

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Declaração de Rectificação n.º 15/2003

Para os devidos efeitos se declara que a Lei n.º 99/2003, de 27 de Agosto, que aprova o Código do Trabalho, publicada no *Diário da República*, 1.ª série-A, n.º 197, de 27 de Agosto de 2003, saiu com as seguintes incorrecções, que assim se rectificam:

No n.º 3 do artigo 166.º, onde se lê:

«3 — O disposto no número anterior é ainda aplicável a actividades caracterizadas pela necessidade de assegurar a continuidade do serviço ou de produção, nomeadamente recepção, tratamento ou cuidados de saúde em hospitais ou estabelecimentos semelhantes, instituições residenciais e prisões, incluindo os médicos em formação:

- a) Portos ou aeroportos;
- b) Imprensa, rádio, televisão, produção cinematográfica, correios, telecomunicações, serviço de ambulâncias, sapadores-bombeiros ou protecção civil;
- c) Produção, transmissão e distribuição de gás, água, electricidade, recolha de lixo ou instalações de incineração;
- d) Indústrias em que o processo de trabalho não possa ser interrompido por motivos técnicos;
- e) Investigação e desenvolvimento;
- f) Agricultura;
- g) Transporte de passageiros em serviços regulares de transporte urbano;
- h) Transporte ferroviário em relação a trabalhadores que prestem trabalho intermitente, em comboios ou aqueles cuja prestação esteja ligada à continuidade e regularidade do tráfego ferroviário;
- i) Havendo acréscimo previsível de actividade no turismo e nos serviços postais entre outras;
- j) Caso fortuito ou motivo de força maior;
- l) Em caso de acidente ou de risco de acidente iminente.»

deve ler-se:

«3 — O disposto no número anterior é ainda aplicável a actividades caracterizadas pela necessidade de assegurar a continuidade do serviço ou de produção, nomeadamente:

- a) Recepção, tratamento ou cuidados de saúde em hospitais ou estabelecimentos semelhantes, instituições residenciais e prisões, incluindo os médicos em formação;
- b) Portos ou aeroportos;
- c) Imprensa, rádio, televisão, produção cinematográfica, correios, telecomunicações, serviço de ambulâncias, sapadores-bombeiros ou protecção civil;
- d) Produção, transmissão e distribuição de gás, água, electricidade, recolha de lixo ou instalações de incineração;
- e) Indústrias em que o processo de trabalho não possa ser interrompido por motivos técnicos;
- f) Investigação e desenvolvimento;
- g) Agricultura;
- h) Transporte de passageiros em serviços regulares de transporte urbano;

- i) Transporte ferroviário em relação a trabalhadores que prestem trabalho intermitente, em comboios ou aqueles cuja prestação esteja ligada à continuidade e regularidade do tráfego ferroviário;
- j) Havendo acréscimo previsível de actividade no turismo e nos serviços postais entre outras;
- l) Caso fortuito ou motivo de força maior;
- m) Em caso de acidente ou de risco de acidente iminente.»

Na alínea b) do n.º 1 do artigo 296.º, onde se lê «ndemnização» deve ler-se «indemnização».

Assembleia da República, 21 de Outubro de 2003. — A Secretária-Geral, em substituição, *Conceição Henriques*.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E HABITAÇÃO

Decreto-Lei n.º 268/2003

de 28 de Outubro

A mobilidade urbana cresceu de forma exponencial e alterou-se muito significativamente nas últimas décadas, especialmente nas áreas metropolitanas, em consequência do desenvolvimento económico, social e urbanístico.

Fruto da dispersão urbanística residencial e da desnuclearização das actividades, a mobilidade nos espaços metropolitanos é hoje uma realidade muito diversificada e complexa, marcada pela utilização crescente do transporte individual, por maior tempo e custo das deslocações e pelo agravamento das condições de sustentabilidade energética.

O desequilíbrio da repartição modal — tendencialmente menos favorável ao transporte público — tem vindo a reflectir-se significativamente na diminuição da atractividade das nossas cidades e na perda de qualidade de vida dos seus residentes.

Alcançar-se uma mobilidade sustentada é assim um objectivo estratégico que coloca novos desafios à organização e gestão do sistema de transportes e traz responsabilidades acrescidas às autoridades públicas.

Impõe-se, para isso, alicerçar a qualidade do sistema de transportes públicos em vectores fundamentais — política global de ordenamento do território e dos transportes, integração de redes e serviços, qualidade do serviço público de transportes e redução do peso do transporte individual nas deslocações metropolitanas.

A articulação entre os sistemas do ordenamento do território e dos transportes condiciona em larga medida o sucesso do funcionamento das cidades e, especialmente, das áreas metropolitanas, pelo que é indispensável a adopção de políticas de ordenamento do território e dos transportes concordantes e complementares.

A integração de redes e serviços implica a consagração de uma visão sistémica — intermodal — como resposta às necessidades presentes na cadeia de deslocações em diversos modos.

A integração física nas chamadas *interfaces* ou pontos de correspondência tem de merecer uma maior atenção

para não impor graus de atrito insuportáveis ou disuasores do recurso ao transporte público.

A optimização e diversificação das cadeias de deslocação, tornando as viagens desde a origem ao destino mais flexíveis, eficientes e agradáveis — pela viabilidade da oferta e escolha de modos de transporte mais adequados para cada segmento da procura — constituem também medidas indispensáveis.

Da mesma forma se requerem a integração tarifária, a coordenação da exploração dos serviços e a integração da informação ao público, evitando-se situações, hoje existentes, redutoras da mobilidade em transporte público.

A modernização e diversificação da exploração dos serviços de transporte público constitui igualmente uma aposta fundamental tanto para a fidelização dos actuais utilizadores, como para a captação dos estratos da procura aderentes ao transporte individual.

Caminhar neste sentido pressupõe a celebração de contratos de serviço público, entre a Administração e os operadores de transporte, onde estejam fixados níveis e padrões de qualidade de serviço exigentes e garantido o fornecimento desses serviços a custos acessíveis, de acordo com princípios de equidade e coesão social.

Na mesma medida, são ainda indispensáveis apostas na actualização tecnológica, na informação e comunicação com o utilizador e na sensibilização dos cidadãos.

A competitividade do transporte público face ao transporte individual exige, ainda, a adopção de medidas que restrinjam selectivamente os benefícios da utilização do automóvel, influenciando as escolhas em favor do transporte público como alternativa de deslocação no espaço metropolitano.

É, pois, no contexto da sustentabilidade energética e ambiental e da qualidade do serviço público que se deverá desenvolver a intervenção pública em matéria de mobilidade e transportes nas áreas metropolitanas.

Assim, o Governo decidiu, face à necessidade urgente de melhorar o quadro de vida nas nossas duas áreas metropolitanas, actuando sobre os seus sistemas de transportes e no cumprimento do seu programa, criar autoridades metropolitanas de transportes nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto, que têm a sua génese nas comissões metropolitanas de transportes, previstas na Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres (Lei n.º 10/90, de 17 de Março).

A intervenção pública destas autoridades, pela sua natureza e âmbito territorial, aconselha a criação de uma autoridade metropolitana de transportes que privilegie a repartição de responsabilidades, de forma coordenada, entre o ministério da tutela do sector dos transportes, a autarquia do centro urbano principal e as outras autarquias das áreas metropolitanas.

Assim, o sentido prospectivo e estratégico da actuação das autoridades determinou o envolvimento de todas as autarquias das áreas metropolitanas na respectiva estrutura orgânica, o que ficou garantido através da participação das instâncias metropolitanas existentes, enquanto a importância na hierarquia da rede urbana nacional dos centros urbanos principais de Lisboa e do Porto — núcleos centrais das áreas metropolitanas — como destinos da maior parte das viagens diárias aconselhou que fosse reservado um lugar de destaque às respectivas Câmaras Municipais.

As autoridades que ora se criam assumem para os respectivos espaços metropolitanos as competências no sector dos transportes que, até agora, se encontravam

dispersas por organismos da administração central e pelas autarquias locais.

Para além das responsabilidades pela coordenação entre modos de transporte, terão competências em domínios como o planeamento, a programação de investimentos em grandes infra-estruturas, a organização do mercado, o financiamento e a tarifação, a investigação e o desenvolvimento e a promoção do transporte público.

Naturalmente que o exercício destas competências respeitará o princípio da subsidiariedade, pelo que se mantêm intactas as atribuições das instâncias municipais que não contendam com o sistema de transportes metropolitano.

As autoridades, por seu lado, assumirão também elas, de forma gradual e progressiva, o exercício das atribuições e competências que lhes são cometidas pelo presente diploma.

A acção destas novas autoridades é assegurada pelos seus órgãos consultivo e de direcção político-institucional, coadjuvados por uma direcção técnica, cuja criação tem por objectivo garantir a consolidação do conhecimento e a reunião de competências técnicas com a continuidade necessária a uma maior eficácia.

Uma questão central do ponto de vista do equilíbrio do conjunto da operação de transportes é o financiamento do sistema de transportes da área metropolitana. As diversas implicações financeiras, no que respeita aos investimentos em infra-estruturas, financiamento à exploração e respectivas fontes, regimes tarifários e grau de cobertura dos custos pelas receitas tarifárias, são matérias cuja resolução é essencial.

Neste domínio, o Governo irá, em conjugação com as autarquias, empenhar-se por forma que fiquem garantidas condições financeiras que favoreçam a qualidade do serviço público disponibilizado a todos os cidadãos, sem assimetrias, permitindo, simultaneamente, o equilíbrio económico-financeiro das empresas operadoras.

A organização e acção das autoridades metropolitanas de transportes criadas por este diploma assentam na coordenação, estratégia, subsidiariedade, participação, inovação, transparência e comunicação, todos pressupostos indispensáveis para assegurar as deslocações, em moldes eficazes, nas duas áreas metropolitanas.

As autoridades metropolitanas estabelecerão com os organismos da administração central reguladores do transporte público rodoviário e ferroviário no espaço nacional relações de articulação e complementaridade funcional, inerentes à interpenetração das respectivas escalas territoriais de intervenção, subordinando a sua actuação a todas as regras de âmbito nacional, emitidas por aqueles reguladores.

Nos termos legais, foram ouvidas a Associação Nacional de Municípios Portugueses, as Juntas Metropolitanas de Lisboa e do Porto e as entidades empresariais e profissionais do sector dos transportes. Foram ainda ouvidas a Câmara Municipal de Lisboa e a Câmara Municipal do Porto.

Assim:

No uso da autorização legislativa concedida pela Lei n.º 26/2002, de 2 de Novembro, e nos termos das alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Criação

São criadas a Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa e a Autoridade Metropolitana de

Transportes do Porto, adiante designadas conjuntamente por AMT.

Artigo 2.º

Regime jurídico

1 — As AMT regem-se pelos respectivos estatutos, a aprovar por decreto-lei, subordinados às disposições do presente diploma, por outras normas legais que lhe forem especificamente aplicáveis e, subsidiariamente, pelo regime jurídico aplicável aos institutos públicos.

2 — Verificada a condição prevista no n.º 4 do artigo 11.º, o regime jurídico das AMT será objecto de redefinição em diploma próprio.

Artigo 3.º

Natureza e objecto

1 — As AMT são pessoas colectivas de direito público, dotadas de autonomia administrativa e financeira, que têm por objecto o planeamento, a coordenação e organização do mercado e o desenvolvimento e a gestão dos sistemas de transportes no âmbito metropolitano.

2 — As AMT ficam sujeitas à superintendência do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação e, enquanto não se verificar o disposto no n.º 4 do artigo 11.º, à tutela económica e financeira conjunta dos Ministros das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Habitação.

Artigo 4.º

Âmbito territorial

O âmbito territorial das AMT abrange o território actual de cada uma das áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto.

Artigo 5.º

Atribuições

1 — São atribuições das AMT, em matéria de planeamento:

- a) Propor e executar as directrizes da política de transportes para as respectivas áreas metropolitanas, no sentido de favorecer a mobilidade em transporte público;
- b) Proceder ao planeamento estratégico do sistema de transportes, elaborando, designadamente, o plano metropolitano de mobilidade e transportes, em articulação com os instrumentos de gestão territorial aplicáveis;
- c) Planear redes e serviços de transportes públicos metropolitanos, rodoviários, ferroviários e fluviais, incluindo a localização de *interfaces* e terminais, assegurando a integração e exploração coordenada entre os vários modos de transporte e o estabelecimento de limitações ao transporte individual;
- d) Efectuar o planeamento e programação das infra-estruturas rodoviárias e ferroviárias de interesse metropolitano e supervisionar e coordenar a sua execução;
- e) Promover a intermodalidade, assegurando a integração física e tarifária dos vários modos

de transporte com influência a nível metropolitano;

- f) Acompanhar a elaboração dos instrumentos de gestão territorial, de escala municipal e regional da respectiva área metropolitana, bem como dos instrumentos sectoriais de escala nacional, designadamente integrando as estruturas de coordenação.

2 — São atribuições das AMT, em matéria de organização do mercado:

- a) Avaliar a eficiência e qualidade dos serviços de transportes públicos de passageiros;
- b) Fiscalizar o cumprimento das leis e regulamentos aplicáveis no âmbito das suas atribuições, bem como o cumprimento dos contratos, concessões ou autorizações, e dos programas de exploração.

3 — São atribuições das AMT, em matéria de financiamento e tarifação:

- a) Estabelecer as obrigações inerentes ao serviço público de transporte metropolitano, no quadro das determinações estabelecidas pelo Governo;
- b) Gerir, no quadro das determinações estabelecidas pelo Governo, o financiamento do sistema de transportes públicos de passageiros, bem como de *interfaces*, nas respectivas áreas metropolitanas, assegurando a atribuição das verbas provenientes das diversas fontes de recursos destinadas a essa finalidade;
- c) Desenvolver um sistema tarifário integrado inserido numa política de financiamento que privilegie os princípios do utilizador pagador, da coesão económica e social e da sustentabilidade dos operadores;
- d) Definir os princípios e regras tarifárias aplicáveis às infra-estruturas, *interfaces* e estacionamentos de interesse metropolitano;
- e) Implementar sistemas de bilhética e regular a comercialização dos títulos de transporte multimodais e a distribuição das receitas deles provenientes;
- f) Promover o estabelecimento de mecanismos de regulação, programação, incentivo e apoio financeiro à aquisição e renovação de frotas e implementação de novas tecnologias, no âmbito das políticas para o sector.

4 — São atribuições das AMT, em matéria de promoção do transporte público:

- a) Promover a imagem global dos sistemas de transportes públicos, tendo como principal objectivo a captação de utilizadores;
- b) Divulgar a oferta de serviços, criando, gerindo e desenvolvendo meios de informação e comunicação com os utilizadores;
- c) Promover iniciativas de inovação tecnológica e de serviços, de forma, designadamente, a melhorar a qualidade e segurança nos transportes, fomentando uma nova cultura de mobilidade em transportes públicos.

5 — São atribuições das AMT, em matéria de investigação e desenvolvimento:

- a) Apoiar, participar e financiar, no âmbito dos planos de actividades aprovados, projectos de

investigação sobre transportes públicos e mobilidade urbana;

- b) Promover a implantação de projectos inovadores e acções piloto, com efeitos demonstrativos sobre transportes públicos e mobilidade urbana.

Artigo 6.º

Competências

1 — Para o desempenho das atribuições definidas no artigo anterior, os órgãos executivos das AMT têm as seguintes competências:

- a) Realizar inquéritos e estudos preparatórios e elaborar planos de mobilidade e transportes das respectivas áreas metropolitanas, bem como as suas alterações, e propor ao Governo a sua aprovação;
- b) Propor ao Governo as medidas e diplomas legislativos e regulamentares necessários à implantação dos planos de mobilidade e transportes e ao ordenamento dos sistemas de transportes das respectivas áreas metropolitanas e à sua articulação com o ordenamento do território;
- c) Pronunciar-se sobre todos os assuntos da sua esfera de atribuições sobre os quais sejam consultados pelos órgãos e entidades estatais e autárquicas e sobre investimentos na rede viária municipal e nacional, bem como sobre a gestão do estacionamento nos municípios das respectivas áreas metropolitanas;
- d) Promover a concertação dos entes públicos e entidades operadoras com vista à execução coordenada dos planos de mobilidade e de transportes, nomeadamente através da celebração, sujeita à aprovação dos Ministros das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Habitação nos casos que envolvam financiamento do Orçamento do Estado, de contratos-programa com as entidades gestoras das infra-estruturas, no tocante à programação, execução e financiamento dos investimentos e à gestão e manutenção das redes e seus equipamentos;
- e) Elaborar regulamentos nos casos previstos na lei e quando se mostrem indispensáveis ao exercício das suas atribuições;
- f) Fixar e cobrar taxas pelos serviços que venham a prestar no âmbito das suas atribuições e competências;
- g) Emitir determinações e recomendações concretas, difundir informações e praticar outros actos necessários ou convenientes à prossecução das suas atribuições;
- h) Proceder à divulgação do quadro normativo em vigor e das suas competências e iniciativas, bem como dos direitos e obrigações dos operadores e dos utentes;
- i) Cooperar, no âmbito das suas atribuições, com outras entidades públicas ou privadas, nacionais ou estrangeiras, desde que não impliquem delegação ou partilha das suas competências;
- j) Contratar, conceder ou autorizar, mediante autorização dos Ministros das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Habitação nos casos que envolvam financiamento do Orçamento do Estado, a exploração dos serviços de transportes regulares rodoviários, ferroviários e

fluviais de passageiros, nos termos das disposições legais e regulamentares aplicáveis;

- l) Contratar, conceder ou autorizar, mediante autorização dos Ministros das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Habitação nos casos que envolvam financiamento do Orçamento do Estado, a exploração de *interfaces* de interesse metropolitano;
- m) Fiscalizar o cumprimento da lei e dos regulamentos aplicáveis ao sector dos transportes nas respectivas áreas metropolitanas;
- n) Proceder a averiguações e exames em qualquer entidade ou local sujeitos à sua fiscalização, designadamente auditorias através de pessoas ou entidades credenciadas para o efeito e adequadamente qualificadas;
- o) Instaurar e instruir os processos e aplicar coimas ou sanções acessórias pelas infracções a leis e regulamentos cuja implementação ou supervisão lhe compete;
- p) Participar às autoridades competentes as infracções de que tome conhecimento e que sejam alheias à sua esfera de atribuições;
- q) Inspeccionar os registos das queixas e reclamações dos utilizadores, sediados nas entidades operadoras concessionárias, contratadas ou autorizadas;
- r) Fomentar o recurso à arbitragem voluntária para a resolução de conflitos entre as entidades concessionárias, contratadas ou autorizadas e entre elas e os utilizadores, podendo cooperar na criação de centros de arbitragem institucionalizada e estabelecer acordos com os já existentes.

2 — Aos órgãos consultivos das AMT compete dar parecer no âmbito das competências previstas no presente diploma.

3 — Aos fiscais únicos das AMT compete o controlo e fiscalização da actividade contabilística e financeira das AMT.

Artigo 7.º

Assunção de direitos e obrigações do Estado

1 — Na prossecução das suas atribuições, as AMT assumem os direitos e as obrigações conferidos ao Estado nas disposições legais e regulamentares aplicáveis, designadamente quanto à cobrança coerciva de taxas e à fiscalização dos serviços de transportes, detecção das respectivas infracções e aplicação das competentes sanções.

2 — As AMT têm o direito de solicitar e obter a cooperação das autoridades e serviços competentes em tudo o que for necessário para o desempenho das suas atribuições.

3 — As entidades operadoras de serviços de transportes e gestoras de infra-estruturas devem prestar às AMT toda a cooperação que estas lhes solicitem para o cabal desempenho das suas funções.

Artigo 8.º

Órgãos

1 — Cada AMT tem como órgãos o conselho de administração, o conselho geral e o fiscal único.

2 — O conselho de administração, órgão executivo, é constituído por três representantes do Estado, a designar por despacho conjunto dos Ministros das Finanças,

das Obras Públicas, Transportes e Habitação e das Cidades, Ordenamento do Território e Ambiente, um representante a designar pela Câmara Municipal de Lisboa ou do Porto e um representante a designar pela Junta Metropolitana de Lisboa ou do Porto.

3 — A configuração do conselho de administração prevista no número anterior manter-se-á enquanto não se verificar o disposto no n.º 4 do artigo 11.º

4 — A presidência do conselho de administração é exercida de acordo com a contribuição financeira, em termos a definir nos estatutos.

5 — O conselho geral, órgão consultivo, é constituído por representantes de todos os municípios abrangidos no respectivo âmbito territorial, dos organismos da Administração com competência em matéria de infra-estruturas, transportes, ordenamento do território e ambiente, dos operadores de transportes e dos utilizadores.

6 — O fiscal único é obrigatoriamente uma sociedade de revisores oficiais de contas de reconhecida reputação e idoneidade, a designar por despacho do Ministro das Finanças.

Artigo 9.º

Director executivo

1 — O conselho de administração designa um director executivo da AMT, de entre pessoas com reconhecida idoneidade, independência e adequada competência técnica e profissional, a admitir em conformidade com o estabelecido no artigo 12.º e nos termos dos estatutos.

2 — O exercício de funções de director executivo é incompatível com o exercício de qualquer cargo político, bem como de outras funções em regime de permanência.

3 — O director executivo exerce todas as funções que lhe forem atribuídas pelo conselho de administração.

Artigo 10.º

Actividade financeira e patrimonial

1 — A actividade financeira e patrimonial das AMT rege-se pelo disposto nos seus estatutos, ressalvado o disposto no n.º 3 do presente artigo, até à verificação da condição prevista no n.º 4 do artigo 11.º

2 — Constituem receitas de cada AMT:

- a) As participações, dotações e subsídios atribuídos pelo Estado e pelos entes públicos autárquicos da AMT respectiva;
- b) As taxas, coimas e outras receitas cobradas no exercício das suas atribuições e competências;
- c) O produto da alienação de bens próprios e de direitos sobre eles;
- d) Quaisquer doações, heranças, legados, subsídios ou outras formas de apoio financeiro;
- e) Quaisquer outras receitas, rendimentos ou valores que advenham da sua actividade ou que, por lei ou contrato, lhe venham a ser atribuídos.

3 — As AMT não têm capacidade de endividamento.

Artigo 11.º

Modelo de financiamento dos sistemas de transportes metropolitanos

1 — O financiamento de cada sistema de transportes metropolitanos será assegurado por verbas:

- a) Das receitas tarifárias ou outras geradas no sistema;

- b) Dos orçamentos das autarquias locais, em função de critérios que tenham em conta o potencial de geração e atracção de mobilidade de cada município integrante;
- c) Do Orçamento do Estado.

2 — Os critérios a que se refere a alínea b) do n.º 1, para efeitos da contribuição financeira das autarquias locais, têm em conta um conjunto de factores cuja definição e ponderação será estabelecida por decreto-lei, ouvidas todas as Câmaras Municipais incluídas nas áreas metropolitanas e as Juntas Metropolitanas de Lisboa e do Porto.

3 — A determinação das verbas previstas nas alíneas b) e c) do n.º 1 tomará em conta, designadamente, as necessidades de compensação de custos decorrentes do cumprimento de obrigações de serviço público, ou de cobertura de encargos de investimentos, uns e outros segundo critérios resultantes de adequados instrumentos contratuais.

4 — As transferências do Orçamento do Estado manter-se-ão até que sejam aprovadas disposições legais que consagrem a atribuição de outras receitas que assegurem o financiamento do sistema de transportes metropolitanos.

Artigo 12.º

Regime do pessoal

1 — O pessoal das AMT está sujeito ao regime jurídico do contrato individual de trabalho e, no respeito pelas normas imperativas daquele regime, ao constante dos estatutos.

2 — O pessoal das AMT está abrangido pelo regime geral da segurança social.

3 — As AMT podem requisitar, nos termos da lei geral, pessoal pertencente aos quadros das empresas públicas ou privadas ou vinculado à administração central ou local, em regime de comissão de serviço, com garantia do seu lugar de origem e dos direitos nele adquiridos.

4 — As AMT contribuem para o financiamento da Caixa Geral de Aposentações com uma importância mensal de igual montante ao das quotas pagas pelos trabalhadores abrangidos pelo regime de protecção social da função pública ao seu serviço.

Artigo 13.º

Funções de inspecção e fiscalização

1 — O pessoal das AMT, quando devidamente identificado e no exercício das suas funções de inspecção e fiscalização, pode designadamente:

- a) Aceder às instalações, equipamentos e serviços das entidades sujeitas à fiscalização da respectiva AMT;
- b) Requisitar documentos, equipamentos e outros materiais para análise;
- c) Solicitar ou recolher elementos de identificação, para posterior actuação, de todos os indivíduos que infringam a legislação e regulamentação cuja observância devem respeitar;
- d) Solicitar a colaboração das autoridades policiais, administrativas e judiciais, quando o julguem necessário ao desempenho das suas funções.

2 — Para os fins do número anterior, são atribuídos ao pessoal das AMT cartões de identificação, cujo modelo e condições de emissão constam de portaria a aprovar pelo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação.

Artigo 14.º

Transferência de atribuições e competências

São objecto de transferência para as AMT, nos termos dos artigos 5.º e 6.º, bem como da alínea c) do n.º 3 do artigo 15.º, na medida em que forem prejudicadas pelas definidas no presente diploma, as atribuições e competências dos organismos e serviços das administrações directa e autónoma, designadamente as conferidas pelos seguintes diplomas e legislação complementar respectiva:

- a) Decreto n.º 37 272, de 31 de Dezembro de 1948 (Regulamento de Transportes em Automóveis, sucessivamente alterado);
- b) Decreto-Lei n.º 688/73, de 21 de Dezembro;
- c) Lei n.º 44/91, de 2 de Agosto;
- d) Decreto-Lei n.º 8/93, de 11 de Janeiro;
- e) Decreto-Lei n.º 296/94, de 17 de Novembro;
- f) Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de Dezembro;
- g) Decreto-Lei n.º 299-B/98, de 29 de Setembro;
- h) Lei n.º 159/99, de 14 de Setembro;
- i) Lei n.º 169/99, de 18 de Setembro;
- j) Decreto-Lei n.º 129/2000, de 13 de Julho;
- l) Decreto-Lei n.º 227/2002, de 30 de Outubro.

Artigo 15.º

Regime de instalação

1 — Com a publicação do presente diploma, as AMT entram em regime de instalação, pelo período de seis meses, que poderá ser prorrogado por igual prazo, mediante despacho conjunto dos Ministros das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Habitação.

2 — Durante o período de instalação as AMT serão dirigidas por comissões instaladoras, constituídas por:

- a) Um presidente e dois vogais, designados por despacho conjunto dos Ministros das Finanças, das Obras Públicas, Transportes e Habitação e das Cidades, Ordenamento do Território e Ambiente;
- b) Um vogal, designado pela Câmara Municipal de Lisboa ou do Porto, consoante os casos;
- c) Um vogal, designado pela Junta Metropolitana de Lisboa ou do Porto, consoante os casos.

3 — Às comissões instaladoras cabem todos os poderes de direcção, organização e gestão corrente cometidos por lei aos órgãos dirigentes dos organismos públicos dotados de autonomia administrativa e financeira, competindo-lhes, em especial:

- a) Preparar os projectos de estatutos da respectiva AMT, a submeter à aprovação do Governo;
- b) Providenciar, após a aprovação dos estatutos, junto das entidades representadas no conselho geral, a indicação atempada dos respectivos representantes;
- c) Apresentar proposta de calendarização visando o exercício gradual e progressivo pelas AMT dos poderes funcionais atribuídos pelo presente

diploma, salvaguardando que, em matéria de financiamento e tarifação, o exercício pleno depende da verificação do disposto no n.º 4 do artigo 11.º, a submeter à aprovação do Governo, ouvidas as respectivas Juntas Metropolitanas e as Câmaras Municipais de Lisboa e do Porto;

- d) Preparar os instrumentos técnicos e jurídicos necessários ao início da actividade das AMT, designadamente quanto à elaboração dos planos metropolitanos de transportes.

4 — As comissões instaladoras fixarão as suas próprias regras de funcionamento, as quais deverão ser homologadas pelos Ministros das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Habitação.

5 — Para efeitos remuneratórios, aplica-se aos membros da comissão instaladora o estatuto do gestor público, em termos a fixar em portaria conjunta dos Ministros das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Habitação.

6 — As instalações necessárias ao funcionamento das comissões instaladoras bem como o apoio logístico e administrativo são assegurados pela Direcção-Geral dos Transportes Terrestres.

7 — A dotação de pessoal indispensável ao funcionamento das comissões instaladoras constará de mapas a propor por estas ao Governo para aprovação por despacho conjunto dos Ministros das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Habitação.

8 — As comissões instaladoras poderão recrutar o pessoal necessário, nos termos da lei geral e dentro das dotações fixadas nos mapas aprovados.

9 — As despesas das comissões instaladoras serão suportadas pelas entidades representadas no conselho de administração.

Artigo 16.º

Disposição final

O presente diploma constitui, para todos os efeitos legais, título bastante para certificação da constituição das AMT, incluindo os de registo, devendo tais actos ser praticados pelas repartições competentes, mediante simples comunicação subscrita por dois membros da comissão instaladora da respectiva AMT.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 31 de Julho de 2003. — *José Manuel Durão Barroso — Maria Manuela Dias Ferreira Leite — Luís Manuel Gonçalves Marques Mendes — António Pedro de Nobre Carmona Rodrigues — Amílcar Augusto Contel Martins Theias.*

Promulgado em 10 de Outubro de 2003.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 15 de Outubro de 2003.

O Primeiro-Ministro, *José Manuel Durão Barroso.*

Decreto-Lei n.º 269/2003

de 28 de Outubro

O Decreto-Lei n.º 21/2002, de 31 de Janeiro, aprovou o Regulamento da Actividade Marítimo-Turística (RAMT),