

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Declaração de Retificação n.º 16/2016

Para os devidos efeitos, observado o disposto no n.º 2 do artigo 115.º do Regimento da Assembleia da República, declara-se que a Lei n.º 23/2016, de 19 de agosto, «Primeira alteração ao regime especial aplicável aos ativos por impostos diferidos, aprovado em anexo à Lei n.º 61/2014, de 26 de agosto», publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 159, de 19 de agosto de 2016, saiu com a seguinte incorreção, que assim se retifica:

No corpo do artigo 3.º da Lei n.º 23/2016, de 19 de agosto:

Onde se lê:

«O regime especial aprovado em anexo à Lei n.º 61/2014, de 26 de agosto, não é aplicável aos gastos e às variações patrimoniais negativos contabilizados nos períodos de tributação que se iniciem em ou após 1 de janeiro de 2016, nem aos impostos por ativos diferidos a estes associados.»

deve ler-se:

«O regime especial aprovado em anexo à Lei n.º 61/2014, de 26 de agosto, não é aplicável aos gastos e às variações patrimoniais negativos contabilizados nos períodos de tributação que se iniciem em ou após 1 de janeiro de 2016, nem aos ativos por impostos diferidos a estes associados.»

Assembleia da República, 1 de setembro de 2016. — O Secretário-Geral, *Albino de Azevedo Soares*.

AMBIENTE

Decreto-Lei n.º 60/2016

de 8 de setembro

O sistema de transportes públicos não tem conseguido dar resposta satisfatória a uma parte significativa das necessidades de mobilidade da população, sobretudo no interior do País e em meio rural, face ao desenvolvimento das periferias urbanas e à consequente dispersão populacional. O denso e difuso povoamento na faixa litoral do País, e simultaneamente a rarefação populacional em todo o seu interior, acabaram por inviabilizar, técnica e financeiramente, em muitas situações, a sustentabilidade da oferta de serviços de transportes públicos coletivos, tendo como resultado o abandono da operação de muitos serviços ou a redução significativa dos níveis de oferta e da respetiva cobertura espacial e temporal.

A falta de uma resposta satisfatória em situações de baixa procura tem, por isso, propiciado o crescimento da utilização do transporte individual em detrimento do transporte coletivo e, em muitos casos, tem contribuído para limitar a mobilidade de pessoas, que por razões económicas, de idade, ou outras situações pessoais, não têm acesso ao automóvel para realizar as suas deslocações.

É assim reconhecido que o transporte público coletivo regular ou o transporte público individual, em táxi, não têm conseguido dar resposta universal às necessidades das populações dos territórios de baixa densidade, pelo que se torna essencial encontrar soluções específicas e flexíveis de transporte que cons-

tituam uma alternativa eficiente ao veículo privado e que se adaptem verdadeiramente às necessidades de mobilidade das pessoas.

Tendo em consideração esses condicionalismos, o Programa do XXI Governo Constitucional preconiza a implementação de soluções de mobilidade que promovam serviços de transporte flexível e a pedido sempre que tal seja adequado, nomeadamente em regiões e períodos de baixa procura.

A implementação e operação destes serviços de transporte flexível pode estar a cargo de diversas entidades, individualmente ou em parcerias, com operadores de transportes públicos, empresas de táxis, empresas de transporte rodoviário de passageiros, ou de entidades da administração local. Subsidiariamente, pode recorrer-se a Instituições Particulares de Solidariedade Social, quando os respetivos estatutos o contemplem e sob determinadas condições.

O transporte de passageiros flexível permite colmatar algumas das limitações do transporte público convencional, podendo desempenhar funções de grande importância, designadamente oferecer acessibilidade nas zonas isoladas e dispersas, garantir um serviço de transporte nos espaços periurbanos onde a densidade populacional não justifica a rede existente e, complementado a rede de transporte público regular nas zonas urbanas, responder às necessidades específicas da população mais envelhecida e em idade escolar, bem como assegurar as necessidades de mobilidade das pessoas com mobilidade condicionada que necessitam de um serviço específico e de proximidade.

Nessa medida, a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, alterada pela Lei n.º 7-A/2016, de 30 de março, que aprova o Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros, consagrou o conceito de «serviço público de transporte de passageiros flexível», estabelecendo-o como parte integrante do sistema de transportes e da cadeia de deslocações, em articulação com todas as suas componentes — transportes públicos regulares, táxis, transportes escolares, transportes partilhados —, visando garantir o acesso a centros geradores de procura de abrangência municipal ou regional, e ainda fazer face às expectativas de procura por parte dos utilizadores de serviços de mobilidade e transportes em áreas coerentes de mobilidade, independentemente de fronteiras administrativas.

Contudo, importa estabelecer as regras específicas que permitam a implementação efetiva da prestação destes serviços de mobilidade, integrados numa oferta sistémica de “mobilidade combinada” e entendidos como formas complementares, e não concorrentes, dos sistemas de transportes públicos coletivos regulares ou do transporte público individual, em táxi, cujas lacunas e insuficiências visam colmatar.

Foram ouvidos os órgãos próprios das Regiões Autónomas, a Associação Nacional de Municípios Portugueses, a Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros, a Associação Nacional dos Transportadores em Automóveis Ligeiros e a Federação Portuguesa do Táxi.

Assim:

Ao abrigo do disposto nos artigos 2.º, 3.º e 17.º da Lei n.º 10/90, de 17 de março, no artigo 15.º e no n.º 2 do artigo 35.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, alterada pela Lei n.º 7-A/2016, de 30 de março, e nos termos das

alíneas a) e c) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto-lei estabelece as regras específicas aplicáveis à prestação de serviço público de transporte de passageiros flexível, doravante designado por TPF.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1 — O TPF aplica-se a situações em que exista uma baixa procura na utilização do transporte público regular ou quando o transporte público regular ou em táxi não dê uma resposta ajustada às necessidades dos cidadãos, designadamente em regiões de baixa densidade populacional, com incidência de casos de exclusão social por via económica, ou em períodos noturnos e aos fins de semana.

2 — O TPF deve complementar e não substituir o sistema de transportes já existente, articulando-se com os diferentes modos de transporte rodoviário, fluvial, ferroviário e outros sistemas guiados explorados nos termos do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, alterada pela Lei n.º 7-A/2016, de 30 de março (RJSPTP), e de acordo com as modalidades fixadas no seu artigo 34.º

3 — Estão excluídos do âmbito de aplicação do presente decreto-lei:

a) Os serviços de transporte de doentes, na aceção do Regulamento de Transporte de Doentes, aprovado pela Portaria n.º 260/2014, de 15 de dezembro;

b) O serviço de transporte de passageiros com caráter histórico e de âmbito turístico.

Artigo 3.º

Definições

Para os efeitos do presente decreto-lei, entende-se por:

a) «Deslocações urbanas», as deslocações efetuadas em infraestruturas e serviços de transportes de um aglomerado urbano, ou entre aglomerados urbanos contíguos, por vias urbanas, independentemente de fronteiras administrativas;

b) «Entidades gestoras de sistemas de bilhética ou de suporte à mobilidade», as entidades públicas ou privadas com funções operacionais de gestão dos sistemas tecnológicos referidos, que constituam suporte de um sistema de transporte flexível, conferidas através de autorização e/ou contratualização com a autoridade de transportes competente, podendo também corresponder à própria autoridade de transportes;

c) «Regulamento», o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros;

d) «Sistemas e serviços inteligentes de transportes», os sistemas associados às novas tecnologias de informação e comunicação aplicados às infraestruturas, aos veículos, à

operação de transportes e à respetiva interação, que constituem suporte e parte integrante de um sistema de transporte de passageiros flexível, tendo em vista um aumento da mobilidade, melhoria da qualidade, segurança, eficácia e eficiência dos sistemas de transportes;

e) «Sistemas de bilhética», os sistemas de gestão, controlo e informação relativos à venda e utilização de títulos e tarifas de transporte, que constituem suporte e parte integrante de um sistema de transporte flexível, e que incluem tanto os suportes informáticos (*software* e *hardware*) e plataformas e aplicações informáticas, como os suportes físicos, como cartões de suporte de bilhetes, incluindo também as regras e procedimentos associados e sistemas de fiscalização e monitorização da exploração, gestão financeira e de frota de operadores;

f) «Serviço público de transporte de passageiros flexível (TPF)», o serviço público de transporte de passageiros explorado de forma adaptada às necessidades dos utilizadores, permitindo a flexibilidade de, pelo menos, uma das seguintes dimensões da prestação do serviço: itinerários, horários, paragens e tipologia de veículo;

g) «Serviço vaivém», o serviço de transporte coletivo pendular, de tipo *shuttle* ou *navette*, que pretende servir o acesso e regresso de nós do sistema de transportes (interfaces), ou do sistema urbano (centros e polos), a locais específicos, como aeroportos, hospitais, polos de emprego e serviços públicos ou privados, entre outros;

h) «Tarifa social», os descontos e/ou isenções de pagamento atribuídos a grupos específicos de utilizadores;

i) «Transporte ao fim de semana», os serviços de prestação de transporte durante os sábados, domingos e feriados;

j) «Transporte em período noturno», os serviços prestados entre as 21h00 e as 6h00, podendo este período variar em função do sistema de transportes e do contexto territorial e socioeconómico local.

Artigo 4.º

Autoridades de transportes

1 — São entidades competentes para a implementação e a coordenação dos serviços de TPF as autoridades de transportes fixadas pelo RJSPTP.

2 — As autoridades de transportes podem realizar serviços de TPF recorrendo a meios próprios, conforme previsto no Regulamento, designadamente através de serviços municipalizados ou intermunicipalizados, ou através de contratualização com entidades empresariais locais, nos termos da legislação aplicável.

Artigo 5.º

Operadores de transporte de passageiros flexível

1 — Sem prejuízo do referido no n.º 2 do artigo anterior, podem realizar serviços de TPF os seguintes operadores:

a) Empresas licenciadas para a atividade de transporte rodoviário de passageiros, nos termos do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009;

b) Empresas licenciadas para o transporte em táxi, nos termos do Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto, alterado pelas Leis n.ºs 156/99, de 19 de setembro, e 106/2001, de 31 de agosto, pelos Decretos-Leis n.ºs 41/2003, de 11 de março, e 4/2004, de 6 de janeiro, e pela Lei n.º 5/2013, de 22 de janeiro.

2 — Podem ainda subsidiariamente, realizar serviços de TPF, desde que a realização de serviços de transportes esteja prevista nos respetivos estatutos, as instituições particulares de solidariedade social (IPSS), na aceção do Decreto-Lei n.º 119/83, de 25 de fevereiro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 9/85, de 9 de janeiro, 89/85, de 1 de abril, 402/85, de 11 de outubro, 29/86, de 19 de fevereiro, e 172-A/2014, de 14 de novembro, e pela Lei n.º 76/2015, de 28 de julho.

CAPÍTULO II

Condições para a prestação do serviço de transporte de passageiros flexível

Artigo 6.º

Condições gerais

1 — Os operadores que pretendam prestar serviço de TPF, adicionalmente à prestação de serviços de transporte de passageiros para o qual estão licenciados, devem comunicá-lo ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.), para efeitos do registo previsto no n.º 1 do artigo 22.º do RJSPTP.

2 — A comunicação referida no número anterior é feita mediante mera comunicação prévia ao IMT, I. P., que pode ser efetuada por qualquer meio previsto na lei, nomeadamente através de e-mail para o endereço eletrónico a indicar no sítio na Internet do IMT, I. P.

3 — Nos termos do disposto no artigo 36.º do RJSPTP, pode ser autorizada, pela autoridade de transportes competente, a convolação de serviços de transporte regular de passageiros para serviço de TPF, dependendo, igualmente, da comprovação do cumprimento dos requisitos estabelecidos no presente decreto-lei.

Artigo 7.º

Condições específicas relativas a transporte coletivo em táxi

1 — É permitida a realização de transporte coletivo em táxi para efeitos de prestação de serviço de TPF nos termos previstos no presente decreto-lei.

2 — O serviço de TPF prestado através de transporte coletivo em táxi é efetuado mediante contrato celebrado entre o operador e a autoridade de transportes competente, aplicando-se à prestação dos serviços as disposições nele fixadas, designadamente quanto a tarifário e outras condições de exploração.

Artigo 8.º

Condições específicas para a utilização do transporte escolar

1 — As autoridades de transportes podem permitir a utilização de veículos ao serviço do transporte escolar por outros passageiros, quando estes não se realizem em percursos ou serviços explorados por operadores de transporte público de passageiros e exista capacidade excedente para além do transporte de alunos, nos termos do n.º 4 do artigo 37.º do RJSPTP e do artigo 16.º do Decreto-Lei n.º 299/84, de 5 de setembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 7/2003, de 15 de janeiro, pela Lei n.º 13/2006, de 17 de abril, e pelos Decretos-Leis n.ºs 186/2008, de 19 de setembro, 29-A/2011, de 1 de março, e 176/2012, de 2 de agosto.

2 — A utilização do transporte escolar para efeitos do TPF deve ser objeto de acordo com os operadores que realizam o transporte escolar existente.

3 — Para efeitos do disposto no n.º 1, a prestação de serviço de TPF que integre obrigações de serviço público ou regras gerais deve constar de contabilidade separada, nos termos do artigo 6.º do Regulamento.

Artigo 9.º

Condições específicas para o transporte realizado por instituições particulares de solidariedade social

1 — O serviço de TPF pode ainda ser desenvolvido subsidiariamente pelos operadores definidos no n.º 2 do artigo 5.º, mediante contratualização com a autoridade de transportes territorialmente competente, quando:

a) As autoridades de transportes optarem por não realizar serviços de TPF recorrendo a meios próprios, nos termos do n.º 2 do artigo 4.º; e

b) Não seja possível recorrer ao transporte em táxi ou realizado por operadores de transporte público de passageiros.

2 — As entidades referidas no número anterior devem ainda cumprir os seguintes requisitos:

a) Comprovar a constituição regular como pessoa coletiva;

b) Deter seguro de responsabilidade civil e acidentes pessoais adequados ao tipo de transporte realizado e passageiros transportados;

c) Deter veículos aprovados em inspeção técnica periódica obrigatória, se aplicável;

d) Ter a situação contributiva regularizada;

e) Ser titulares de alvará/licença comunitária, no caso da utilização de veículos pesados de passageiros;

f) Em caso de utilização de veículos ligeiros, ter veículos adaptados para o transporte de determinadas categorias de passageiros, designadamente aqueles que tenham mobilidade reduzida ou condicionada.

3 — O motorista de serviço de TPF previsto no presente artigo deve cumprir cumulativamente os seguintes requisitos:

a) Deter a titularidade de habilitação legal válida e exigida para conduzir o veículo em questão;

b) Ser aprovado em avaliação médica a efetuar com os mesmos requisitos e nos mesmos termos que os motoristas de transporte em táxi;

c) Ser trabalhador da entidade prestadora do serviço;

d) Ser considerado idóneo para o transporte de passageiros.

Artigo 10.º

Requisitos dos veículos

1 — Os veículos pesados de passageiros utilizados por qualquer operador de TPF devem estar licenciados nos termos da legislação específica para o transporte público de passageiros.

2 — Os automóveis ligeiros utilizados pelos operadores do TPF são sujeitos a inspeção periódica, com a periodicidade estabelecida para os automóveis ligeiros licenciados para o transporte público de passageiros.

3 — Por deliberação do conselho diretivo do IMT, I. P., os automóveis ligeiros utilizados pelos operadores de TPF,

quando transportem crianças, podem ser dispensados de algumas das exigências técnicas específicas para este tipo de transporte que se mostrem incompatíveis com a sua utilização normal.

4 — Salvo os veículos afetos ao transporte individual em táxi, a utilização de táxis coletivos e de veículos ligeiros para o transporte de TPF deve ser comunicada ao IMT, I. P., e ser objeto de registo, em consonância com o previsto no n.º 1 do artigo 6.º

CAPÍTULO III

Prestação de serviços de transporte de passageiros flexível

Artigo 11.º

Início da prestação de serviços de transporte de passageiros flexível

1 — Nos termos dos artigos 4.º a 10.º do RJSPTP, a prestação de serviços de TPF está sujeita a:

a) Atribuição pela autoridade de transportes competente, por sua iniciativa, no sentido da contratualização dos serviços de transporte em causa;

b) Autorização, nos termos gerais previstos no Código do Procedimento Administrativo, pela autoridade de transportes competente, quando:

- i) A iniciativa pertence ao operador;
- ii) Estiver em causa a convocação de serviços existentes; ou
- iii) A modificação couber no âmbito do contrato de serviço público.

2 — A atribuição de serviços de TPF obedece ao disposto no capítulo VI do RJSPTP, devendo consubstanciar-se na celebração de um contrato, que pode conter obrigações de serviço público.

3 — Sempre que o contrato contenha obrigações de serviço público ou regras gerais, nos termos definidos pelo Regulamento, e se decida incluir uma compensação, o contrato deve obedecer ao disposto no seu artigo 6.º

4 — A autorização de serviços de TPF, quando efetuada fora do âmbito de um contrato de serviço público, quanto a serviços prestados em veículos ligeiros ou pesados, deve conter, no mínimo:

- a) Os direitos e deveres do operador e a descrição dos serviços objeto da autorização;
- b) O tarifário e o sistema de cobrança inerentes ao serviço objeto da autorização;
- c) O prazo de vigência e as condições de modificação e cessação dos termos da autorização.

5 — A autoridade de transportes competente pode atribuir ou autorizar a implementação de serviços de TPF a título provisório, experimental e de duração limitada ao prazo máximo de seis meses, com base em fundamentado interesse público, previamente e com vista à ponderação de formação de procedimento de atribuição e contratualização decorrente do n.º 1.

6 — Salvo o disposto no n.º 2 do artigo 5.º do Regulamento, a atribuição e a autorização da exploração dos serviços de TPF em veículos ligeiros ou pesados pode abranger o território de uma ou mais autoridades de transportes competentes.

7 — Os deveres de informação a que se refere o artigo 22.º do RJSPTP aplicam-se aos serviços de TPF, nos termos a definir por deliberação do conselho diretivo do IMT, I. P.

8 — As autoridades de transportes competentes devem salvaguardar a sã concorrência entre o transporte regular e os serviços de TPF, quando desenvolvidos em territórios e com percursos sobreponíveis.

Artigo 12.º

Modalidades de transporte de passageiros flexível

1 — O TPF pode realizar-se através de percursos predefinidos e/ou flexíveis nas componentes de itinerários, paragens e horários.

2 — A dimensão da flexibilidade pode aplicar-se igualmente aos veículos a utilizar em função da procura.

3 — A implementação do TPF pode implicar diversos modelos de exploração do serviço, em função da abrangência e grau de flexibilidade definidos pela autoridade de transportes.

4 — Enquanto transporte a pedido, o TPF pode ser efetuado por solicitação do passageiro, diretamente ao longo do percurso, em paragens preestabelecidas, ou através de reserva com utilização de tecnologias de informação e comunicação.

Artigo 13.º

Substituição ou complemento do serviço regular

O TPF em substituição ou complemento do serviço regular pode incluir:

a) Serviço de rebatimento, enquanto serviço de ligação à rede de transporte público regular, incluindo paragens, estações, pontos de chegada e correspondência, como terminais e interfaces de transportes;

b) Serviço de rede, enquanto serviço adicional de complemento à rede de transportes regulares existente ou de substituição de linhas de baixa procura, em áreas de baixa densidade populacional ou em períodos horários específicos;

c) Serviço vaivém;

d) Serviços de substituição, seja enquanto serviço de substituição integral ou parcial de um serviço de transporte de passageiros regular ou enquanto serviço adicional a este.

Artigo 14.º

Percurso predefinido ou flexível

1 — A concretização do percurso predefinido ou flexível, de acordo com o disposto no artigo 12.º, pode incluir:

a) Percurso predefinido, com destino e paragens fixas, e horários predeterminados, mas com a possibilidade de desvios previamente requisitados, sem prejuízo do cumprimento do horário das paragens fixadas no itinerário principal;

b) Percurso totalmente flexível, sem origem e destino definido, com locais de partida, percurso, paragens e horários previamente combinados com os passageiros;

c) Modalidades mistas, com parte da oferta (percursos, paragens, horários, veículos) fixa e outra parte flexível.

Artigo 15.º

Solicitação de serviço ou reserva

1 — Os serviços de TPF que organizam a sua oferta, designadamente, no que se refere a itinerários, paragens

e horários, ajustando-a à procura ao longo do dia e em diferentes dias da semana, baseiam-se na solicitação do serviço ou reserva pelos passageiros, podendo a gestão da solicitação ou reserva ser responsabilidade da autoridade de transportes ou do operador.

2 — Dependendo do modelo e das características do serviço, os passageiros podem, nomeadamente:

a) Solicitar a realização de uma viagem com a identificação da origem e destino da mesma e os respetivos momentos de partida e de chegada, bem como o número de lugares necessários e eventuais necessidades especiais;

b) Receber uma proposta de serviço por parte da entidade responsável pela gestão da solicitação ou reserva, incluindo, eventualmente, propostas alternativas, relativamente ao percurso (distância, tempo e preço da viagem);

c) Receber confirmação da reserva e das respetivas condições;

d) Informar o operador do cancelamento da reserva.

3 — Dependendo do modelo e das características do serviço, o operador ou a autoridade de transportes pode, nomeadamente:

a) Proceder à recolha prévia de todas as solicitações de viagem, com uma antecedência determinada, e em função da procura, definir os percursos, paragens e horários do serviço;

b) Informar o passageiro sobre o serviço a realizar e sobre o preço da viagem;

c) Confirmar a reserva do serviço;

d) Aceitar a solicitação direta da viagem pelo passageiro ao motorista, nas paragens, desde que não prejudique os passageiros que efetuaram reserva previamente.

4 — A realização de uma reserva por parte do passageiro, quando aceite pelo operador, pode implicar o pagamento de um valor em caso de cancelamento, consoante as condições previstas no contrato entre o operador e a autoridade de transportes.

5 — O cancelamento de um serviço por parte do operador ou da autoridade de transportes deve ser objeto de informação imediata ao passageiro.

6 — Os meios de suporte para a implementação do serviço e registo da solicitação ou reserva são definidos pela autoridade de transportes, nos termos constantes do contrato de serviço público, em articulação com o operador e sem prejuízo do cumprimento de regras gerais que sejam aplicáveis.

Artigo 16.º

Dever de comunicação sobre o serviço de transporte de passageiros flexível

A autoridade de transportes ou o operador devem publicar de forma clara, compreensível e facilmente acessível, em suporte de papel e no respetivo sítio da internet, antes do início da prestação do serviço de TPF, as seguintes informações:

a) A identificação e os contactos do operador;

b) A área de atuação e vias onde opera e, consoante o aplicável, o itinerário, paragens, horários e quais os percursos parciais ou totalmente fixos ou flexíveis;

c) A tarifa do serviço, bem como todas as condições de aplicação desse preço e eventuais tarifas sociais;

d) As regras de acesso do passageiro ao serviço;

e) O modelo e funcionamento da exploração do serviço;

f) A forma de agendamento e cancelamento da reserva, quando aplicável, e o eventual montante correspondente a pagar pelo passageiro;

g) A disponibilidade do livro de reclamações pelo operador, nos termos do Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 371/2007, de 6 de novembro, 118/2009, de 19 de maio, 317/2009, de 30 de outubro, e 242/2012, de 7 de novembro.

Artigo 17.º

Títulos de transporte e tarifários

1 — Os títulos de transporte e tarifas dos serviços de TPF, em veículos ligeiros ou pesados, são fixados de acordo com a regulamentação especial relativa a regras gerais tarifárias ou nos termos do contrato celebrado com a autoridade de transportes competente.

2 — A atribuição e a disponibilização de tarifas sociais pode ser feita mediante regulamentação das autoridades de transportes.

Artigo 18.º

Identificação do serviço

1 — Os veículos a utilizar nos serviços previstos no presente decreto-lei devem ostentar dísticos identificativos do respetivo serviço.

2 — Os modelos de autorização e dos dísticos identificativos são aprovados por deliberação do conselho diretivo do IMT, I. P., e constam do seu sítio na Internet.

CAPÍTULO IV

Fiscalização e regime contraordenacional

Artigo 19.º

Regime contraordenacional

1 — Sem prejuízo do disposto na legislação específica sobre os regimes de acesso à atividade, bem como do previsto nas alíneas f) e g) do n.º 1 do artigo 46.º do RJSPPT, constituem contraordenações, puníveis com coima de € 1 250 a € 3 740 ou € 10 000 a € 30 000, consoante sejam praticadas por pessoa singular ou coletiva, as seguintes infrações:

a) A prestação de serviços TPF por operadores não habilitados, nos termos previstos do n.º 1 do artigo 6.º;

b) Incumprimento do disposto no n.º 2 do artigo 6.º;

c) A exploração de serviços de TPF sem contrato ou autorização, nos termos do n.º 3 do artigo 6.º;

d) O exercício de TPF pelos operadores de transporte em táxi sem o contrato previsto no n.º 2 do artigo 7.º;

e) O incumprimento do disposto no n.º 2 do artigo 8.º;

f) O incumprimento pelos operadores das condições previstas no artigo 9.º;

g) O incumprimento dos requisitos dos veículos, nos termos dos n.ºs 1 e 3 do artigo 10.º;

h) A falta de comunicação ao IMT, I. P., da utilização de táxis coletivos e veículos ligeiros prevista no n.º 4 do artigo 10.º;

i) O incumprimento pela autoridade de transportes ou pelo operador do dever previsto no artigo 16.º;

j) Prática de tarifários em incumprimento do disposto no artigo 17.º;

k) Falta de dísticos identificativos, nos termos do disposto no n.º 1 do artigo anterior.

2 — Nos termos do disposto no artigo 48.º do RJSPTP, a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) é competente para processamento de contraordenações, sem prejuízo dos regimes de fiscalização e incumprimento constantes de contratos de serviço público e de regimes legais especiais em razão da matéria.

3 — As contraordenações previstas nos números anteriores é aplicável subsidiariamente o regime geral do ilícito de mera ordenação social, constante do Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 356/89, de 17 de outubro, 244/95, de 14 de setembro, e 323/2001, de 17 de dezembro, e Lei n.º 109/2001, de 24 de dezembro.

4 — A negligência e a tentativa são puníveis.

Artigo 20.º

Produto das coimas

O produto das coimas aplicadas por força do presente decreto-lei reverte:

a) Em 25 % para a entidade que transmite à AMT os factos subsumíveis aos tipos contraordenacionais previstos no artigo anterior, constituindo sua receita própria;

b) Em 45 % para a AMT, constituindo sua receita própria;

c) Em 30 % para o Estado.

Artigo 21.º

Medidas cautelares e sanções acessórias

1 — Sem prejuízo do previsto no artigo 47.º do RJSPTP relativamente à aplicação de sanções acessórias, ou do disposto em contrato de serviço público, o incumprimento das normas mencionadas nas alíneas a), c), e) e f) do n.º 1 do artigo 19.º, por qualquer operador, implica a suspensão do pagamento das compensações financeiras a que haja lugar, mesmo antes de uma decisão definitiva sobre o incumprimento, e enquanto este durar.

2 — Quando eventuais compensações financeiras tenham sido pagas durante o período de incumprimento, há lugar à reposição de todas as compensações recebidas após decisão definitiva, acrescidas de juros de mora calculados nos termos legais.

CAPÍTULO V

Disposições complementares, transitórias e finais

Artigo 22.º

Entidades responsáveis por sistemas informáticos de suporte

1 — As entidades gestoras de sistemas de bilhética ou de suporte à mobilidade, tais como sistemas e serviços inteligentes de transportes, sistemas de solicitação e reserva, ou sistemas de bilhética, definidos nos termos do artigo 3.º, quando existam, estão sujeitas à supervisão e à fiscalização por parte das entidades públicas competentes, designadamente os municípios, as comunidades intermunicipais e as áreas metropolitanas.

2 — Sem prejuízo de regras gerais em legislação ou regulamentação específica quanto à sua atividade, as entidades referidas no número anterior devem contratualizar com a autoridade de transportes territorialmente competente o âmbito da respetiva atuação no sistema de mobilidade e transportes.

3 — As entidades referidas no n.º 1 devem prestar toda a colaboração necessária à implementação, à monitorização e ao planeamento integrado do sistema de mobilidade e transportes e cumprir os parâmetros e regras relativos à transmissão e ao armazenamento de dados, incluindo a avaliação da qualidade e das reclamações que sejam definidos em instrumento legal ou contratual.

Artigo 23.º

Serviços de transporte enquadráveis e conexos

Sem prejuízo do disposto no artigo 22.º do RJSPTP, os serviços de transporte de passageiros que estejam a ser efetuados à data da entrada em vigor do presente decreto-lei, que se enquadrem no conceito de TPF, designadamente no âmbito de projetos piloto, devem ser comunicados à autoridade de transportes competente no prazo de 30 dias, para efeitos de:

a) Aferição do cumprimento dos requisitos de acesso à atividade e obtenção de permissão administrativa para prestação de serviços de TPF de acordo com o presente decreto-lei;

b) Celebração dos instrumentos contratuais necessários.

Artigo 24.º

Taxas

As taxas devidas pelos procedimentos administrativos previstos no presente decreto-lei são fixadas pelas autoridades de transportes competentes, designadamente os municípios, as comunidades intermunicipais e as áreas metropolitanas, relativamente aos serviços por si prestados, de acordo com os princípios gerais para a fixação de taxas.

Artigo 25.º

Monitorização

A implementação de serviços de TPF no território nacional é objeto de avaliação pelo IMT, I. P., de dois em dois anos, em articulação com a AMT e com as restantes entidades competentes e associações empresariais e de cidadãos relevantes, para efeitos de eventual ajustamento das regras legais e regulamentares.

Artigo 26.º

Legislação subsidiária

Em tudo o que não esteja estabelecido no presente decreto-lei, aplica-se subsidiariamente o disposto no RJSPTP.

Artigo 27.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 8 de junho de 2016. — *António Luís Santos da Costa* — *Eduardo Arménio do Nascimento Cabrita* — *João Pedro Soeiro de Matos Fernandes*.

Promulgado em 19 de agosto de 2016.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 30 de agosto de 2016.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.