentro do mesmo prazo, prova de que reúne as

condições referidas no artigo 17.º e de que cumpriu todas as condições a que se comprometeu através do concurso, requerendo logo que lhe seja convertido o alvará em definitivo e adjudicada a concessão.

3. A comprovação das condições referidas no número 2 faz-se mediante inspecção conjunta da Câmara Municipal, da ARE e da DGTR, após a qual a candidata pode ser convidado a corrigir alguma deficiência, se não for logo de concluir que o mesmo não pode reunir em tempo útil aquelas condições, ou que desde logo as reúne.

4. No caso da segunda parte do número 3 considera-se que a candidata desistiu de ocupar a rede, pelo que a caução será logo accionada, passando-se, então, a considerar a hipótese de negociação com o segundo classificado no concurso.

5. No caso da última parte do número 3 é o alvará convertido em definitivo, averbando-se nele os veículos licenciados.

#### Artigo 31.º

##### **(Auto de adjudicação da concessão)**

1. Simultaneamente com a emissão do alvará definitivo é elaborado um documento designado Auto de Adjudicação de Concessão, que contem os deveres e direitos do operador concessionário resultantes do próprio concurso e não necessariamente previstos em lei ou regulamento, nomeadamente a descrição pormenorizada das linhas concedidas, a tarifa de bilhete avulso autorizada e os eventuais compromissos do operador em relação à instalação de abrigos de paragem.

2. O Auto de Adjudicação da Concessão estabelece ainda as obrigações do operador concessionário de prestação de serviços especiais de transporte de pessoas referidas no artigo 64º, bem como as condições de fiscalização do respectivo cumprimento e as sanções aplicáveis em caso de incumprimento.

3. O Auto de Adjudicação obedecerá a modelo aprovado em regulamento e conterà folhas para averbamentos diversos, designadamente os respeitantes a eventuais alterações autorizadas de tarifa e atribuições de novas linhas e suspensão ou caducidade do alvará.

4. O auto de adjudicação de concessão constitui caderno de encargos definitivo e é feito em quatro vias, assinadas entidade competente, nos termos do Estatuto dos Municípios, e pelo representante da candidata vencedora, devendo uma via ser remetida à ARE e outra à DGTR.

### CAPÍTULO III

#### **Organização e funcionamento do mercado de serviço regular urbano**

##### Secção I

##### **Disposições diversas**

#### Artigo 32.º

##### **(Padrão de execução)**

O serviço de transporte regular urbano deve ser executado obedecendo padrão técnico-operacional estabelecido pela DGTR.

#### Artigo 33.º

##### **(Licenciamento de veículos)**

1. Os veículos a afectar ao transporte colectivo de passageiros estão sujeitos a licença individualmente emitida pela DGTR, a qual deverá ser averbada no alvará.

2. As condições de licenciamento e os requisitos dos veículos são definidos por portaria do Membro do Governo, sem prejuízo de legislação especial aplicável a transportes turísticos.

3. As licenças dos veículos consideram-se automaticamente suspensas em caso de não aprovação dos mesmos em inspecção periódica obrigatória ou extraordinária, ficando estes impedidos de circular.

#### Artigo 34.º

##### **(Porcentagem de autocarros velhos)**

Nenhuma operadora pode ter na sua frota mais de vinte e cinco por cento de autocarros com idade superior a dez anos de idade.

#### Artigo 35.º

##### **(Porcentagem de autocarros de reserva)**

1. Por cada lote de dez autocarros programados a operadora deverá ter um autocarro de reserva.

2. Se a média de idade da sua frota for superior a cinco anos, a operadora é obrigada a dispor de um autocarro de reserva por cada lote de oito autocarros programados.

3. Se nas circunstâncias do número 2 mais de dez por cento da frota tiver dez anos de idade, a operadora é obrigada a dispor de um autocarro de reserva por cada lote de seis autocarros programados.

#### Artigo 36.º

##### **(Horários e itinerários)**

1. As operadoras observarão escrupulosamente os horários e itinerários aprovados e só poderão parar para largada e tomada de passageiros nas paragens devidamente autorizadas.
2. Os horários regulares poderão ser alterados e a frequência aumentada ou diminuída, para atender a situações de crise de crescimento ou de rentabilidade, ou como resultado de bifurcação ou prolongamento de linhas ou outras ocorrências similares.
3. As alterações de horários e das frequências de viagens podem ser requeridas pelos interessados ou ordenadas pela Câmara Municipal, sob proposta da ARE, ouvido o prévio parecer da DGTR.

#### Artigo 37.º

##### **(Acessibilidade a deficientes e humanismo nos autocarros)**

1. Os autocarros deverão estar dotados de duas ou mais portas e com lugares reservados, devida e claramente identificados, destinados a portadores de deficiência física com dificuldades de locomoção, grávidas e idosos.
2. As transportadoras, na medida do possível, deverão procurar dotar os respectivos autocarros com dispositivos que facilitem o embarque e desembarque de passageiros portadores de deficiência física com dificuldades de locomoção.
3. Consideram-se idosos as pessoas com mais de sessenta e cinco anos.

#### Artigo 38.º

##### **(Instalação de passageiros nos autocarros)**

Nos autocarros de serviço regular urbano poderão viajar de pé passageiros em número não excedente a sessenta e cinco por cento da respectiva lotação.

#### Artigo 39.º

##### **(Uso de Letreiro)**

1. Os autocarros de serviço regular terão letreiro indicativo, em lugar e com as características aprovados pela DGTR, contendo o destino da viagem.
2. Poderá a DGTR determinar que os autocarros apresentem também indicativo de procedência e ainda um número de identificação visível.

#### Artigo 40.º

##### **(Deveres das operadoras)**

Sem prejuízo do cumprimento dos demais dispositivos previstos no Código da Estrada e legislação complementar, é dever da transportadora, através de seu condutor e auxiliares:

- a) Efectuar a condução do autocarro de modo a não prejudicar a segurança e o conforto dos passageiros;
- b) Não abastecer o autocarro nem mantê-lo em lugares considerados perigosos, estando passageiros a bordo;
- c) Não permitir que se fume ou ingira bebidas alcoólicas a bordo, ou que se entre para o autocarro transportando objectos que exalem odores que possam perturbar significativamente o bem-estar dos utentes, ou materiais que possam sujar ou prejudicar de algum modo o veículo;
- d) Zelar sempre para o cumprimento possível da regra de acessibilidade de deficientes e da de humanismo nos autocarros.

Salvo com prévia autorização pontual da DGTR, é proibida a utilização de motoristas que não tenham vínculo laboral com qualquer operadora de transportes colectivos urbanos.

#### Artigo 41.º

##### **(Documentos de controlo)**

Durante a realização dos transportes colectivos urbanos de passageiros devem estar a bordo do autocarro, para além da demais documentação exigida por lei, cópia do alvará definitivo e da licença do veículo.

#### Artigo 42.º

##### **(Uso do uniforme e postura do pessoal)**

O pessoal ao serviço das operadoras cuja actividade se exerça em contacto com o público deverá orientar-se por uma postura de atenção e urbanidade e apresentar-se devidamente uniformizado e identificado quando em serviço.

#### Artigo 43.º

##### **(Direitos do utente)**

1. São direitos do utente do transporte colectivo de passageiros:
  - a) Ser transportado em condições de segurança, higiene e conforto durante a viagem;
  - b) Ser atendido com urbanidade pelo pessoal da transportadora;
  - c) Ser auxiliado, no embarque e desembarque, quando se tratar de pessoa idosa, enferma, com dificuldade de locomoção, inválido ou criança;
  - d) Ter informações sobre as características do serviço, inclusive o preço da passagem;

- e) Dirigir-se à ARE para obter informações, apresentar sugestões ou reclamações quanto ao serviço;
  - f) Transportar, sem pagamento de passagem, crianças até seis anos de idade, desde que não ocupem assentos.
2. Os utentes têm direito a que as transportadoras tenham um serviço de perdidos e achados, para quaisquer objectos ou valores perdidos a bordo.

#### Artigo 44.º

##### **(Deveres do utente)**

Ao utente será recusado embarque ou determinado desembarque quando:

- a) Esteja sob aparente efeito de qualquer substância química ou outra de qualquer natureza, que altere visivelmente o comportamento emocional, ameaçando comprometer a segurança do serviço;
- b) Seja portador de visível moléstia contagiosa;
- c) Porte arma perigosa de qualquer tipo e natureza;
- d) Traga consigo produtos ou substâncias de natureza perigosa ou proibidos pela legislação vigente;
- e) Pretenda embarcar com animais não devidamente acondicionados ou em desacordo com legislação pertinente;
- f) Pretenda embarcar com objectos de dimensões e acondicionamento incompatíveis;
- g) Comprometa, por qualquer modo, a segurança, o conforto e a tranquilidade dos demais passageiros, ou atentar contra a moralidade pública;
- h) Desrespeite a proibição de fumar e não acate de imediato a ordem de cessar o acto;
- i) A lotação do veículo estiver completa.

#### Artigo 45.º

##### **(Seguro de responsabilidade civil)**

1. A transportadora deve garantir aos utentes dos seus serviços uma cobertura de seguro de responsabilidade civil pela sua actividade, sem prejuízo da cobertura de seguro obrigatório automóvel vigente.
2. O valor do seguro é de cinco milhões de escudos por autocarro, a menos que por regulamento seja estabelecido valor superior.

#### Artigo 46.º

##### **(Perdidos e achados; Livro de reclamações)**

1. As operadoras do serviço regular urbano devem manter o serviço de perdidos e achados a que se refere o número 2 do artigo 43.º, publicitando a sua existência no próprio autocarro e em outros locais adequados.
2. Devem ainda exibir aos utentes, na sede, delegações e postos de venda da empresa, livros de reclamação para apresentação de queixas e reclamações sobre o funcionamento dos serviços.

#### Artigo 47.º

##### **(Autocarros fora de circulação)**

1. As operadoras devem exercer a sua actividade com o número de autocarros correspondente à sua frota normal, mantendo-os sempre em bom estado de conservação, em termos de apresentação, conforto e segurança dos utentes.
2. Sempre que aconteça avaria de um autocarro, ou, por não se encontrar apto a cumprir os requisitos do número 1, deva ser posto ou tenha sido posto fora de circulação por período superior a dez dias, o operador comunicará à Câmara Municipal e à DGTR o facto e as respectivas razões, informando-as do período de tempo presumível para que o veículo seja posto em estado operacional.
3. Decorrido o período de tempo referido no número 2 sem que o veículo tenha sido posto a circular, a operadora apresentará imediatamente às mesmas entidades justificação cabal para o facto, informando-as das novas perspectivas que se colocam.

#### Artigo 48.º

##### **(Publicidade)**

As transportadoras podem fazer ou aceitar publicidade nos seus autocarros desde que previamente aprovada pelas Câmaras Municipais, respeitadas as normas de segurança rodoviária.

#### Artigo 49.º

##### **(Diferenciação de cada operadora)**

1. O logotipo da operadora e outros símbolos dos autocarros, tais como as disposições de cores, serão obrigatoriamente diferenciados para cada transportadora, e carecem de aprovação da Câmara Municipal.
2. Nos autocarros somente serão admitidas inscrições aprovadas e em lugares pré-fixados pela Câmara Municipal.

#### Artigo 50.º

##### **(Renovação do certificado)**

1. Anualmente a transportadora deverá comprovar perante a DGTR a subsistência dos os requisitos da sua frota, mediante apresentação dos seguintes documentos:
  - a) Declaração comprovativa da inspecção-geral dos veículos;
  - b) Relação descritiva exaustiva dos veículos;
  - c) Título de propriedade no caso de veículos que passem a integrar a frota da transportadora;
  - d) Apólice do seguro de responsabilidade civil a que se refere o artigo 45.º, com validade equivalente ao certificado do registo da frota;
  - e) Outros documentos ou especificações técnicas exigidos por diploma legal ou regulamento.
2. Nos casos do número 1 antecedente a transportadora que não veja reconfirmados os requisitos ficará impedida de operar até que se processe a renovação do alvará.

**Artigo 51.º**  
**(Novos veículos)**

1. É proibida a utilização de qualquer veículo na execução do serviço autorizado que não conste da frota licenciada.
2. A requerimento da transportadora poderão ser incluídos novos veículos no registo da frota, desde que atendam às exigências previstas no presente diploma e demais regulamentos para a utilização de veículos no transporte colectivo de passageiros.
3. Independentemente do disposto na alínea a) do artigo antecedente, poderá a DGTR em qualquer altura, sem encargos para a transportadora, realizar inspecção e vistoria nos veículos, determinando a retirada do tráfego daqueles que não forem aprovados.
4. Aplica-se às situações do número 3 antecedente o disposto número 2 do artigo 50.º.

**Artigo 52.º**  
**(Medidas administrativas por autocarros fora de circulação ou a circular indevidamente)**

1. Se, por tempo considerável, um número de autocarros da frota de certo operador superior à sua frota de reserva permanecer sistematicamente em situação de fora de circulação, pelo tempo e nos casos referidos nos números 2 e 3 do artigo 47.º, ou a circular quando os critérios do número 1 do mesmo preceito impusessem a sua colocação fora de circulação, a operadora poderá, sem prejuízo das sanções que ao caso couber, ser obrigado a adquirir autocarro novo, em prazo assinado pela ARE.
2. Em quaisquer casos em que comprovadamente a frota de certo operador não se encontre, pelo seu estado geral de conservação, em condições de cumprir o requisito legal de segurança e de garantir a comodidade dos utentes, a operadora poderá, sem prejuízo das sanções que ao caso couber, ser intimado para, em prazo assinado pela ARE, introduzir medidas correctivas indicadas.
3. Se a operadora não cumprir a exigência da ARE dentro do prazo fixado e não tiver entretanto apresentado justificação cabal para o facto, considera-se que se recusa ao cumprimento.
4. Se quaisquer circunstâncias deverem levar à conclusão de que a operadora não tem condições para cumprir as exigências da ARE, pode esta, precedendo inquérito administrativo adequado e ouvido o prévio parecer da Câmara Municipal e da DGTR, cancelar o alvará à empresa.

**Artigo 53.º**  
**(Afastamento preventivo)**

1. A ARE poderá, ouvida ou sob proposta da DGTR e sem prejuízo das sanções contra a operadora que ao caso couber, exigir desta o afastamento preventivo de um trabalhador sobre o qual recaiam indícios de violação grave dos deveres profissionais e dos constantes do presente diploma, desde que a permanência desse trabalhador na função possa causar prejuízo público.
2. Caso a empresa não cumpra de imediato a exigência, a ARE tomará as providências adequadas, considerando o trabalhador em infracção e considerando, desde logo, a operadora como responsável principal pela actuação do trabalhador.
3. Fica salvaguardado o direito de defesa, que pode implicar o recurso da própria medida preventiva.
4. A operadora terá direito de regresso contra a ARE pelos prejuízos causados pelo acatamento da medida imposta nos termos do número 1, caso a mesma seja injustificada ou ilegal.
5. Nos casos do número 4 antecedente haverá responsabilidade solidária do Estado quando a medida tenha sido tomada mediante proposta da DGTR.

**Artigo 54.º**  
**(Renovação do alvará definitivo. Taxas)**

1. A concessão titulada por alvará definitivo é válida por cinco anos, podendo ser prorrogada por igual período mediante comprovação pela transportadora de que mantém os requisitos legais para acesso à actividade previstos no artigo 12.º, bem como os requisitos exigidos exercer no mercado específico em que se encontra.
2. Sem prejuízo do disposto no Estatuto dos Municípios, quer a emissão de alvará provisório, quer a do definitivo, quer a renovação deste dão lugar a taxas fixadas em regulamento, cujo produto constituirá receita dividida em partes iguais pela ARE e pelo Município respectivo.

Artigo 55.º  
**(Impenhorabilidade)**

As viaturas afectas ao serviço urbano regular são impenhoráveis e não podem ser sujeitas a qualquer medida judicial que implique a sua colocação fora circulação urbana.

Secção II  
**Disposições tarifárias**

Artigo 56.º  
**(Princípio tendencial de bilhete avulso comum)**

É dever das operadoras, da ARE, das autarquias locais e da DGTR, contribuírem para a instituição, logo que possível, de bilhete avulso comum para todo um centro urbano que, sem pôr em causa o equilíbrio económico-financeiro de qualquer operadora, torne mais fácil e mais cómodo aos utentes o uso dos transportes colectivos urbanos.

Artigo 57.º  
**(Princípio geral de isotarifa por operador e por linha)**

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 63.º, as operadoras só podem praticar nas linhas que lhes sejam atribuídas a tarifa de bilhete avulso autorizada no auto da adjudicação da concessão, com os ajustamentos posteriormente ordenados ou permitidos pela ARE, nos termos do presente diploma.
2. Salvo o disposto no número 1 do artigo 58.º, cada operadora praticará também em todas as suas linhas o bilhete avulso integral, seja qual for o percurso do passageiro.

Artigo 58.º  
**(Paragens e tarifas de meia linha)**

1. Quando sejam significativos o volume e a frequência de deslocações de passageiros do local em que se situa o terminal de uma linha para um local situado no percurso desta e o mesmo ocorra quanto às deslocações desse local para qualquer dos terminais, poderá a ARE solicitar à Câmara Municipal a colocação de uma paragem de meia linha no local intermédio e ordenar que a operadora pratique em cada um dos troços um preço de bilhete de dois terços do preço do bilhete avulso integral para os passageiros que pretendam sair na referida paragem, ou nela entrem para o autocarro.
2. A existência de tarifa de meia linha não prejudica a existência simultânea da tarifa integral da linha inteira para as pessoas que pretendam manter-se no autocarro quando este passar pela paragem de meia linha.

Artigo 59.º  
**(Princípio tendencial do passe único comum)**

É dever das operadoras, da ARE, das autarquias locais e da DGTR, contribuírem para a instituição, logo que possível, do passe único comum para o centro urbano que, sem pôr em causa o equilíbrio económico-financeiro de qualquer operador, torne mais fácil e mais cómodo aos utentes o uso dos transportes colectivos urbanos.

Artigo 60.º  
**(Passe único obrigatório para todo o centro urbano)**

1. Se, circunstancialmente, houver num certo centro urbano um único operador, é este obrigado a praticar o passe único para todo esse centro.
2. O passe único será, nesse caso, de valor a fixar pela ARE, tal que não seja de presumir a redução dos proveitos do operador e não será menos que sessenta e cinco, nem mais que oitenta vezes o preço do bilhete avulso.

Artigo 61.º  
**(Passe particular de operadores em concorrência)**

1. Havendo mais do que uma operadora num certo centro urbano poderá qualquer delas requerer à ARE autorização para instituir um passe particular para as suas linhas, propondo logo a tarifa a praticar, dentro dos limites do número 2 do artigo 60.º, quando:
  - a) Se mostrem esgotados os esforços de harmonização entre as operadoras para a instituição de um passe único comum;
  - b) A transportadora interessada detenha mais de quarenta por cento das linhas do centro urbano;
  - c) Manifestamente o passe único particular se mostre mais adequado à satisfação do interesse colectivo do que a situação existente;
  - d) O passe particular, e não deva, pela tarifa proposta, prejudicar o equilíbrio económico-financeiro de qualquer operadora que não queira ou não possa ter passe particular.
2. Reunidos os requisitos previstos no número 1, a ARE, com o parecer favorável da Câmara Municipal e da

DGTR e após negociação com a transportadora interessada, poderá instituir oficiosamente o passe único para esta, fixando logo a respectiva tarifa, nos limites do número 2 do artigo 60.º.

#### Artigo 62.º

##### **Preço máximo dos passes de linha e de duas linhas)**

1. Qualquer operadora poderá instituir passes de uma linha e de duas linhas, se não tiver passe único particular, nem no centro urbano houver passe comum.
2. O preço do passe de linha não pode exceder sessenta e cinco vezes o preço do bilhete avulso; o preço do passe de duas linhas não pode exceder setenta e cinco vezes o preço do bilhete avulso.
3. Havendo ainda considerável vantagem para os utentes das linhas, a ARE poderá autorizar tarifa superior para o passe de uma linha, até ao limite do número 2 do artigo 60º, aumentando proporcionalmente o valor do passe de duas linhas.

#### Artigo 63.º

##### **(Liberdade de emissão de módulos. Preços máximos)**

1. É livre a emissão de módulos particulares por qualquer operadora, bem como de módulos comuns, se houver acordo escrito entre todas as operadoras do centro urbano.
2. O preço dos módulos particulares não pode ser superior a oitenta e cinco por cento do valor global dos bilhetes avulsos que contenham. O preço dos módulos comuns não pode exceder noventa e cinco por cento do mesmo valor.
3. O preço dos módulos comuns não pode exceder noventa e cinco por cento do mesmo valor.

#### Artigo 64.º

##### **(Isenção de pagamento tarifas)**

1. Estão isentos do pagamento da tarifa nos serviços regulares de passageiros as crianças com menos de seis anos de idade, as quais deverão ser transportadas ao colo.
2. A ARE elaborará estudo específico para a celebração de protocolos que contemplem a situação das autoridades e agentes de autoridade com livre-trânsito gratuito nos veículos de transporte regular urbano.

### CAPÍTULO IV

#### **Acesso e funcionamento do mercado do serviço regular especializado e dos serviços ocasionais**

##### Secção I

##### **Acesso**

#### Artigo 65.º

##### **(Licença especial)**

1. As operadoras do serviço regular urbano que, fora das circunstâncias dos números 2 e 3 do artigo 35.º, disponham de uma viatura de reserva para cada lote de seis autocarros programados, têm direito de prestar, os veículos da sua frota, os serviços de transporte intermunicipal e intramunicipal, respeitados que sejam os requisitos legais específicos, desde que a utilização complementar dos autocarros não prejudique a qualidade do serviço regular.
2. Para o efeito do número 1 será concedida licença especial, válida pelo tempo por que se mantiverem os requisitos da sua atribuição, não podendo a transportadora licenciada operar quando tais requisitos não sejam reunidos.

#### Artigo 66.º

##### **(Acesso-regra)**

1. Fora dos casos referidos no artigo anterior, a prestação dos serviços de transporte regular especializado e de transportes ocasionais dependerá de alvará específico, concedido às pessoas singulares ou colectivas criadas para o fim do transporte colectivo público que o requeiram, desde que preencham os seguintes requisitos:
  - a) Terem idoneidade, aferida nos termos do artigo 13.º;
  - b) Terem capacidade profissional, consistente em habilitação com o ensino secundário completo e conhecimentos mínimos das matérias referidas na alínea b) do número 1 do artigo 15.º;
  - c) Apresentarem veículo com os requisitos regulamentares exigidos para tais serviços, que sejam da sua propriedade ou tenham sido adquiridos em regime de locação financeira ou de contrato de locação celebrado por período superior a um ano;
  - d) Terem garagem, própria ou arrendada, adequada aos veículos;
  - e) Apresentarem seguro de responsabilidade civil pela sua actividade, nos termos do número 2 do art. 45.º.
2. Os requisitos das alíneas a) e b) são de verificação no próprio titular do alvará, tratando-se o empresário de pessoa singular, ou num gerente ou director da empresa, tratando-se de pessoa colectiva.
3. No caso dos autocarros de transporte colectivo particular licenciados para o transporte ocasional o seguro a que se refere a alínea e) será de dois milhões de escudos, podendo ser reduzido a metade pela

DGTR, a pedido do interessado, quando as viagens mensais não devam ultrapassar quatro.

4. Se as pessoas referidas no nº 3 antecedente tiverem os veículos a licenciarem para transporte ocasional afectos ao seu transporte colectivo particular, a licença limitará a exploração dos mesmos a determinados dias ou a certos horários, de modo a estabelecer clara diferenciação temporal entre o uso particular e o uso público.

#### Artigo 67.º

##### **(Certificados para transportes colectivos particulares)**

As pessoas singulares ou colectivas detentoras de autocarros para o transporte colectivo particular que pretendam aproveitá-los no transporte colectivo ocasional ou regular especializado devem estar munidas de um certificado a emitir pela ARE, cujo prazo de validade varia entre um e três anos, conforme o interesse social da aplicação actual das viaturas.

#### Secção II

#### **Funcionamento do mercado**

#### Artigo 68.º

##### **(Serviços regulares especializados)**

1. Os serviços regulares especializados só podem realizar-se mediante contrato escrito entre a empresa transportadora e a entidade interessada na prestação do serviço, o qual, para além de identificar as partes, deve mencionar as categorias de utentes e indicar o itinerário, a frequência, e se as houver, as paragens.

2. Durante a realização dos serviços regulares especializados o contrato ou sua cópia deve estar a bordo do autocarro.

#### Artigo 69.º

##### **(Serviços ocasionais)**

Os serviços ocasionais devem realizar-se ao abrigo de um documento descritivo do serviço ou folha de itinerário, o qual deve estar a bordo do autocarro, devidamente preenchido e numerado.

#### Artigo 70.º

##### **(Identificação dos serviços)**

Os autocarros a utilizar nos serviços ocasionais e nos serviços regulares especializados devem ostentar dísticos identificativos do respectivo serviço, de modelo a aprovar por Portaria do Membro do Governo.

#### Artigo 71.º

##### **(Proibição de paragens e de passageiros de pé)**

1. No transporte ocasional e regular especializado são proibidas paragens para embarque ou para o desembarque de passageiros ao longo do itinerário que não sejam as efectuadas nos locais devidamente autorizados e sinalizados para o efeito, na folha descritiva ou no contrato.

2. É também proibido o transporte de passageiros de pé.

#### Artigo 72.º

##### **(Interrupção da viagem)**

No caso de interrupção de viagem ocasional decorrente de falha operacional, acidente do veículo ou outro motivo qualquer de força maior, fica a cargo da transportadora proporcionar ao passageiro o transporte até o destino da viagem em condições de segurança e conforto.

#### Artigo 73.º

##### **(Aplicação de outros preceitos)**

Aplicam-se aos serviços regulados nesta secção as regras previstas nos artigos 32.º, 33.º, 36.º, números 1 e 3, 37, n.º 2 e 3, 39, 40.º, 42, 44.º, 45, número 1, 49.º e 51.º do presente diploma.

#### CAPÍTULO V

#### **Fiscalização, instrução dos processos e regime sancionatório**

#### Artigo 74.º

##### **(Entidades competentes para a fiscalização)**

São competentes para a fiscalização do cumprimento do disposto no presente diploma as seguintes entidades:

- a) ARE;
- b) DGTR;
- c) Polícia de Ordem Pública;



**Artigo 75.º**  
**(Poderes)**

1. As entidades referidas no artigo anterior podem proceder junto das pessoas singulares ou colectivas que efectuem os serviços a que se refere o presente diploma a todas as investigações e verificações necessárias ao exercício da sua competência fiscalizadora.
2. Os funcionários das referidas entidades, no exercício de funções e desde que devidamente credenciados, têm livre acesso aos locais destinados ao exercício da actividade das empresas e podem entrar nos autocarros dos operadores, quando necessário.

**Artigo 76.º**  
**(Competência instrutória e processo)**

1. A competência para a instrução dos processos por violação das regras do presente diploma e seus regulamentos, ou de outra legislação aplicável ao sector dos transportes públicos, pertence à ARE e à DGTR, que entre si manterão contactos e informações recíprocas sistemáticas, em termos a estabelecer em regulamento.
2. Compete à ARE a instrução e sancionamento de processos por infracções que tenham a ver mais directamente com as regras de acesso e permanência no mercado, funcionamento deste e dos operadores, incumprimento dos deveres resultantes dos cadernos de encargos e violação ou não acatamento das suas próprias decisões em matéria de regulação do sector, designadamente quanto a preços estabelecidos ou percursos autorizados aos operadores de serviço regular urbano, bem como tudo o mais que for decorrência das suas atribuições previstas no artigo 3.º e em outros lugares deste diploma.
3. Compete à DGTR instruir e sancionar os processos concernentes ao licenciamento dos veículos, à sua conformidade técnica com os parâmetros legais, às infracções às regras técnicas e ao comportamento na estrada.

**Artigo 77.º**  
**(Regras instrutórias)**

A instrução dos processos é feita em conformidade com o disposto no Decreto Legislativo número 9/95, de 27 de Outubro e demais legislação aplicável, sendo obrigatória a audição do arguido, o qual poderá apresentar quaisquer meios de prova e poderá recorrer para as instâncias judiciais, com efeito suspensivo da decisão, no prazo de oito dias a partir do conhecimento da decisão que aplicou a coima.

**Artigo 78.º**  
**(Contra-ordenações e medidas administrativas)**

1. Constitui contra-ordenação sancionada com coima a violação das regras previstas no presente diploma e nos seus regulamentos, quer respeitem ao acesso e exercício da actividade, quer respeitem aos deveres dos trabalhadores da empresa transportadora, em particular a violação das regras de urbanidade e cortesia para com os utentes e de outros deveres a que se encontrem sujeitos.
2. Quando a violação for praticada por trabalhador ou agente ao serviço da transportadora, esta responde solidariamente, com direito de regresso contra os infractores que tiverem agido com culpa grave.
3. Constitui igualmente contra-ordenação a violação por parte dos utentes dos transportes colectivos das disposições legais ou regulamentares contendo deveres dos mesmos respeitantes ao regime de utilização de tais transportes, bem como das disposições contendo regras comportamentais no relacionamento com os outros utentes, com os trabalhadores das empresas transportadoras e com as entidades fiscalizadoras.
4. Não constituem contra-ordenações as violações previstas neste diploma, seus regulamentos e outros diplomas aplicáveis como sancionáveis com meras medidas administrativas, como seja a suspensão ou caducidade automática de licença ou alvará, verificadas que sejam certas causas ou não preenchidos certos requisitos, a menos que tais medidas sejam acessórias de uma coima aplicada.

**Artigo 79.º**  
**(Coimas)**

1. Sempre que não haja previsão de coima específica, as coimas por contra-ordenações previstas neste diploma ou em qualquer regulamento serão graduadas entre cinco mil a vinte e cinco mil escudos, se o infractor for pessoa física, e entre dez mil a cinquenta mil escudos, se for pessoa colectiva.
2. Em caso de reincidência as sanções previstas no número 1 antecedente serão elevadas em cinquenta por cento do seu valor.

**Artigo 80.º**  
**(Sanções acessórias)**

1. Tratando-se de contra-ordenações da autoria de operadores titulares de concessão para o serviço regular urbano de passageiros, poderão ser aplicadas cumulativamente com a coima sanções acessórias de suspensão temporária ou de cancelamento definitivo da autorização para o exercício da actividade, em caso de grave violação das obrigações legais a que o infractor esteja sujeito ou de reiterado incumprimento por parte dos mesmo de tais obrigações.

2. A aplicação de sanções acessórias nas circunstâncias referidas no número precedente será objecto da devida publicidade, nomeadamente, através da sua publicação no *Boletim Oficial*.

#### Artigo 81.º

##### **(Imobilização e apreensão de viaturas)**

A apreensão e imobilização de viaturas pela DGTR e outras autoridades fiscalizadoras competentes processa-se nos termos do Código de Estrada.

#### Artigo 82.º

##### **(Realização de serviço regular urbano por entidade não licenciada)**

1. A realização de serviço regular urbano por pessoa colectiva não detentora de alvará definitivo é sancionada com a coima de vinte a trezentos mil escudos por cada veículo usado na actividade, atendendo à gravidade da culpa, ao benefício económico, comprovado ou provável, que o agente possa ter retirado da infracção, pelo tempo por que a mesma perdurou, à situação económica e aos antecedentes comportamentais do agente, avaliados pelo maior ou menor grau de reincidência e pela qualidade do serviço público que tenha prestado até ao momento.

2. O disposto no nº1 não prejudica o sancionamento específico por uso de viatura não licenciada previsto Regulamento de Transportes em Automóveis.

#### Artigo 83.º

##### **(Falta de licenciamento ou de requisitos dos veículos)**

A realização de transporte colectivo de passageiros por meio de qualquer veículo não licenciado, em violação do disposto no artigo 33.º do presente diploma, é sancionada com a coima de vinte e cinco mil a cem mil escudos, conforme já previsto no Regulamento de Transportes em Automóveis.

#### Artigo 84º

##### **(Contra-ordenações muito graves)**

1. Constituem contra-ordenações muito graves:

- a) A continuação de exercício de actividade de transporte colectivo regular urbano por parte de operador a quem tenha sido aplicada a medida administrativa ou sanção acessória de suspensão ou cancelamento definitivo da autorização para o exercício da actividade;
- b) A não disponibilização de informações estatísticas ou outros legalmente exigidas pela ARE, quando, quer pelo carácter sistemático da atitude, quer pela anormal delonga verificada, ou por outras circunstâncias, seja normal entender-se que se trata de recusa ou resistência no cumprimento do dever de colaboração;
- c) A recusa de cumprimento referida no artigo 52.º;
- d) O injustificado não cumprimento da exigência prevista no artigo 53.º;
- e) A paralização, temporária ou definitiva, da prestação do serviço regular urbano, desde a transportadora não prove imediatamente, expondo em texto escrito dirigido ao Presidente da Câmara e à ARE, ter sido por razão absolutamente independente da sua vontade e que fez todos os esforços ao seu alcance para a evitar.

2. As infracções previstas no número 1 antecedente são sancionáveis com coima entre trezentos mil escudos a quatro milhões de escudos.

#### Artigo 85º

##### **(Outras infracções)**

São sancionadas com coima de dez a vinte mil escudos as operadoras em relação às quais se verifiquem as seguintes irregularidades:

- a) O incumprimento reiterado dos horários de chegada e partida dos autocarros afectos a cada linha e carreira;
- b) O incumprimento das normas básicas de segurança, conforto e comodidade na prestação do serviço de transporte colectivo urbano de passageiros;
- c) A não exibição aos utentes na sede, delegações e postos de venda da empresa de livros de reclamação para apresentação de queixas e reclamações sobre o funcionamento dos serviços;
- d) A não criação e disponibilização do serviço de perdidos e achados, devidamente publicitado nos autocarros.

#### Artigo 86º

##### **(Contra-ordenações de condutores, revisores e outros trabalhadores)**

1. São sancionadas com coima de dois mil a dez mil escudos as contra-ordenações adiante indicadas cometidas por condutores, revisores e outros trabalhadores das empresas transportadoras:

- a) Que se apresentem nos seus postos de trabalho sem o aprumo legal ou regulamentarmente exigido;
- b) Que, no seu posto de trabalho, não tratem os utentes dos transportes colectivos com a cortesia e a urbanidade exigidas pelo presente diploma ou violem disposições aplicáveis do artigo 30.º do Regulamento dos Transportes em Automóveis ou de um código de conduta aprovado por regulamento.

- c) São sancionados com coima de vinte a sessenta mil escudos o desvio injustificado de itinerário, bem como a tomada e largada de passageiros fora das paragens.
2. As operadoras para as quais trabalham os infractores respondem solidariamente pelo pagamento das coimas aplicadas ao abrigo do número 1, quando não provem convincentemente ter tomado as medidas disciplinares pertinentes contra os trabalhadores infractores.

#### Artigo 87.º

##### (Direito de regresso)

1. Às operadoras que tenham pago as coimas aplicadas nos termos dos artigos 84.º e 85.º assiste direito de regresso contra os seus trabalhadores que tenham agido com dolo ou culpa grave, sem prejuízo da sanção disciplinar que ao caso também couber.
2. O direito de regresso existe em toda e qualquer circunstância em que a operadora tenha respondido solidariamente com o trabalhador.

#### Artigo 88.º

##### (Contra-ordenações cometidas por utentes)

1. São sancionadas com coima de dois mil a cinco mil escudos as contra-ordenações cometidas por utentes dos transportes colectivos urbanos que:
- Utilizem os referidos transportes sem bilhete;
  - Tratem com manifesta e intolerável desconsideração os condutores, os revisores e outros trabalhadores do operador ou das entidades fiscalizadoras, no exercício das suas funções;
  - Nas viaturas, paradas ou em circulação, violem grosseiramente as regras mínimas de boa conduta, perturbando de modo grave o ambiente humano.
2. Para efeitos do disposto na alínea a) do nº 1, a não apresentação ou a recusa de apresentação de bilhete é equiparada à utilização de transporte sem bilhete.
3. A exibição de documento comprovativo da não obrigação de compra de bilhete produz os mesmos efeitos que a apresentação deste.

#### Artigo 89.º

##### (Perturbação da ordem pública por utentes)

Em caso de perturbação ou de receio de perturbação da ordem por parte de um utente, nas viaturas em circulação ou estacionadas, ou a aguardar entrada ou saída de passageiros nas paragens, os condutores, os revisores ou outros trabalhadores das entidades de fiscalização com poderes para tanto poderão recusar a entrada ou permanência do utente em causa na viatura.

#### Artigo 90.º

##### (Medida administrativa contra o utente perturbador)

1. Juntamente com uma coima e independente da recusa pontual a que se refere o artigo 88.º, poderá ser aplicada a utentes que reiteradamente violem as regras de utilização do serviço regular urbano de passageiros, nomeadamente danificando ou sujando as viaturas, a sanção acessória de proibição de utilização de transportes colectivos urbanos de passageiros por período não excedente a trinta dias.
2. A medida referida no nº 1 deverá ser comunicada por escrito ao infractor, com explicitação dos casos concretos que a justificam e poderá ser publicitada por afixação de folha em todos os autocarros, se a gravidade e o carácter sistemático do comportamento o justificar.
3. A forma de publicitação a que se refere o número 2 será objecto de regulamento, de sorte que não afecte injustificadamente a imagem do infractor.

#### Artigo 91.º

##### (Pagamento voluntário reparação de falta)

1. O infractor pode sempre efectuar o pagamento voluntário, num prazo de dez dias úteis após aplicação da coima, caso em que o fará pelo mínimo, sem prejuízo da sanção acessória que ao caso couber.
2. Poderá a entidade sancionadora perdoar a sanção acessória ou reduzi-la até metade do seu valor se o infractor pagar a coima que lhe foi aplicada e reparar logo a falta, desde que tal reparação possa ainda produzir efeito útil, total ou parcial.

### CAPÍTULO VI

#### Disposições finais e transitórias

#### Artigo 92.º

##### (Comprovação de requisitos. Licença provisória)

1. As empresas que actualmente operam nos centros urbanos devem, num prazo de entre dois e três meses a contar da publicitação da instalação da ARE no *Boletim Oficial*, mas não inferior a seis meses a contar da entrada em vigor do presente diploma, comprovar que reúnem os requisitos previstos no artigo 12.º e requerer a licença prévia.

2. A taxa de licença provisória para a situação transitória será objecto de regulamentação da ARE, podendo haver alguma diferenciação atendendo a situações concretas consumadas, desde que devidamente justificada no próprio regulamento.

Artigo 93.º

**(Atribuição provisória de linhas)**

Concedida a licença provisória, a ARE procederá a uma atribuição provisória de linhas às empresas operando no mercado dos centros urbanos.

Artigo 94.º

**(Primeiro concurso público)**

A ARE promoverá todos os estudos necessários para no prazo máximo de dois a partir da entrada em vigor do presente diploma possa ser lançado um concurso público para atribuição de pelo menos vinte por cento das linhas urbanas nas cidades da Praia e S. Vicente.

O Ministro das Infraestruturas e Transportes, *Manuel Inocêncio Sousa*