

Decreto-Lei n.º 117/2017
de 12 de setembro

O regime sancionatório aplicável às transgressões ocorridas em matéria de transportes coletivos de passageiros foi aprovado pela Lei n.º 28/2006, de 4 de julho, que estabeleceu as condições de utilização do título de transporte válido nos transportes coletivos, as regras de fiscalização do seu cumprimento e as sanções aplicáveis aos utilizadores em caso de infração.

Posteriormente, o artigo 168.º da Lei n.º 83-C/2013, de 31 de dezembro, que aprovou o Orçamento do Estado para 2014, alterou significativamente aquele regime, nomeadamente tendo transitado a competência contra-ordenacional do Instituto da Mobilidade e dos Transportes para a Autoridade Tributária e Aduaneira, relativamente a todos os autos de notícia lavrados a partir de janeiro de 2014. Esta alteração revogou também a possibilidade de pagamento voluntário por parte dos passageiros junto das empresas operadoras do serviço público de transportes.

Desde a última alteração ao regime sancionatório em causa, os indicadores de fraude nos sistemas de transportes coletivos (ou seja, passageiros sem título de transporte válido) têm vindo a crescer significativamente, existindo atualmente um sentimento de impunidade generalizado por parte dos infratores e uma situação de iniquidade entre passageiros dos vários sistemas de transportes coletivos existentes no território nacional.

Para além das consequências financeiras, em termos de perda de receita tarifária associada à falta de validação e a validações incorretas em caso de utilização de títulos intermodais, bem como da possível receita das contraordenações, o controlo da fraude é essencial para a correta gestão e equilíbrio entre os diferentes agentes do sistema de transportes coletivos.

Neste sentido, o presente decreto-lei promove três alterações fundamentais: *i*) a reposição da possibilidade de pagamento voluntário junto das empresas operadoras do serviço de transportes coletivos, com redução do valor previsto da coima; *ii*) a adequação e fixação dos valores-base das coimas previstas por utilização dos transportes coletivos sem título válido; *iii*) por fim, a diferenciação, por redução adicional da coima prevista, nos casos de falta de validação eletrónica dos passes mensais, entre outras situações menos graves.

Com a presente alteração legislativa, pretende-se credibilizar o processo de fiscalização da utilização de transportes coletivos, promovendo um regime sancionatório flexível e equilibrado, que possa funcionar eficazmente como suporte para o controlo da fraude e da utilização indevida dos transportes coletivos de passageiros.

Foi ouvida a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, a Associação Nacional de Municípios Portugueses e a Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros.

Foi promovida a audição do Conselho Nacional do Consumo.

Assim:

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

Artigo 1.º
Objeto

O presente decreto-lei procede à quarta alteração à Lei n.º 28/2006, de 4 de julho, alterada pelos Decretos-Leis n.os 14/2009, de 14 de janeiro, e 114/2011, de 30 de novembro, e

pela Lei n.º 83-C/2013, de 31 de dezembro, que aprova o regime sancionatório aplicável às transgressões ocorridas em matéria de transportes coletivos de passageiros.

Artigo 2.º

Alteração à Lei n.º 28/2006, de 4 de julho

Os artigos 2.º, 5.º a 8.º, 10.º e 11.º da Lei n.º 28/2006, de 4 de julho, alterada pelos Decretos-Leis n.os 14/2009, de 14 de janeiro, e 114/2011, de 30 de novembro, e pela Lei n.º 83-C/2013, de 31 de dezembro, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 2.º

[...]

1 — [...]

2 — [...]

- a) — Transpõe as portas de entrada dos comboios, autocarros, trolecarros, carros elétricos e metros ligeiros, neles permanecendo quando a viagem se inicia;
- b) — Entra no cais de embarque para os barcos ou no cais de acesso das estações de comboios e do metropolitano, nos casos em que esse acesso é limitado, subsistindo enquanto não ultrapassa os respetivos canais de saída.

3 — Os canais de acesso e de saída são delimitados por dispositivos fixos destinados a controlar as entradas e saídas.

4 — [...]

5 — [...]

6 — Nos casos previstos na alínea *a*) do n.º 2, a fiscalização dos títulos de transporte pode ser efectuada após o desembarque dos passageiros dos veículos de transporte coletivo de passageiros.

Artigo 5.º

[...]

1 — [...]

2 — Os agentes de fiscalização referidos no número anterior são devidamente ajuramentados e credenciados pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.), devendo este manter um registo permanente e atualizado de tais agentes de fiscalização.

3 — Os procedimentos para ajuramentação de agentes de fiscalização são definidos por deliberação do conselho diretivo do IMT, I. P.

4 — A entidade ou empresa prestadora de serviço de transporte deve manter um registo atualizado dos seus agentes de fiscalização, devendo comunicar ao IMT, I. P., ou às autoridades de transporte competentes, nas respetivas áreas de jurisdição, a sua identificação, sempre que tal seja solicitado.

Artigo 6.º

[...]

1 — Os agentes de fiscalização podem, no exercício das suas funções, exigir ao agente de uma contraordenação a respetiva identificação civil e fiscal.

2 — A identificação é feita mediante a apresentação do cartão de cidadão ou outros documentos autênticos que permitam a identificação civil e fiscal.

3 — Quando não se mostre possível a identificação civil e fiscal do agente de uma contraordenação, os agentes de fiscalização podem requerer a intervenção de um agente de autoridade policial, para proceder à identificação prevista no número anterior, nomeadamente através de uma testemunha identificada nos mesmos termos.

Artigo 7.º

[...]

1 — É considerada contraordenação grave:

- a) – A falta de título de transporte;
- b) – A recusa de exibição de título de transporte;
- c) – A utilização de título de transporte inválido para a carreira, percurso, zona, linha, comboio ou classe em que o passageiro se encontre a viajar;
- d) – A utilização de título de transporte sem validação de entrada no sistema de transportes, nos casos em que esta é exigida, com exceção do disposto na alínea a) do n.º 2;
- e) – A utilização de título de transporte cujo prazo de validade tenha expirado;
- f) – A utilização de título de transporte com direito a redução do preço, sem fazer prova do direito a essa redução;
- g) – A utilização de título de transporte nominativo que não pertença ao passageiro;
- h) – A utilização de título de transporte nominativo que não contenha um dos seus elementos constitutivos, ou com elementos que não apresentem correspondência entre si;
- i) – O caso em que o título de transporte ou o respectivo registo eletrónico se encontre adulterado ou viciado, como tal se entendendo todo aquele que se encontra alterado nas suas características;
- j) – A utilização de título de transporte nominativo cujo número de assinante esteja omissa no selo de transporte, ou quando a sua inscrição não corresponda ao número do cartão.

2 — É considerada contraordenação simples:

- a) – A utilização de título de transporte sem validação de entrada no sistema de transportes, nos casos em que esta é exigida, relativamente a assinaturas ou passes mensais, passes a 30 dias ou títulos de transporte ocasionais não validados a partir do segundo embarque de uma mesma viagem;
- b) – A utilização de título de transporte nominativo danificado, que em função do seu estado de conservação não permita a verificação da respetiva identificação ou validade.

3 — As contraordenações praticadas nos sistemas de transporte coletivo de passageiros em autocarros, troleicarros, carros elétricos, transportes fluviais, metropolitano, metro ligeiro e transporte por cabo, bem como em transportes ferroviários em percursos urbanos e regionais até 50 km, são punidas com coima de valor mínimo correspondente a € 120 e valor máximo de € 350.

4 — As contraordenações praticadas em comboios inter-regionais e de longo curso são punidas com coima de valor mínimo de € 250 e valor máximo de € 700.

5 — Caso a contraordenação seja considerada simples, os valores mínimos e máximos previstos nos n.os 3 e 4 são reduzidos em:

- a) – 75 %, caso seja a primeira contraordenação praticada pelo agente;
- b) – 40 %, em caso de reincidência.

6 — A verificação do disposto nas alíneas f) a j) do n.º 1 e na alínea b) do n.º 2 determina a imediata apreensão do título de transporte pelos agentes de fiscalização.

7 — A qualificação das contraordenações previstas neste artigo como simples e graves não obsta à possibilidade do pagamento antecipado da coima, nos termos do artigo 75.º do Regime Geral das Infrações Tributárias, aprovado pela Lei n.º 15/2001, de 5 de junho.

8 — O pagamento do valor da coima isenta a necessidade de pagamento do valor do bilhete em dívida.

Artigo 8.º

[...]

1 — Quando o agente de fiscalização, no exercício das suas funções, detetar a prática ou a ocorrência de contraordenações previstas na presente lei, lavra auto de notícia, com o conteúdo constante de modelo a aprovar por portaria do membro do Governo responsável pela área dos transportes.

2 — [...]

3 — [...]

4 — [...]

5 — [...]

6 — O agente da contraordenação é notificado da infração que lhe é imputada e da sanção em que incorre no momento da autuação, mediante a entrega do aviso de pagamento voluntário da coima.

7 — A recusa de receção da notificação prevista no número anterior não prejudica a tramitação posterior do processo.

Artigo 10.º

[...]

O serviço de finanças da área do domicílio fiscal do arguido é competente para a instauração e instrução dos processos de contraordenação a que se refere a presente lei, bem como para aplicação das respetivas coimas.

Artigo 11.º

[...]

1 — Caso a coima seja paga diretamente à empresa exploradora do serviço de transporte em questão, ao abrigo do pagamento voluntário previsto no artigo 9.º-A, o produto da coima é distribuído da seguinte forma:

a) – 60 % para o Estado;

b) – 30 % para a entidade ou empresa exploradora do serviço de transporte respetivo;

c) – 10 % para o Fundo para o Serviço Público de Transportes, previsto no artigo 12.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transportes de Passageiros, aprovado em anexo à Lei n.º 52/2015, de 9 de junho.

2 — O IMT, I. P., recolhe e entrega mensalmente o montante das coimas referido nas alíneas a) e c) do número anterior.

3 — Caso a coima seja paga após a instauração do processo contraordenacional pela Autoridade Tributária e Aduaneira (AT), o produto da coima é distribuído da seguinte forma:

a) – 40 % para o Estado;

b) – 20 % para a AT;

c) – 20 % para a entidade ou empresa exploradora do serviço de transporte em questão;

d) – 10 % para o IMT, I. P.;

e) – 10 % para o Fundo referido na alínea c) do n.º 1.

4 — A AT entrega mensalmente às entidades referidas nas alíneas a), c), d) e e) do número anterior os valores que lhes caibam em função das percentagens ali fixadas.»

Artigo 3.º

Aditamento à Lei n.º 28/2006, de 4 de julho

São aditados à Lei n.º 28/2006, de 4 de julho, alterada pelos Decretos-Leis n.os 14/2009, de 14 de janeiro, e 114/2011, de 30 de novembro, e pela Lei n.º 83-C/2013, de 31 de dezembro, os artigos 9.º-A e 10.º-A, com a seguinte redação:

«Artigo 9.º-A

Pagamento voluntário da coima

1 — Após a notificação prevista no n.º 6 do artigo 8.º, pode o arguido:

- a) – Proceder ao pagamento voluntário da coima de imediato, ao agente de fiscalização;
- b) – Proceder, no prazo de 15 dias úteis, ao pagamento voluntário da coima à entidade ou empresa exploradora do serviço de transporte, de forma presencial num local de atendimento ao público, ou por via de pagamento eletrónico; ou
- c) – Apresentar, no prazo de 15 dias úteis, defesa escrita junto da entidade ou empresa exploradora do serviço de transporte em questão, a qual deve emitir decisão até 15 dias úteis após a data da apresentação de defesa.

2 — O pagamento voluntário da coima previsto nas alíneas a) e b) do n.º 1 corresponde à liquidação da coima pelo mínimo, reduzido em 50 %.

3 — No ato de pagamento voluntário, efetuado nos termos dos números anteriores, é emitido o respetivo recibo.

4 — O pagamento voluntário, ou a decisão favorável ao arguido por parte da entidade ou empresa exploradora do serviço de transporte, determinam o arquivamento do processo.

5 — O não pagamento voluntário no prazo previsto, ou o indeferimento da defesa apresentada, determinam o envio eletrónico, através do IMT, I. P., do auto de notícia e da defesa, caso exista, à entidade competente para instaurar o processo de contraordenação.

Artigo 10.º-A

Prescrição do procedimento e limitações à cobrança

1 — O procedimento por contraordenação extingue-se, por efeito de prescrição, logo que sobre a prática da contraordenação tenham decorrido três anos.

2 — À cobrança coerciva de coimas correspondentes a contraordenações simples não se aplicam as disposições sobre apreensão de bens do Código de Procedimento e de Processo Tributário, estando nomeadamente vedado o recurso à penhora de bens no âmbito do processo de execução fiscal.»

Artigo 4.º

Norma transitória

1 — Às contraordenações praticadas antes da data de entrada em vigor do presente decreto-lei aplica-se o regime que concretamente se mostrar mais favorável ao agente, nomeadamente quanto à medida das sanções aplicadas.

2 — As entidades ou empresas exploradoras dos serviços de transportes coletivos dispõem de seis meses a partir da entrada em vigor do presente decreto-lei para notificar os arguidos, por correio registado, da possibilidade de pagamento voluntário das coimas não prescritas, relativas às contraordenações praticadas antes da entrada em vigor do presente decreto-lei, nos termos do artigo 9.º-A da Lei n.º 28/2006, de 4 de julho, alterada pelos

Decretos-Leis n.os 14/2009, de 14 de janeiro, e 114/2011, de 30 de novembro, e pela Lei n.º 83-C/2013, de 31 de dezembro, com a redação dada pelo presente decreto-lei.

3 — Para efeitos do disposto no número anterior, o montante da coima a liquidar no âmbito do pagamento voluntário tem uma redução adicional de 25 % sobre o montante que resultar da aplicação do n.º 2 do artigo 9.º-A da lei referida no número anterior.

4 — O modelo da notificação prevista no n.º 2 é aprovado pela portaria a que se refere o n.º 1 do artigo 8.º da lei referida no n.º 2.

5 — Recebida a notificação prevista no n.º 2, aplica-se o regime previsto no artigo 9.º-A da lei referida no n.º 2.

6 — As entidades ou empresas exploradoras do serviço de transporte só podem dar cumprimento ao disposto no n.º 5 do artigo 9.º-A da lei referida no n.º 2 após o cumprimento da notificação prevista no n.º 2, e findos os prazos previstos naquele artigo.

Artigo 5.º

Republicação

É republicada, em anexo ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante, a Lei n.º 28/2006, de 4 de julho, com a redação atual.

Artigo 6.º

Entrada em vigor

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

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 6 de julho de 2017. — *Augusto Ernesto Santos Silva* — *Mário José Gomes de Freitas Centeno* — *Pedro Manuel Dias de Jesus Marques* — *João Pedro Soeiro de Matos Fernandes*.

Promulgado em 2 de agosto de 2017.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 7 de agosto de 2017.

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

ANEXO

(a que se refere o artigo 5.º do Dec.-Lei n.º 117/2017, de 12/09)

Republicação da Lei n.º 28/2006, de 4 de julho

Artigo 1.º

Objeto

A presente lei estabelece as condições de utilização do título de transporte válido nos transportes coletivos de passageiros, as regras de fiscalização do seu cumprimento e as sanções aplicáveis aos utilizadores em caso de infração.

Artigo 2.º

Utilização do sistema de transporte

1 — A utilização do sistema de transporte coletivo de passageiros pode ser feita apenas por quem detém um título de transporte válido.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, a utilização inicia-se no momento em que o passageiro:

- a) — Transpõe as portas de entrada dos comboios, autocarros, troleicarros, carros elétricos e metros ligeiros, neles permanecendo quando a viagem se inicia;
- b) — Entra no cais de embarque para os barcos ou no cais de acesso das estações de comboios e do metropolitano, nos casos em que esse acesso é limitado, subsistindo enquanto não ultrapassa os respetivos canais de saída.

3 — Os canais de acesso e de saída são delimitados por dispositivos fixos destinados a controlar as entradas e saídas.

4 — Sempre que a venda do título de transporte não estiver assegurada nos cais de embarque ou de acesso, o passageiro deve efetuar a sua compra em trânsito.

5 — O disposto no número anterior não é aplicável ao transporte de passageiros por metropolitano ou metro ligeiro.

6 — Nos casos previstos na alínea a) do n.º 2, a fiscalização dos títulos de transporte pode ser efetuada após o desembarque dos passageiros dos veículos de transporte coletivo de passageiros.

Artigo 3.º

Transporte sem custo pelo utilizador

1 — O passageiro com direito a transporte sem custo pelo utilizador deve ser portador de um título de transporte comprovativo desse direito.

2 — O passageiro com direito a livre-trânsito deve ser portador de título de transporte comprovativo desse direito ou de documento que o isente do pagamento.

3 — Em caso de incumprimento do disposto nos números anteriores, o passageiro é considerado passageiro sem título de transporte válido, aplicando-se-lhe o disposto no artigo 7.º

Artigo 4.º

Conservação e exibição do título de transporte

1 — O passageiro é obrigado a conservar o título de transporte válido durante todo o período de utilização, designadamente até à saída da estação ou do cais nos casos do metropolitano, do metro ligeiro e dos transportes fluviais e ferroviários.

2 — O passageiro deve apresentar o seu título de transporte aos agentes de fiscalização sempre que para tal seja solicitado.

CAPÍTULO II

Fiscalização

Artigo 5.º

Agentes de fiscalização

1 — A fiscalização dos bilhetes e outros títulos de transporte em comboios, autocarros, troleicarros, carros elétricos, transportes fluviais, ferroviários, metropolitano, metro ligeiro e transporte por cabo é efetuada, na respetiva área de atuação, por agentes com funções de fiscalização das próprias empresas de transportes ou de empresas contratadas por estas para esse efeito.

2 — Os agentes de fiscalização referidos no número anterior são devidamente ajuramentados e credenciados pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.), devendo este manter um registo permanente e atualizado de tais agentes de fiscalização.

3 — Os procedimentos para ajuramentação de agentes de fiscalização são definidos por deliberação do conselho diretivo do IMT, I. P.

4 — A entidade ou empresa prestadora de serviço de transporte deve manter um registo atualizado dos seus agentes de fiscalização, devendo comunicar ao IMT, I. P., ou às autoridades de transporte competentes, nas respectivas áreas de jurisdição, a sua identificação, sempre que tal seja solicitado.

Artigo 6.º

Identificação do passageiro

1 — Os agentes de fiscalização podem, no exercício das suas funções, exigir ao agente de uma contraordenação a respetiva identificação civil e fiscal.

2 — A identificação é feita mediante a apresentação do cartão de cidadão ou outros documentos autênticos que permitam a identificação civil e fiscal.

3 — Quando não se mostre possível a identificação civil e fiscal do agente de uma contraordenação, os agentes de fiscalização podem requerer a intervenção de um agente de autoridade policial, para proceder à identificação prevista no número anterior, nomeadamente através de uma testemunha identificada nos mesmos termos.

Artigo 7.º

Falta de título de transporte válido

1 — É considerada contraordenação grave:

- a) — A falta de título de transporte;
- b) — A recusa de exibição de título de transporte;
- c) — A utilização de título de transporte inválido para a carreira, percurso, zona, linha, comboio ou classe em que o passageiro se encontra a viajar;
- d) — A utilização de título de transporte sem validação de entrada no sistema de transportes, nos casos em que esta é exigida, com exceção do disposto na alínea a) do n.º 2;
- e) — A utilização de título de transporte cujo prazo de validade tenha expirado;
- f) — A utilização de título de transporte com direito a redução do preço, sem fazer prova do direito a essa redução;
- g) — A utilização de título de transporte nominativo que não pertença ao passageiro;
- h) — A utilização de título de transporte nominativo que não contenha um dos seus elementos constitutivos, ou com elementos que não apresentem correspondência entre si;

- i) – O caso em que o título de transporte ou o respectivo registo eletrónico se encontre adulterado ou viciado, como tal se entendendo todo aquele que se encontra alterado nas suas características;
- j) – A utilização de título de transporte nominativo cujo número de assinante esteja omissa no selo de transporte, ou quando a sua inscrição não corresponda ao número do cartão.

2 — É considerada contraordenação simples:

- a) – A utilização de título de transporte sem validação de entrada no sistema de transportes, nos casos em que esta é exigida, relativamente a assinaturas ou passes mensais, passes a 30 dias ou títulos de transporte ocasionais não validados a partir do segundo embarque de uma mesma viagem;
- b) – A utilização de título de transporte nominativo danificado, que em função do seu estado de conservação não permita a verificação da respetiva identificação ou validade.

3 — As contraordenações praticadas nos sistemas de transporte coletivo de passageiros em autocarros, troleicarros, carros elétricos, transportes fluviais, metropolitano, metro ligeiro e transporte por cabo, bem como em transportes ferroviários em percursos urbanos e regionais até 50 km, são punidas com coima de valor mínimo correspondente a € 120 e valor máximo de € 350.

4 — As contraordenações praticadas em comboios inter-regionais e de longo curso são punidas com coima de valor mínimo de € 250 e valor máximo de € 700.

5 — Caso a contraordenação seja considerada simples, os valores mínimos e máximos previstos nos n.os 3 e 4 são reduzidos em:

- a) – 75 %, caso seja a primeira contraordenação praticada pelo agente;
- b) – 40 %, em caso de reincidência.

6 — A verificação do disposto nas alíneas *f) a j)* do n.º 1 e na alínea *b)* do n.º 2 determina a imediata apreensão do título de transporte pelos agentes de fiscalização.

7 — A qualificação das contraordenações previstas neste artigo como simples e graves não obsta à possibilidade do pagamento antecipado da coima, nos termos do artigo 75.º do Regime Geral das Infrações Tributárias, aprovado pela Lei n.º 15/2001, de 5 de junho.

8 — O pagamento do valor da coima isenta a necessidade de pagamento do valor do bilhete em dívida.

Artigo 8.º

Auto de notícia

1 — Quando o agente de fiscalização, no exercício das suas funções, detetar a prática ou a ocorrência de contraordenações previstas na presente lei, lavra auto de notícia, com o conteúdo constante de modelo a aprovar por portaria do membro do Governo responsável pela área dos transportes.

2 — O auto de notícia lavrado nos termos do número anterior faz fé sobre os factos presenciados pelo autuante, até prova em contrário.

3 — *(Revogado.)*

4 — *(Revogado.)*

5 — *(Revogado.)*

6 — O agente da contraordenação é notificado da infração que lhe é imputada e da sanção em que incorre no momento da autuação, mediante a entrega do aviso de pagamento voluntário da coima.

7 — A recusa de receção da notificação prevista no número anterior não prejudica a tramitação posterior do processo.

Artigo 9.º

Pagamento voluntário da coima

(Revogado.)

Artigo 9.º-A

Pagamento voluntário da coima

1 — Após a notificação prevista no n.º 6 do artigo 8.º, pode o arguido:

- a) – Proceder ao pagamento voluntário da coima de imediato, ao agente de fiscalização;
- b) – Proceder, no prazo de 15 dias úteis, ao pagamento voluntário da coima à entidade ou empresa exploradora do serviço de transporte, de forma presencial num local de atendimento ao público, ou por via de pagamento eletrónico; ou
- c) – Apresentar, no prazo de 15 dias úteis, defesa escrita junto da entidade ou empresa exploradora do serviço de transporte em questão, a qual deve emitir decisão até 15 dias úteis após a data da apresentação de defesa.

2 — O pagamento voluntário da coima previsto nas alíneas *a) e b)* do n.º 1 corresponde à liquidação da coima pelo mínimo, reduzido em 50 %.

3 — No ato de pagamento voluntário, efetuado nos termos dos números anteriores, é emitido o respetivo recibo.

4 — O pagamento voluntário, ou a decisão favorável ao arguido por parte da entidade ou empresa exploradora do serviço de transporte, determinam o arquivamento do processo.

5 — O não pagamento voluntário no prazo previsto, ou o indeferimento da defesa apresentada, determinam o envio eletrónico, através do IMT, I. P., do auto de notícia e da defesa, caso exista, à entidade competente para instaurar o processo de contraordenação.

Artigo 10.º

Competência para o processo

O serviço de finanças da área do domicílio fiscal do arguido é competente para a instauração e instrução dos processos de contraordenação a que se refere a presente lei, bem como para aplicação das respetivas coimas.

Artigo 10.º-A

Prescrição do procedimento e limitações à cobrança

1 — O procedimento por contraordenação extingue-se, por efeito de prescrição, logo que sobre a prática da contraordenação tenham decorrido três anos.

2 — À cobrança coerciva de coimas correspondentes a contraordenações simples não se aplicam as disposições sobre apreensão de bens do Código de Procedimento e de Processo Tributário, estando nomeadamente vedado o recurso à penhora de bens no âmbito do processo de execução fiscal.

Artigo 11.º

Distribuição do produto das coimas

1 — Caso a coima seja paga diretamente à empresa exploradora do serviço de transporte em questão, ao abrigo do pagamento voluntário previsto no artigo 9.º-A, o produto da coima é distribuído da seguinte forma:

- a) – 60 % para o Estado;
- b) – 30 % para a entidade ou empresa exploradora do serviço de transporte respetivo;

c) – 10 % para o Fundo para o Serviço Público de Transportes, previsto no artigo 12.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transportes de Passageiros, aprovado em anexo à Lei n.º 52/2015, de 9 de junho.

2 — O IMT, I. P., recolhe e entrega mensalmente o montante das coimas referido nas alíneas *a) e c)* do número anterior.

3 — Caso a coima seja paga após a instauração do processo contraordenacional pela Autoridade Tributária e Aduaneira (AT), o produto da coima é distribuído da seguinte forma:

- a) – 40 % para o Estado;
- b) – 20 % para a AT;
- c) – 20 % para a entidade ou empresa exploradora do serviço de transporte em questão;
- d) – 10 % para o IMT, I. P.;
- e) – 10 % para o Fundo referido na alínea *c)* do n.º 1.

4 — A AT entrega mensalmente às entidades referidas nas alíneas *a), c), d) e e)* do número anterior os valores que lhes caibam em função das percentagens ali fixadas.

Artigo 12.º

Direito subsidiário

Às contraordenações previstas na presente lei, e em tudo o que nela não se encontre expressamente regulado, é aplicável o Regime Geral das Infrações Tributárias.

CAPÍTULO IV

Disposições finais e transitórias

Artigo 13.º

Adequação dos contratos de concessão

1 — Os contratos de concessão em vigor devem adequar-se ao disposto na presente lei no prazo de 120 dias a contar da sua publicação.

2 — A falta de adequação dos contratos de concessão no prazo referido não prejudica a aplicação do regime previsto na presente lei.

Artigo 14.º

Regime transitório

1 — As contravenções e transgressões praticadas antes da data da entrada em vigor da presente lei são sancionadas como contraordenações, sem prejuízo da aplicação do regime que concretamente se mostrar mais favorável ao agente, nomeadamente quanto à medida das sanções aplicáveis.

2 — Os processos por factos praticados antes da data da entrada em vigor da presente lei pendentes em tribunal nessa data continuam a correr os seus termos perante os tribunais em que se encontrem, sendo-lhes aplicável, até ao trânsito em julgado da decisão que lhes ponha termo, a legislação processual relativa às contravenções e transgressões.

3 — Os processos por factos praticados antes da data da entrada em vigor da presente lei, cuja instauração seja efetuada em momento posterior, correm os seus termos perante as autoridades administrativas competentes.

4 — Das decisões proferidas pelas entidades administrativas nos termos do número anterior cabe recurso nos termos gerais.

Artigo 15.º

Norma revogatória

Com a entrada em vigor da presente lei, são revogados os Decretos-Leis n.os 108/78, de 24 de maio, e 110/81, de 14 de maio, bem como o n.º 1 do artigo 43.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.

Artigo 16.º

Entrada em vigor

A presente lei entra em vigor 120 dias após a sua publicação, exceto o artigo 13.º, que entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.