

b) Os artigos 26.º, 27.º, 28.º e 29.º do Decreto-Lei n.º 143/2001, de 26 de Abril.

Artigo 28.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no 1.º dia útil do mês seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 31 de Janeiro de 2008. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa* — *Luís Filipe Marques Amado* — *Fernando Teixeira dos Santos* — *Manuel António Gomes de Almeida de Pinho* — *Alberto Bernardes Costa*.

Promulgado em 14 de Março de 2008.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 17 de Março de 2008.

O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa*.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Decreto-Lei n.º 58/2008

de 26 de Março

As condições de realização e utilização do transporte de passageiros por caminho de ferro estão reguladas em instrumentos jurídicos que tiveram origem nas décadas de 50 e 70 e que se encontram desajustados da realidade actual.

A Lei n.º 10/90, de 17 de Março, que aprovou a Lei de Bases dos Transportes Terrestres, define o transporte ferroviário como um serviço público essencial ao bem-estar da população e estabelece os princípios gerais a que os operadores ferroviários estão sujeitos em matéria de serviços, preços e de coordenação com outros meios de transporte.

O contrato de transporte ferroviário é pois o instrumento jurídico necessário para assegurar a certeza jurídica das relações entre o operador e os passageiros e que teve a sua primeira expressão com o Regulamento para a Exploração e Polícia dos Caminhos-de-Ferro — Decreto-Lei n.º 39 780, de 21 de Agosto de 1954.

Por sua vez, a tarifa geral de transportes dos caminhos de ferro — parte 1, «Passageiros e bagagens», aprovada pela Portaria n.º 403/75, de 30 de Junho, que também dispõe sobre direitos e obrigações no âmbito do contrato de transporte de passageiros por caminho de ferro, estabeleceu normas sobre os títulos de transporte e formação de preços.

As alterações entretanto introduzidas na tarifa geral de transportes, através de sucessivas portarias, motivadas por transformações que se sucederam no sector do transporte ferroviário, designadamente em matéria de formação de preços, já não são adequadas às novas formas de exploração dos serviços de transporte ferroviário.

Impõe-se, assim, a recomposição do conteúdo daqueles normativos tendo em vista a sistematização das alterações introduzidas naqueles regimes ponderada com o modelo

definido para o sector ferroviário e o ajustamento das condições de realização deste transporte.

Considerando a natureza de interesse geral do serviço de transporte ferroviário, estabelecem-se mínimos de intervenção pública para acautelar o essencial da relação contratual entre passageiros e operadores e procurar atenuar o tradicional desequilíbrio entre as respectivas posições jurídicas. Contudo, permite-se aos prestadores deste serviço alguma autonomia na definição das condições gerais de transporte e na formação de preços.

Em matéria de formação de preços dos títulos de transporte, a intervenção pública incide sobre os serviços urbanos e suburbanos, por razões de equidade e paralelismo com o modo rodoviário.

Nos serviços de transporte ferroviário regional e de longo curso a fixação de preços fica condicionada por princípios gerais de transparência e pelas regras da concorrência, assim como pelos critérios gerais de fixação de preços dos diversos tipos de serviços.

É criado um regime sancionatório contra-ordenacional pelo incumprimento das obrigações previstas, quer para os operadores quer para os passageiros, visando dissuadir práticas abusivas que possam pôr em causa o normal funcionamento deste serviço público de transporte.

Foi promovida a consulta ao Conselho Nacional do Consumo. Foram ouvidas, a título facultativo, a Associação Portuguesa para a Defesa do Consumidor — DECO, a União Geral de Consumidores — UGC e a Federação Nacional das Cooperativas de Consumidores — FENACOOP e, ainda, a Associação de Consumidores de Portugal — ACOP.

Assim:

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

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objecto e âmbito de aplicação

1 — O presente decreto-lei estabelece as condições que devem ser observadas no contrato de transporte ferroviário de passageiros e bagagens, volumes portáteis, animais de companhia, velocípedes e outros bens.

2 — As normas estabelecidas no presente decreto-lei aplicam-se ao transporte internacional ferroviário, na parte efectuada em território nacional, em tudo o que não contrarie as disposições aplicáveis das regras uniformes relativas ao contrato de transporte internacional ferroviário de passageiros e bagagens (CIV), que constituem o apêndice A à Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF).

Artigo 2.º

Definições

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

a) «Transporte de passageiros por caminho de ferro» o transporte guiado em carris que se realiza através de veículos que utilizam diversos tipos de tracção (vapor, diesel, eléctrica ou outras), operando exclusivamente em canal próprio, e por marcha programada, ou transporte ferroviário;

b) «Contrato de transporte» o contrato a título oneroso, ou gratuito, celebrado com o operador em que este se obriga a prestar ao passageiro, mediante título de transporte ou outro meio de prova, o serviço de transporte ferroviário desde o local de origem até ao local de destino;

c) «Título de transporte» o documento emitido pelo operador ou por outrem com autorização do operador, em suporte de papel ou outro, que confirma o contrato de transporte;

d) «Passageiro» qualquer pessoa a quem é prestado um serviço de transporte ao abrigo de contrato de transporte;

e) «Passageiro com mobilidade condicionada» qualquer pessoa que se encontre limitada na sua mobilidade devido a uma deficiência ou incapacidade, incluindo a idade, e necessitando de uma atenção especial e da adaptação do serviço de transporte disponível às suas necessidades específicas;

f) «Operador» qualquer empresa devidamente habilitada para a prestação de serviços de transporte ferroviário;

g) «Condições gerais de transporte» as condições definidas pelo operador que, com a celebração do contrato de transporte, se tornam parte integrante do mesmo;

h) «Viagem» a deslocação documentada por título de transporte ou outro meio de prova entre um ponto de origem e um destino;

i) «Reserva» uma autorização em suporte físico ou electrónico que confere o direito ao transporte, de acordo com as condições específicas previamente acordadas;

j) «Gestor de infra-estrutura ferroviária» a entidade responsável pela disponibilização da infra-estrutura e gestão da respectiva capacidade, assegurando a manutenção e renovação dessa infra-estrutura, bem como a sua construção, instalação e readaptação;

l) «Gestor da estação» a entidade à qual se encontra atribuída a responsabilidade pela gestão de uma estação ferroviária, que pode coincidir com o gestor da infra-estrutura ferroviária;

m) «Estação» a infra-estrutura destinada ao embarque e desembarque de passageiros;

n) «Serviços urbanos e suburbanos» os serviços destinados a dar resposta às necessidades de um centro urbano ou de uma aglomeração, bem como ao transporte entre esse centro ou essa aglomeração e os respectivos subúrbios;

o) «Serviços regionais e inter-regionais» os serviços destinados a dar resposta às necessidades de uma região, assegurando as ligações aos centros urbanos e a complementaridade nos serviços de longo curso;

p) «Serviços de longo curso» os serviços de transporte destinados a assegurar as ligações entre cidades do País e as ligações internacionais e que se caracterizam pela elevada velocidade comercial e por adicionais níveis de conforto;

q) «Serviço ocasional» o serviço de transporte não regular promovido em função de necessidades específicas;

r) «Atraso à partida» a diferença compreendida entre a hora prevista de partida divulgada pelo operador e a ocorrida;

s) «Atraso à chegada» a diferença compreendida entre a hora prevista de chegada divulgada pelo operador e a ocorrida;

t) «Supressão temporária» a suspensão total ou parcial de um serviço planeado e divulgado, com carácter temporário;

u) «Supressão definitiva» a descontinuação total ou parcial de um serviço planeado e divulgado, com carácter permanente.

CAPÍTULO II

Disposições relativas ao contrato de transporte

Artigo 3.º

Contrato de transporte

1 — O contrato de transporte confere ao passageiro o direito ao transporte, mediante título de transporte ou outro meio de prova, nas condições definidas no presente decreto-lei.

2 — O passageiro pode fazer-se acompanhar de bagagens, de volumes portáteis, de animais de companhia e de outros bens que o operador aceite transportar em complemento do transporte de passageiros.

3 — As condições gerais do transporte são definidas pelo operador, sem prejuízo do disposto no presente decreto-lei e demais disposições aplicáveis ao transporte ferroviário, bem como no regime das cláusulas contratuais gerais, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 446/85, de 25 de Outubro, na redacção actual.

4 — As condições gerais de transporte estão sujeitas a prévia aprovação do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, adiante designado por IMTT, I. P.

5 — As disposições do contrato de transporte não podem limitar ou excluir direitos previstos no presente decreto-lei.

Artigo 4.º

Obrigações do operador

1 — O operador obriga-se a transportar os passageiros munidos de títulos de transporte ou de outro meio de prova, nos termos do presente decreto-lei.

2 — São obrigações do operador, designadamente:

a) Publicitar os preços e horários, de forma clara e acessível, nos locais de venda dos títulos de transporte;

b) Publicitar os direitos e obrigações estabelecidos no âmbito do contrato de transporte, nomeadamente as condições gerais de transporte;

c) Informar com antecedência razoável, através de meios adequados, sobre a decisão de supressão definitiva de serviços;

d) Informar os passageiros, através de meios adequados, da supressão temporária de serviços e, sendo caso disso, apresentar os serviços alternativos ao dispor do passageiro;

e) Publicitar no local de embarque que não disponibilize meios de aquisição de títulos de transporte da possibilidade de adquirir títulos pela Internet, bem como a localização da estação ferroviária mais próxima em que exista bilheteira ou máquina de venda automática;

f) Prestar ao passageiro todas as informações que se mostrem necessárias;

g) Prestar o serviço objecto do contrato de transporte com segurança e qualidade, nos termos da legislação aplicável;

h) Disponibilizar o livro de reclamações, nos termos da legislação aplicável.

3 — O operador está obrigado a disponibilizar nas estações os horários dos serviços regulares da linha em que a respectiva estação se insere, bem como os preços dos títulos de transporte aplicados a essa linha.

4 — Nos casos em que não se reúnam as condições necessárias para a divulgação de informação referida nos

números anteriores, o operador deve publicitar a forma alternativa de acesso a essa informação.

5 — O operador está obrigado a disponibilizar a aquisição de títulos de transporte, nomeadamente através de bilheteiras de atendimento ao público ou de máquinas de venda automática de títulos de transporte, ou por terminal Multibanco, e caso seja possível através da Internet ou qualquer outra tecnologia de informação generalizadamente acessível.

6 — Sempre que na estação de embarque não exista bilheteira ou máquina de venda automática de títulos de transporte, o operador obriga-se a permitir ao passageiro a aquisição do respectivo título em trânsito.

7 — Nos locais em que o operador tenha serviço de atendimento ao público está obrigado a disponibilizar informação sobre:

- a) Condições de acesso para pessoas com mobilidade condicionada;
- b) Condições de transporte para bagagens, animais de companhia e velocípedes;
- c) Disponibilidade de serviços a bordo;
- d) Existência e localização do livro de reclamações, nos termos da legislação aplicável;
- e) Os horários e preços dos serviços de transporte de passageiros que pratica.

8 — Desde que tecnicamente possível, o operador deve prestar aos passageiros durante a viagem informação sobre eventuais atrasos, identificar a próxima estação e as principais correspondências.

9 — O operador obriga-se a assinalar, devidamente, em todos os comboios de passageiros lugares reservados, por ordem prioritária, destinados a pessoas com mobilidade condicionada, grávidas e pessoas com crianças de colo.

Artigo 5.º

Transporte de passageiros com mobilidade condicionada

1 — O operador obriga-se a estabelecer regras de acesso não discriminatórias aplicáveis ao transporte de pessoas com mobilidade condicionada.

2 — O operador obriga-se a prestar assistência às pessoas com mobilidade condicionada durante a realização do transporte e durante o embarque e desembarque.

3 — O operador e o gestor de estação estão obrigados a prestar assistência às pessoas com mobilidade condicionada, nas estações e no acesso aos comboios.

4 — As cadeiras portáteis, ou de rodas, e outros equipamentos utilizados por passageiros com mobilidade condicionada, ou crianças, são sempre admitidas como bagagem pessoal, independentemente das suas dimensões.

5 — Sem prejuízo do direito a indemnização a que haja lugar no caso de perda ou inutilização dos equipamentos referidos no número anterior durante o transporte, o operador está obrigado a adoptar, de imediato, as medidas necessárias para responder às necessidades de mobilidade do passageiro afectado.

Artigo 6.º

Deveres e obrigações dos passageiros

1 — O acesso ao serviço de transporte ferroviário implica o cumprimento por parte dos passageiros do disposto neste decreto-lei e da demais legislação aplicável.

2 — É proibido aos passageiros:

- a) Fazer uso do sinal de alarme fora do caso de perigo iminente;
- b) Utilizar os dispositivos de emergência fora dos casos em que tal se justifique;
- c) Entrar ou sair da carruagem quando esta esteja em movimento, ou depois do sinal sonoro que anuncia o fecho das portas ou sempre que, por aviso sonoro ou equivalente, tal seja determinado;
- d) Entrar ou sair da carruagem por lado que não corresponda a plataforma de serviço de passageiros;
- e) Passar de uma carruagem para outra em andamento, quando não haja comunicação interna;
- f) Entrar nas carruagens sem que tenham saído todos os passageiros que o desejem fazer;
- g) Aproximar-se da borda da plataforma aquando da aproximação de outro comboio e, em qualquer caso, ultrapassar o limite que se encontre marcado na plataforma de embarque, antes da chegada do comboio;
- h) Ocupar lugar reservado a pessoas com mobilidade condicionada, grávidas e pessoas com crianças de colo, excepto se os mesmos não forem manifestamente necessários para o efeito;
- i) Ocupar lugar ou compartimento reservado para os quais não tenha reserva ou ocupar mais lugares que os adquiridos;
- j) Abrir ou impedir que se fechem as portas exteriores das carruagens durante a marcha;
- l) Projectar para o exterior das carruagens quaisquer objectos;
- m) Colocar nos locais para tal reservados volumes que, pelo seu conteúdo, natureza ou forma, possam cair ou perturbar os outros passageiros em caso de choque, paragem brusca ou outras causas;
- n) Colocar volumes pesados ou sujos sobre os bancos ou apoiar os pés directamente sobre os estofos;
- o) Debruçar-se das janelas durante a marcha do comboio;
- p) Dedicar-se a qualquer actividade ou oferecer serviços sem prévia autorização do operador;
- q) Fazer peditórios, organizar colectas, recolher assinaturas ou realizar inquéritos sem autorização do operador;
- r) Transportar animais de companhia ou de assistência em violação das condições estabelecidas no presente decreto-lei;
- s) Pendurar-se em qualquer parte das carruagens ou dos seus acessórios ou manter-se nos estribos durante a marcha;
- t) Entrar em compartimentos ou locais vedados ao acesso do público;
- u) Proceder a qualquer espécie de publicidade e distribuir ou afixar cartazes, panfletos ou outras publicações sem autorização do operador;
- v) Sujar as carruagens;
- x) Transportar armas que não estejam acondicionadas nos termos da legislação aplicável, salvo tratando-se de agentes de autoridade;
- z) Transportar matérias explosivas, incluindo material pirotécnico, substâncias facilmente inflamáveis, corrosivas ou radioactivas;
- aa) Transportar volumes que pela sua natureza, forma, dimensão ou cheiro possam causar incómodo aos outros passageiros ou danificar o material circulante;
- ab) Utilizar aparelhos sonoros ou fazer barulho de forma a incomodar os outros passageiros;

ac) Praticar actos ou proferir expressões que perturbem a boa ordem dos serviços ou incomodem os outros passageiros.

3 — Os passageiros devem respeitar as instruções dadas pelos agentes de fiscalização, no âmbito do exercício das suas funções.

4 — Nos casos em que o incumprimento pelos passageiros dos deveres que lhes incumbem perturbe os outros passageiros, cause danos ou interfira com a boa ordem do serviço de transporte, os agentes do operador encarregues da fiscalização podem determinar a sua saída do comboio, recorrendo à força de segurança pública competente em caso de incumprimento dessa determinação, sem prejuízo do disposto no artigo 35.º

5 — Os passageiros cuja saída do comboio seja determinada nos termos do número anterior não têm direito a qualquer reembolso do preço do título de transporte.

Artigo 7.º

Título de transporte

1 — O passageiro está obrigado a munir-se de título de transporte e a conservá-lo até ao final da viagem, saída do cais ou da estação, devendo apresentá-lo aos agentes do operador encarregues da fiscalização sempre que solicitado.

2 — Em caso de desmaterialização, deterioração ou perda do título de transporte, o passageiro pode provar a sua existência por meio de factura, recibo ou outro documento comprovativo da aquisição e validade do título de transporte.

3 — O passageiro que inicie a sua viagem num local onde não se efectua a venda de títulos de transporte ou onde não seja possível obter esse título fica obrigado a adquiri-lo, logo após o embarque, no decurso da viagem.

4 — O título de transporte é válido apenas para o tipo de serviço para que foi adquirido, salvo se as condições gerais de transporte permitirem a sua utilização noutra tipo de serviço.

5 — O passageiro sem título de transporte válido fica sujeito às sanções previstas na Lei n.º 28/2006, de 4 de Julho, que regula as condições de utilização do título de transporte válido nos transportes colectivos.

Artigo 8.º

Passageiros com direito a transporte sem custo para o utilizador

1 — Os passageiros com direito a transporte sem custo para o utilizador, nos termos da legislação aplicável ou por acordos estabelecidos com o operador, devem munir-se de um título de transporte comprovativo desse direito.

2 — O título a que se refere o número anterior é emitido mediante prévia identificação da entidade responsável pelo respectivo pagamento, em termos que possibilitem a efectiva contabilização e ressarcimento do operador do valor das reduções ou isenções legalmente impostas.

3 — O disposto no presente artigo não se aplica àqueles que, no desempenho de funções públicas de fiscalização da actividade de transporte ferroviário, de investigação criminal, ou de manutenção da ordem e da segurança pública, necessitem de livre acesso ao transporte.

Artigo 9.º

Transporte de volumes portáteis, velocípedes e animais admitidos nas carruagens

1 — Aos passageiros é permitido levar nas carruagens, gratuitamente, bagagem de mão e objectos portáteis de uso pessoal desde que as suas dimensões não excedam, individualmente, 100 cm × 60 cm × 30 cm.

2 — Incumbe aos passageiros a guarda e vigilância dos seus volumes de mão e dos animais de companhia e de assistência respectivos.

3 — É permitido aos passageiros transportar gratuitamente animais de companhia que não ofereçam perigosidade desde que devidamente encerrados em contentor apropriado que possa ser transportado como volume de mão.

4 — Cada passageiro não pode transportar mais de um contentor com animais de companhia, nas condições referidas no número anterior.

5 — Para além do disposto no n.º 3, é também admitido o transporte de cães não encerrados desde que não ofereçam perigosidade, estejam devidamente açaimados, contidos à trela curta e acompanhados do respectivo boletim de vacinas actualizado e da licença municipal.

6 — Nos termos dos números anteriores, apenas é permitido o transporte de um cão por passageiro, mediante título de transporte próprio.

7 — Os cães de assistência acompanhantes de pessoas com deficiência são transportados nas carruagens, gratuitamente e não açaimados, nos termos do Decreto-Lei n.º 74/2007, de 27 de Março.

8 — É proibido o transporte de animais perigosos e potencialmente perigosos, nos termos previstos no Decreto-Lei n.º 312/2003, de 17 de Dezembro, na redacção que lhe foi dada pela Lei n.º 49/2007, de 31 de Agosto.

9 — Sem prejuízo do disposto no presente decreto-lei, as condições gerais do transporte definem a quantidade de bagagens de mão e objectos portáteis admitidos gratuitamente nas carruagens, bem como as condições de transporte de velocípedes.

Artigo 10.º

Transporte e entrega de automóveis e motociclos

As condições de transporte e entrega de automóveis ou motociclos são definidas pelo operador, sujeitas a aprovação pelo IMTT, I. P.

Artigo 11.º

Despacho de bagagens

1 — Sempre que por razões de segurança o operador não admita bagagens de mão ou objectos portáteis, estas podem ser despachadas sem qualquer acréscimo de preço.

2 — O passageiro pode, ainda, mediante a apresentação do título de transporte, efectuar o despacho de bagagens até ao local de destino, caso este serviço esteja disponível e mediante as condições fixadas pelo operador.

3 — São admitidos como bagagem, eventualmente sujeita a despacho, os instrumentos de música portáteis, instrumentos e ferramentas profissionais, incluindo o material para representações artísticas, bem como equipamentos para prática desportiva.

4 — Os operadores não são obrigados a aceitar para transporte como bagagem despachada mais do que três volumes ou objectos cujo peso unitário seja superior a 40 kg.

5 — São excluídos do transporte como bagagem despachada as matérias ou objectos perigosos, designadamente armas não acondicionadas nos termos da legislação aplicável, matérias explosivas ou inflamáveis, radioactivas, corrosivas, venenosas ou susceptíveis de provocar infecção.

6 — Se o operador tiver fundadas suspeitas de que as bagagens contêm objectos excluídos do transporte, pode solicitar a quem as apresenta a despacho a sua abertura para verificação do conteúdo, sob pena de poder recusar o seu transporte.

7 — O operador define o modelo de documento de despacho, podendo também estabelecer condições suplementares para a admissão, acondicionamento e transporte de bagagens.

Artigo 12.º

Armazenagem de bagagens

1 — A armazenagem de bagagens na estação de destino é gratuita durante quarenta e oito horas a contar da hora da sua chegada, findas as quais o operador cobra o preço fixado e divulgado para o armazenamento.

2 — O operador não é obrigado a conservar as bagagens armazenadas por período superior a 15 dias.

3 — Findo esse prazo, se as mesmas não tiverem sido retiradas pelo interessado, o operador tem direito a proceder à sua venda em hasta pública, com prévio aviso ao expedidor ou anúncio num dos jornais mais lidos na região.

4 — No caso de géneros sujeitos a rápida deterioração, o prazo indicado no número anterior é reduzido a vinte e quatro horas e a venda efectua-se sem aviso e anúncio prévios.

Artigo 13.º

Objectos abandonados

1 — O operador ou o gestor da estação providenciam o encaminhamento dos objectos, valores ou volumes abandonados pelos passageiros nos comboios ou nas estações para um local designado para o efeito, onde devem ser guardados até que os seus proprietários os reclamem, por um período não inferior a 30 dias.

2 — Na falta de reclamação dos bens e findo o prazo referido no número anterior, as entidades neste referidas têm direito a proceder à sua venda em hasta pública, com prévio anúncio num dos jornais mais lidos na região e prévio aviso ao possuidor, caso exista identificação e morada do mesmo.

3 — No caso de géneros sujeitos a rápida deterioração, o prazo indicado no n.º 1 é reduzido para vinte e quatro horas e a venda efectua-se sem aviso e anúncio prévios.

4 — No caso de abandono de animais, estes devem ser encaminhados para o centro de recolha da área de destino.

Artigo 14.º

Interrupção de viagem por iniciativa do passageiro

Salvo estipulação em contrário resultante das condições gerais de transporte emitidas pelo operador, não é permitida interrupção e retoma da viagem por iniciativa do passageiro para continuação posterior.

Artigo 15.º

Supressão temporária de serviços

1 — Em caso de supressão temporária de um serviço, em todo ou em parte do percurso, o operador obriga-se a fazer seguir o passageiro e a sua bagagem, volumes

portáteis ou animais de companhia ou de assistência, sem qualquer acréscimo de preço, por outro comboio que sirva a sua estação de destino, pela mesma linha ou por outro itinerário, de maneira a permitir-lhe chegar ao destino com o menor atraso possível.

2 — Nos casos em que não se mostre viável dar cumprimento, em tempo útil, ao disposto no número anterior, o operador, sempre que possível, obriga-se a disponibilizar ao passageiro, sem qualquer acréscimo de preço, outros modos de transporte que lhe permitam completar a viagem.

3 — No caso de supressão temporária e não optando por aceitar as alternativas referidas no números anteriores, o passageiro tem direito ao reembolso do valor do preço do título de transporte e ao recaminhamento para o local de origem no mais curto prazo possível e em condições de transporte equivalentes.

4 — O disposto nos números anteriores não prejudica o previsto nos artigos 25.º e seguintes.

Artigo 16.º

Reembolso do título de transporte

1 — Se o passageiro não utilizar o título de transporte por motivo alheio ao operador, não há lugar a qualquer reembolso, salvo o disposto no número seguinte.

2 — Nos serviços de transporte regional, inter-regional e de longo curso, o passageiro tem direito a reaver até 75 % do valor pago, pelo título de transporte, desde que o reembolso seja solicitado:

a) Até três horas antes do início da viagem, quando se trate de serviços de transporte com lugar reservado;

b) Até trinta minutos antes do início da viagem, quando se trate de serviços de transporte regional e inter-regional.

3 — Há direito a reembolso do preço do título de transporte pago pelo passageiro se, por razões imputáveis ao operador, o atraso à partida exceder trinta minutos em viagens com duração inferior a uma hora ou exceder sessenta minutos em viagens com duração igual ou superior a uma hora.

4 — O disposto no número anterior não é aplicável se o passageiro embarcar e se der início à viagem.

5 — Há direito a reembolso do preço do título de transporte pago pelo passageiro se, por razões imputáveis ao operador, a duração efectiva da viagem, acrescida do atraso à partida, exceder em mais de 50 % o tempo de viagem estabelecido no horário.

6 — O atraso à partida referido no número anterior só é contabilizado quando for igual ou superior a sessenta minutos.

7 — O disposto nos n.ºs 3 e 5 não se aplica aos serviços urbanos e suburbanos nem quando o passageiro tenha adquirido o título de transporte depois da divulgação do atraso.

8 — O reembolso ou pagamento de quaisquer quantias a que se refere o presente artigo impede a utilização do título de transporte que o tenha suportado.

9 — Sempre que o atraso ou a supressão seja imputável a actos da responsabilidade do gestor da infra-estrutura ferroviária, o operador tem direito de regresso sobre este da importância paga por reembolso do título de transporte.

Artigo 17.º

Documentação do atraso ou supressão de serviços

1 — Nos atrasos superiores a uma hora, em relação ao tempo de viagem previsto no horário, ou no caso de supressão temporária de serviço que impeça a conclusão da viagem, o operador deve fornecer ao passageiro, sempre que este o solicite, documento que ateste a ocorrência e a duração do atraso.

2 — O modelo e os termos da disponibilização do documento referido no número anterior são comunicados pelos operadores ao IMTT, I. P., no prazo de 30 dias a partir da entrada em vigor do presente decreto-lei.

CAPÍTULO III

Preços de transporte

Artigo 18.º

Princípios gerais para a fixação de preços

1 — Os preços são calculados pelo operador por tipo de serviço e por origem e destino, para o período de um ano.

2 — Os preços praticados pelo operador devem, tendencialmente, assegurar proveitos que permitam a cobertura dos custos de exploração, níveis adequados de remuneração do capital investido e de autofinanciamento, tendo em conta a situação e condições do mercado relevante.

3 — A metodologia de cálculo dos preços deve promover a eficiência na afectação de recursos e a equidade dos preços praticados, reflectindo a qualidade do serviço, a distância e o tempo de percurso.

Artigo 19.º

Regras e critérios para a fixação dos preços

1 — A fixação de preços deve ter em conta, nomeadamente:

- a) A distância percorrida;
- b) O custo de exploração por passageiro/quilómetro;
- c) Os custos de natureza administrativa.

2 — O preço pode, ainda, reflectir factores de qualidade, segurança e conforto, bem como o tempo de percurso.

3 — O operador pode praticar descontos sobre o preço, nomeadamente em função do número de viagens ou de negócios jurídicos que celebre com passageiros.

Artigo 20.º

Regimes especiais de preços

1 — Os preços dos serviços de transporte ferroviário de passageiros, que a seguir se enumeram, obedecem ao seguinte:

- a) Os serviços de transporte urbano e suburbano ficam sujeitos ao disposto no n.º 2 do artigo 10.º do Decreto-Lei n.º 8/93, de 11 de Janeiro;
- b) Os serviços de transporte regionais e inter-regionais ficam sujeitos aos procedimentos de fixação e actualização de preços, a aprovar por regulamento do IMTT, I. P., tendo em conta os princípios e critérios constantes dos artigos 18.º e 19.º;

c) Os serviços de transporte de passageiros em que a tarifa seja fixada por contrato de serviço público ficam sujeitos às regras neste previstas.

2 — Os preços a que se refere o artigo 24.º ficam sujeitos ao disposto no presente capítulo, não devendo ser inferiores a 50 % do preço da viagem a que se aplicam.

Artigo 21.º

Fixação e divulgação dos preços

1 — Os preços dos serviços urbanos e suburbanos estão sujeitos a aprovação pelo IMTT, I. P., a qual deve ocorrer no prazo de 20 dias após a apresentação da respectiva proposta pelo operador.

2 — A proposta a que se refere o número anterior deve conter toda a informação relevante para a verificação da observância do regime de preços, podendo o IMTT, I. P., recusar a aprovação e a entrada em vigor dos preços dos serviços urbanos e suburbanos.

3 — Sem prejuízo do disposto no n.º 1 do artigo 18.º, podem ser fixados períodos diferentes para a revisão tarifária relativamente a serviços urbanos e suburbanos por despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças, da economia e dos transportes.

4 — Os preços dos serviços regionais e inter-regionais e de longo curso ficam sujeitos apenas ao dever de comunicação ao IMTT, I. P.

5 — Sem prejuízo do disposto no n.º 1 do artigo 18.º, podem ser fixados períodos diferentes para a vigência dos preços relativamente a serviços regionais, inter-regionais e de longo curso desde que tal seja requerido de forma fundamentada pelo operador e aprovado pelo IMTT, I. P., tendo em conta circunstâncias imprevisíveis e excepcionais.

6 — Não estão abrangidos pelo dever de comunicação ao IMTT, I. P., os preços que sofram redução praticados pontualmente em campanhas promocionais.

7 — Os preços dos serviços de transporte ferroviário e as suas alterações devem ser divulgados ao público com a antecedência mínima de 10 dias antes da sua entrada em vigor, através da afixação nos locais de venda dos títulos de transporte e, caso seja possível, da publicitação no sítio da Internet do operador.

CAPÍTULO IV

Títulos de transporte

Artigo 22.º

Títulos de transporte

1 — Os operadores emitem os seguintes títulos próprios obrigatórios:

- a) Títulos simples por tipo de serviço;
- b) Assinaturas mensais para o serviço urbano e suburbano.

2 — Os operadores podem criar outros títulos de transporte desde que o comuniquem ao IMTT, I. P., com a antecedência de 20 dias relativamente à data da sua divulgação.

3 — A criação de títulos de transporte, nos termos do número anterior, obriga o operador à divulgação ao público dos mesmos 10 dias antes da sua entrada em vigor.

4 — A criação, divulgação e emissão de títulos combinados de transporte rege-se por diploma legislativo próprio.

5 — Sem prejuízo do estabelecido no número anterior, o passageiro portador de títulos de transporte combinado fica sujeitos às disposições do presente decreto-lei.

Artigo 23.º

Indicações dos títulos de transporte

1 — O título de transporte deve conter a identificação do ou dos operadores, a entidade emitente, o tipo de serviço, a validade e o preço.

2 — O disposto no número anterior não prejudica a possibilidade de desmaterialização dos títulos de transporte por suporte magnético, electrónico ou outro.

3 — No caso de desmaterialização de títulos de transporte, o operador ou a entidade emitente deve mencionar os elementos essenciais, a que se refere o n.º 1, em recibo, factura ou outro documento equivalente.

Artigo 24.º

Redução de preços

1 — As crianças com idade superior a 4 anos e igual ou inferior a 12 anos usufruem de redução de preço nos títulos de transporte, nos termos do n.º 2 do artigo 20.º

2 — As crianças até aos 4 anos são transportadas gratuitamente desde que não ocupem lugar próprio, aplicando-se a redução prevista no número anterior quando ocupem lugar.

3 — As pessoas com idade igual ou superior a 65 anos usufruem de redução de preço nos títulos de transporte em 50 % do preço da viagem.

4 — A comprovação da idade é exigível aquando da aquisição do título de transporte e durante o período de utilização, mediante documento de identificação que permita a verificação da data de nascimento.

CAPÍTULO V

Responsabilidade civil

Artigo 25.º

Responsabilidade do operador

1 — O operador é responsável pelos danos causados ao passageiro e a bens por este transportados durante a viagem, sem prejuízo do direito de regresso sobre o gestor da infra-estrutura ferroviária caso os danos resultem de defeito dessa infra-estrutura ou avaria dos respectivos elementos.

2 — Fica excluída a responsabilidade do operador quando o passageiro não tenha observado os deveres e obrigações a que está obrigado, designadamente a aquisição do título de transporte e demais deveres relativos à segurança a respeitar relativa ao transporte.

Artigo 26.º

Responsabilidade do gestor da infra-estrutura ferroviária

O gestor da infra-estrutura ferroviária é responsável pelos danos causados aos passageiros e a bens por estes transportados, quando tais danos resultem de defeito de infra-estrutura, nomeadamente em estações ou cais, ou de avaria nos respectivos elementos, salvo nos casos em que a responsabilidade da gestão da infra-estrutura em causa esteja atribuída a outra entidade.

Artigo 27.º

Responsabilidade dos passageiros

O passageiro é responsável pelos danos causados ao operador e a terceiros, por si ou pelos seus volumes de mão, animais de companhia e bagagens.

Artigo 28.º

Limitação da responsabilidade do operador devido a atrasos ou supressão de serviços

1 — A indemnização por danos, devida por atrasos superiores aos previstos no artigo 16.º, por supressão de serviços regionais superiores a 50 km ou por supressão de serviços de longo curso, é no montante do valor do prejuízo provado, tendo este como limite o correspondente a 100 vezes o valor do preço pago pelo título de transporte, sujeito ao limite máximo de € 250.

2 — No caso de serviços urbano, suburbano e regional até 50 km, a indemnização referida no número anterior tem como limite até 25 vezes o valor do título pago.

3 — A indemnização por danos devida por atraso na entrega de bagagem, de automóveis ou motociclos, por facto imputável ao operador, corresponde ao montante do valor do prejuízo provado, tendo esta como limite € 100.

4 — A prova da existência e do montante do prejuízo incumbe ao lesado.

5 — O preço da viagem para efeitos do cálculo indemnizatório, quando o título de transporte abranja vários trajectos consecutivos, ou permita multiviagens, deve ser determinado na proporção do preço total pago pelo título.

6 — O valor a que se refere o n.º 1 é actualizado anualmente de acordo com o índice de inflação.

Artigo 29.º

Exclusão da responsabilidade do operador no transporte de automóveis, motociclos e velocípedes

1 — O operador não é responsável pelos danos causados nos automóveis ou outros veículos em operações de carga e descarga nos vagões efectuadas pelos passageiros, por danos motivados por excesso de peso dos volumes contidos no seu interior ou transportados em cima dos veículos.

2 — O operador não é responsável pelos danos ou perdas que se verifiquem nas bagagens ou outros objectos levados gratuitamente no interior dos automóveis ou de outros veículos.

Artigo 30.º

Limites da indemnização por perda ou danos em bagagens, automóveis, motociclos e velocípedes

1 — Considera-se que ocorre perda de bagagens e velocípedes despachados quando os mesmos não tenham chegado ao seu destino até ao final do 5.º dia a contar da data prevista para a chegada.

2 — Em caso de perda total ou parcial de automóveis ou motociclos, a indemnização a pagar ao passageiro corresponde ao montante do prejuízo que este provar, tendo como limite o valor comercial do veículo, não podendo o valor da indemnização exceder os limites aplicáveis no transporte internacional.

3 — A indemnização devida pelo operador, em caso de perda ou dano de bagagens e velocípedes despachados, tem como limite máximo € 100 por quilograma de peso bruto ou € 1500, consoante o valor que for menos elevado.

4 — A prova da existência e do montante do prejuízo incumbe ao lesado.

5 — O valor a que se refere o n.º 3 é actualizado anualmente de acordo com o índice de inflação.

Artigo 31.º

Meios alternativos de resolução de conflitos

Os conflitos entre os passageiros e os operadores podem ser resolvidos por recurso a meios alternativos de resolução de conflitos.

CAPÍTULO VI

Comunicações do operador e fiscalização

Artigo 32.º

Serviços urbanos, suburbanos, regionais, inter-regionais e de longo curso

1 — Os operadores devem comunicar, anualmente, ao IMTT, I. P., os serviços urbanos, suburbanos, regionais, inter-regionais e de longo curso em exploração.

2 — As alterações aos serviços urbanos e suburbanos carecem de prévia aprovação do IMTT, I. P.

Artigo 33.º

Dever de comunicação

1 — Os operadores devem apresentar, quando tal lhes seja solicitado pelo IMTT, I. P., toda a informação relativa a procedimentos necessária para atestar da conformidade dos procedimentos e práticas adoptadas em cumprimento do disposto no presente decreto-lei.

2 — As informações prestadas nos termos do número anterior, desde que tal seja solicitado e fundamentado pelo operador, ficam sujeitas a sigilo comercial.

Artigo 34.º

Fiscalização

1 — A fiscalização do cumprimento das obrigações que incumbem ao operador, por força do disposto no presente decreto-lei, cabe ao IMTT, I. P.

2 — O incumprimento pelo passageiro dos deveres que sobre ele recai, por força do disposto no presente decreto-lei, está sujeito a fiscalização por agentes do operador devidamente identificados e credenciados.

3 — O incumprimento a que se refere o número anterior é lavrado em auto de notícia, segundo modelo a aprovar pelo IMTT, I. P.

CAPÍTULO VII

Regime sancionatório

Artigo 35.º

Contra-ordenações

1 — Constituem contra-ordenações imputáveis ao operador, puníveis com coima de € 2500 a € 12 500:

a) A violação das obrigações a que se referem os artigos 4.º e 5.º;

b) O incumprimento das regras aplicáveis a objectos perdidos e armazenagem de bens transportados a que se referem os artigos 12.º e 13.º;

c) A recusa de emissão de documento comprovativo de atraso, nos termos do artigo 17.º;

d) O incumprimento das obrigações relativas à fixação e divulgação de preços a que se refere o artigo 21.º;

e) O incumprimento das obrigações relativas aos títulos de transporte a que se referem os artigos 22.º e 23.º;

f) A falta de comunicação e aprovação a que se referem os artigos 32.º e 33.º

2 — Constituem contra-ordenações imputáveis ao passageiro, puníveis com coima de € 50 a € 250, a violação dos deveres previstos no artigo 6.º, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

3 — O manuseamento dos dispositivos de emergência fora dos casos justificados e a utilização do sinal de alarme fora dos casos de perigo iminente são puníveis com coima de € 200 a € 1000.

4 — A aplicação das contra-ordenações previstas no presente artigo não prejudica a responsabilidade civil e criminal a que houver lugar.

5 — A tentativa e a negligência são sempre puníveis, sendo os limites máximos e mínimos das coimas reduzidos a metade.

Artigo 36.º

Instrução do processo e aplicação das coimas

1 — A instrução dos processos por contra-ordenações previstas no presente decreto-lei compete ao IMTT, I. P.

2 — A aplicação das coimas previstas neste decreto-lei é da competência do conselho directivo do IMTT, I. P.

Artigo 37.º

Produto das coimas

A afectação do produto das coimas faz-se da forma seguinte:

a) 60 % para o Estado;

b) 10 % para a entidade que levantou o auto;

c) 30 % para o IMTT, I. P.

CAPÍTULO VIII

Disposições finais e transitórias

Artigo 38.º

Transportes ocasionais e históricos

Em tudo o que não contrarie o disposto no presente decreto-lei e demais legislação aplicável, os serviços de transporte de passageiros ocasionais e históricos regem-se pelos termos contratualmente definidos.

Artigo 39.º

Regime transitório

Nos serviços de transporte de passageiros regionais e inter-regionais, a primeira fixação e divulgação de preços e respectiva actualização, num período inicial até cinco anos, após a entrada em vigor deste decreto-lei, está sujeita a aprovação expressa do IMTT, I. P., sob proposta fundamentada dos operadores que demonstre a observância dos princípios e regras constantes do capítulo III.

Artigo 40.º

Taxas

Pelos actos de aprovação da responsabilidade do IMTT, I. P., previstos no presente decreto-lei são cobradas taxas, as quais constam da respectiva tabela de taxas.

Artigo 41.º

Norma revogatória

1 — São revogados os artigos 38.º a 45.º e 66.º a 69.º do Regulamento para a Exploração e Polícia dos Caminhos-de-Ferro, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 39 780, de 21 de Agosto de 1954.

2 — É, ainda, revogada a tarifa geral de transportes dos caminhos de ferro — parte I, «Passageiros e bagagens», aprovada pela Portaria n.º 403/75, de 30 de Junho, na redacção dada pelas Portarias n.ºs 170/78, de 29 de Março, 526/79, de 29 de Setembro, 1116/80, de 31 de Dezembro, 1338/82, de 31 de Dezembro, 851/83, de 24 de Agosto, 309-A/84, de 23 de Maio, 31-R/85, de 12 de Janeiro, 733-L/86, de 4 de Dezembro, e 1080/92, de 24 de Novembro.

Artigo 42.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor 30 dias após a sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 7 de Fevereiro de 2008. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa* — *Fernando Teixeira dos Santos* — *Alberto Bernardes Costa* — *António José de Castro Guerra* — *Mário Lino Soares Correia* — *Pedro Manuel Dias de Jesus Marques*.

Promulgado em 11 de Março de 2008.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 13 de Março de 2008.

O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa*.

REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

Assembleia Legislativa

Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira n.º 10/2008/M

Recomenda ao Governo da República a revisão do Programa de Apoio Financeiro Porta 65 — Arrendamento por Jovens

O artigo 65.º da Constituição da República Portuguesa consagra o direito social a uma habitação, atribuindo ao Estado um conjunto de tarefas entre as quais a incumbência de estimular o acesso à habitação arrendada e, conseqüentemente, a responsabilidade de adoptar uma política adequada a estabelecer um sistema de renda compatível com o rendimento familiar.

A realidade tem vindo a comprovar que uma das formas de acesso à habitação é o arrendamento, que, associado a

um apoio estatal, constitui um importante contributo para o segmento jovem da população. Em particular os agregados familiares jovens têm a oportunidade de se organizar, permitindo de igual modo a emancipação familiar de muitos jovens que não encontram as condições adequadas ao seu desenvolvimento pessoal no seio familiar.

Acresce que a mobilidade conferida pela habitação arrendada liberta os jovens de compromissos de longa duração, como acontece na actual modalidade de aquisição de habitação, em que na esmagadora maioria dos casos só é possível com o recurso ao financiamento bancário.

Esta é muitas vezes uma exigência do mercado de trabalho, quer numa fase inicial de acesso quer no processo de solidificação de uma carreira profissional, em que a habitação não pode constituir um entrave ao percurso profissional dos jovens, mas pelo contrário deve criar condições para o desenvolvimento profissional e garantir o acesso a uma solução habitacional através do arrendamento. Além disso, o arrendamento constitui uma estratégia de gestão urbana, pois permite reabilitar e revitalizar os núcleos históricos ou áreas antigas dos centros urbanos.

Com o anúncio do novo programa de apoio ao arrendamento designado pelo Porta 65, em alusão expressa ao artigo da Constituição, gerou-se uma grande expectativa, sobretudo quando estava em causa melhorar o regime do incentivo ao arrendamento jovem em vigor através do Decreto-Lei n.º 162/92, de 5 de Agosto.

O novo regime, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 308/2007, de 3 de Setembro, cumpriu a promessa de revogação do incentivo ao arrendamento jovem e criou o programa Porta 65 como um instrumento de apoio financeiro ao arrendamento por jovens com idade entre os 18 e os 30 anos, mediante a concessão de uma subvenção mensal, devendo corresponder a um estímulo adequado à fase inicial da vida dos jovens.

No entanto, o período de vigência do novo programa veio demonstrar que o fim do anterior programa de arrendamento e a introdução do Porta 65, ao invés de melhorar e reforçar o sistema de incentivo ao arrendamento jovem existente, veio diminuir drasticamente este apoio, verificando-se a diminuição do número de candidaturas devido aos novos critérios. Os valores máximos de renda para cada tipologia, as regras de redução do apoio ao longo do período de vigência, que por sua vez é insuficiente, são os principais causadores do insucesso da medida.

A realidade da Região Autónoma da Madeira é ainda mais elucidativa do resultado do novo programa. Actualmente, só existem duas candidaturas ainda em fase de apreciação, enquanto no anterior regime, no último ano de vigência, foram apoiados cerca de 100 jovens, incluindo agregados familiares jovens.

Esta situação, decorrente do novo regime, exige de imediato uma revisão da Portaria n.º 1515-A/2007, de 30 de Novembro, no que se refere aos valores máximos de renda, de forma que os milhares de jovens que pelo País se sentiram defraudados e frustrados nas suas expectativas possam ainda recorrer ao arrendamento como solução habitacional.

No caso da Região Autónoma da Madeira, entendemos que, qualquer que seja o valor fixado, deve ser tido em consideração, tal como é reconhecido pela legislação nacional, nomeadamente na Portaria n.º 500/97, de 21 de Julho, em vigor no âmbito da habitação a custos controlados, onde os custos de construção e venda são superiores