

Nota Justificativa

À Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), enquanto regulador independente, criado pela lei-quadro das entidades reguladoras aprovada pela Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, com habilitação constitucional no n.º 3 do artigo 267.º da Constituição da República Portuguesa (CRP), cabe promover a competitividade no Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes e o funcionamento eficiente dos mercados, de modo a garantir a equilibrada concorrência entre as empresas e os agentes económicos.

O artigo 2.º dos Estatutos da AMT, aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, prescreve que a AMT se rege pelo direito internacional e da União Europeia, pela lei-quadro das entidades reguladoras, pelo regime jurídico da concorrência, pelos respetivos Estatutos, pela legislação setorial e disposições legais que lhe sejam aplicáveis e pelos respetivos regulamentos internos.

O Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, veio disciplinar, entre outras matérias, o acesso transparente, equitativo e não discriminatório a interfaces de transportes e terminais rodoviários de passageiros, de onde decorre que aqueles equipamentos devem possuir um regulamento com as respetivas condições de utilização, incluindo regras de programação da repartição de capacidade e regras de admissão ao terminal e respetivos serviços.

Mais se estabelece naquele diploma a necessidade de definição de alternativas viáveis em caso de impossibilidade de acesso àqueles equipamentos e, por outro lado, a AMT constitui instância de recurso em caso de recusa não fundamentada de acesso.

De acordo com aquele diploma, o não cumprimento do regime de acesso a interfaces ou de terminais de transporte público de passageiros, ou a recusa de acesso sem fundamentação e ainda o incumprimento das obrigações de informação constitui infração punível contraordenacionalmente, procedimento este da titularidade da AMT.

Na normal gestão destes equipamentos, por qualquer operador, quanto a serviços próprios ou de outros operadores, não pode deixar de ser conhecimento do próprio o número de lugares de paragem de autocarros, bem como o número de serviços de transporte que utilizam os terminais e os respetivos horários. São esses os dados essenciais que permitem ao operador aceitar ou não a paragem de um qualquer serviço, seja do próprio seja de terceiros.

Na sequência de ações de supervisão efetuadas pela AMT ao funcionamento do mercado, constatou-se a aplicação de critérios divergentes, a não aplicação ou aplicação deficiente de regras legais, designadamente quanto a publicitação de regras de acesso a terminais e interfaces e gestão da sua capacidade, pelo que se considera necessário uniformizar critérios, de forma a definir referências de nível nacional quanto a procedimentos que decorrem da normal gestão destes equipamentos, pelos seus responsáveis.

Os terminais e interfaces são infraestruturas da maior relevância na ligação entre os diferentes modos de transportes se processa, de forma acessível a todos os cidadãos, incluindo cidadãos com mobilidade condicionada ou portadores de deficiência em articulação com o espaço público e contribuem para o ordenamento dos espaços urbanos, para a eficiência, eficácia e atratividade de serviços públicos de transportes de passageiros e para os objetivos de descarbonização da setor e metas e compromissos assumidos pelo Estado Português.

O serviço público de transporte rodoviário de passageiros não pode ser prestado, pelo menos em condições adequadas, sem a utilização deste conjunto de infraestruturas essenciais e instalações de apoio.

A definição e sistematização de regras claras, objetivas e sindicáveis e uniformes constitui um requisito de transparência que deve ser assegurado, estabelecendo o diploma que a AMT pode emitir a regulamentação que seja considerada necessária à aplicação daquele decreto-lei, no âmbito das suas atribuições.

Tal revela-se essencial para a implementação e acompanhamento do modelo de concorrência não falseada insito no Tratado de Roma e no Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, visando, não só suscitar a confiança por parte dos agentes económicos, entidades públicas e cidadãos, mas também o pleno cumprimento da missão da AMT, no que respeita aos seus poderes de regulação, supervisão e de promoção e defesa da concorrência fixados nos respetivos Estatutos.

O n.º 2 do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de novembro, estabelece que, independentemente do regime de gestão ou de propriedade, os operadores de interface ou de terminal de transporte público de passageiros devem permitir o acesso em condições

equitativas, não discriminatórias e transparentes aos mesmos, a todos os operadores de serviços públicos de transporte de passageiros.

Neste contexto, o presente Regulamento é aplicável a todos os interfaces e terminais que estejam afetos a serviço público de transporte de passageiros identificados na Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, incluindo serviço regular, flexível, expresso e escolar.

Um operador apenas pode recusar um pedido de acesso por motivos, fundamentados, de falta de capacidade e, caso recuse, deve indicar ao requerente alternativas viáveis à infraestrutura em causa, devendo o município ou a autoridade de transportes, caso essas alternativas não existam, assegurar a existência de locais de paragem que garantam a segurança dos passageiros

A definição das presentes regras não prejudica a atuação da Autoridade da Concorrência, nos termos da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio, que aprova o regime jurídico da concorrência e têm ainda em conta estudos da AMT como “Obrigações de Serviço Público Verdes – para uma verdadeira mobilidade sustentável”, “Indicadores de avaliação e desempenho de serviços e infraestruturas de mobilidade e transportes” e “Implementação de um Plano Nacional de Mobilidade Sustentável”.

Assim, o Conselho de Administração da AMT, ao abrigo do disposto nas alíneas a), h), n), q), e r) do n.º 1 do artigo 5.º, no artigo 6.º, na alínea d) do n.º 2, na alínea a) do n.º 3 e na alínea a) do n.º 4, todos do artigo 34.º dos respetivos Estatutos, da alínea f) do n.º 1 do artigo 7.º e do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, aprova o “Regulamento que estabelece o conteúdo mínimo dos regulamentos de acesso e utilização das interfaces e terminais de passageiros, bem como os critérios uniformes a considerar, para garantir condições de acesso e repartição de capacidade, transparentes, equitativos e não discriminatórios”.

O projeto de Regulamento, nos termos e para os efeitos do disposto no artigo 6.º dos Estatutos da AMT e nos artigos 100.º e 101.º do Código do Procedimento Administrativo, é submetido a consulta pública, pelo período de 30 dias, mediante a publicitação na página eletrónica da AMT.

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

Artigo 1.º

Objeto

O presente Regulamento estabelece o conteúdo mínimo dos regulamentos de acesso e utilização de interfaces e terminais rodoviários de passageiros, bem como critérios uniformes a considerar, para garantir condições de acesso e repartição da capacidade, transparentes, equitativas e não discriminatórias, nos termos do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação do Regulamento

1. O presente regulamento aplica-se a interfaces ou terminais de transporte público de passageiros na aceção dada pela alínea a) do n.º 1 do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro:
 - a) Independentemente das suas características e qualquer que seja a denominação adotada para a infraestrutura;
 - b) Que estejam afetos à prestação de serviços públicos de transportes identificados na Lei n.º 52/2005, de 9 de junho, que aprova o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros;
 - c) Que estejam abertos ao acesso dos seus utilizadores e acompanhantes ou utilizadores de serviços e atividades económicas de acesso público existentes nos equipamentos, onde exista tomada e largada de passageiros.
2. O presente regulamento é ainda aplicável, com as devidas adaptações:
 - a) A interfaces e ou terminais, que se desenvolvam em espaço não delimitado por estrutura física e na medida em que os espaços para paragem, estacionamento, embarque e desembarque de passageiros estejam afetos exclusivamente a esse fim, incluindo pontos que sirvam para embarque ou desembarque de passageiros ou de paragem, e onde se deva acautelar a repartição de acesso aos mesmos;
 - b) A interfaces ou terminais que funcionem em regime de intermodalidade, sem prejuízo e em complemento da regulamentação específica referente a outros modos de transporte.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento entende-se por:

- a) «Alternativa viável», tal como definido na alínea c) do n.º 1 do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de novembro;
- b) «Cais», a estrutura física adjacente ao ponto de imobilização do veículo para efeito de embarque e desembarque de passageiros e bagagens, podendo ser materializada apenas por marcações no pavimento;
- c) «Capacidade», o número máximo de veículos que uma interface ou terminal pode acomodar simultaneamente num determinado período, incluindo a capacidade de paragem e, se disponível, a capacidade de desenvolvimento de serviços complementares;
- d) «Disponibilidade», a existência de capacidade livre que permita condições de operação para um determinado serviço;
- e) «Entidade Gestora da interface ou do terminal», a entidade pública ou privada, que gere e ou explora diretamente a interface ou terminal, a título próprio de Operador de interface ou de terminal, conforme definido no Decreto-Lei n.º 140/2019, de 8 de setembro, ou por cedência de um Operador, por qualquer modo previsto na lei e por contrato de exploração ou regulamento;
- f) «Estacionamento», a imobilização do veículo por um período superior a 15 minutos, sem embarque ou desembarque de passageiros ou carga;
- g) «Horário», a definição do período de funcionamento por serviço, e/ou das horas de passagem ou paragem dos veículos;
- h) «Interface ou terminal de transporte público de passageiros», tal como definido na alínea a) do n.º 1 do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de novembro;
- i) Operador - o “Operador de interface ou terminal” conforme definido no Decreto-lei n.º 140/2019, de 18 de setembro;

- j) «Paragem», a imobilização do veículo pelo tempo estritamente necessário ao embarque e desembarque de passageiros, podendo ser em regime de “toque” ou prolongada e pode incluir breves operações de carga ou descarga de bagagem ou mercadoria, sujeita a tempo limite;
- k) «Paragem em regime de toque», a paragem intermédia numa viagem, de muito curta duração, apenas para embarque e desembarque de passageiros e em geral utilizada em serviços urbanos;
- l) «Regulamento da interface ou terminal ou “Regulamento”», o conjunto de regras relativas à gestão, à operação e à exploração da interface ou terminal, e onde se inclui entre outras a caracterização da infraestrutura, respetivos equipamentos, serviços disponíveis, condições de acessibilidade, de utilização, horários e preçário e relação entre Operador e Proprietário;
- m) “Serviço Expresso” ou “Expresso”, tal como definido no n.º 1 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 8 de setembro;
- n) «Serviço Ocasional», serviço que assegura o transporte de grupos de passageiros previamente constituídos e com uma finalidade conjunta, organizados por iniciativa de terceiro ou pelo próprio transportador;
- o) «Serviço regular», serviço que assegura o transporte público de passageiros segundo itinerário, horário, frequência e tarifas pré-determinados em que podem ser tomados e largados passageiros em paragens previamente estabelecidas;
- p) «Serviço regular especializado», serviço regular que assegura o transporte de determinadas categorias de passageiros com a exclusão de outros, nos quais se incluem, nomeadamente, o transporte de estudantes e de trabalhadores;
- q) «Serviço flexível», o serviço público de transporte de passageiros explorado de forma adaptada às necessidades dos utilizadores, permitindo a flexibilidade de, pelo menos, uma das seguintes dimensões da prestação do serviço: itinerários, horários, paragens e tipologia de veículo
- r) «Sistemas de inteligentes transportes», sistemas em que as tecnologias da informação e das comunicações são aplicadas no domínio do transporte rodoviário, incluindo as

infraestruturas, os veículos e os utilizadores, na gestão do tráfego e da mobilidade, bem como nas interfaces com os outros modos de transporte.

Artigo 4.º

Os responsáveis pela gestão de terminais e interfaces devem:

- a) Assegurar o acesso não discriminatório e a igualdade de oportunidades a todos os operadores destes serviços;
- b) Proporcionar uma infraestrutura cómoda, segura e de qualidade para os passageiros e funcional para as empresas que exploram os serviços de transporte de passageiros;
- c) Promover a coordenação das explorações dos serviços de transportes de passageiros;
- d) Promover a mobilidade suave e partilhada, através da implementação de plataformas colaborativas, digitais e físicas;
- e) Proceder a implementação de infraestruturas de carregamento e abastecimento de embarcações com combustíveis alternativos e de baixas emissões e limpos;
- f) Garantir que a ligação entre os diferentes modos de transportes se processa, de forma acessível a todos os cidadãos, incluindo cidadãos com mobilidade condicionada ou portadores de deficiência em articulação com o espaço público envolvente;
- g) Articular-se com interfaces e serviços em áreas coerentes de mobilidade e de pendularidade e atendendo ao modelo territorial de cada uma e de acordo com planos de mobilidade sustentável em vigor;
- h) Contribuir para o ordenamento dos espaços urbanos, serviços de transportes e para os objetivos de descarbonização da setor e metas e compromissos assumidos pelo Estado Português.

Artigo 5.º

Competências do Operador de interface ou terminal

1. A gestão e operação da interface ou terminal é da competência do respetivo Operador, de acordo o Regulamento da Interface ou terminal, aprovado pelo mesmo ou pelo

proprietário, conforme sejam entidades diferentes e de acordo com as competências legais para o efeito de cada um deles.

2. A gestão e exploração da operação pode ser atribuída, por qualquer modo previsto na lei, nomeadamente por concessão.
3. O instrumento regulamentar ou contratual que define claramente as competências que são atribuídas, sendo que, no caso de o cessionário não estar subordinada ao Operador, devem permanecer neste as competências para a aprovação de qualquer instrumento regulamentar que possa colocar em causa a não discriminação de utilizadores da interface ou terminal, nomeadamente em matéria de acessibilidade de operadores e preçário.
4. O Operador deve estar devidamente identificado na interface em locais visíveis, para informação dos utilizadores do equipamento e de serviços públicos e comerciais nele instalados.
5. São competências do Operador da interface ou terminal, entre outras e além das referidas no n.º 1:
 - a) Garantir o acesso não discriminatório e a igualdade de oportunidades a todos os operadores de serviços públicos de transporte de passageiros, ao interface e terminal designadamente quanto a instalações, cais de embarque/desembarque, estacionamento, bilheteiras, sistemas de atendimento, e prestação de serviços;
 - b) Coordenar o processo de afetação da capacidade a operadores de serviço de transporte público de passageiros;
 - c) Autorizar acessos pontuais ou de longa duração através de autorização ou contrato;
 - d) Operar o Interface ou Terminal, garantindo o funcionamento dos serviços de apoio aos passageiros e aos demais clientes, conforme definidos no Regulamento ou outros documentos que o vinculem;
 - e) Assegurar a análise e tratamento de reclamações e sugestões efetuadas por qualquer utilizador do terminal
 - f) Promover a intermodalidade e a clara e transparente informação aos passageiros.

6. No caso de interfaces ou terminais que utilizam ou consubstanciam-se em espaços de paragem ou estacionamento definidos em espaço exterior público não vedado, compete igualmente ao Operador ou à entidade gestora ou detentora de tal espaço, exercer, com as devidas adaptações, as competências referidas no presente artigo.
7. O operador do terminal e interface e o seu proprietário, caso sejam entidades diferentes, são responsáveis por assegurar o cumprimento das normas legais e regulamentares em causa, sem prejuízo da alocação de responsabilidades específicas por instrumento contratual ou regulamentar que os vincule,

Artigo 6.º

Regulamento da interface ou terminal

1. O Regulamento inclui as condições de acesso, operação e exploração e manutenção da interface ou terminal e deve incluir, além do estabelecido no n.º 6 do artigo 12.º do Decreto-lei n.º 140/2019, de 18 de setembro pelo menos as seguintes informações:
 - a) Identificação da entidade proprietária e do Operador;
 - b) Identificação da entidade que gere diretamente o equipamento no caso de o Operador ter cedido a exploração do equipamento;
 - c) Competências e responsabilidades da entidade proprietária, do Operador e, se aplicável, da entidade que gere diretamente o equipamento ou identificação do instrumento regulamentar ou contratual onde constem tais regras;
 - d) A caracterização física e funcional da infraestrutura e informação sobre os principais serviços disponibilizados aos operadores de transporte de passageiros;
 - e) O procedimento a utilizar para requerer o acesso e utilização do equipamento e de serviços adicionais;
 - f) Horário de funcionamento da interface e dos serviços suplementares disponibilizados;
 - g) Identificação de todos os preços aplicáveis à utilização do equipamento e relativos a todos os serviços indispensáveis à realização dos serviços de transporte;

- h) As condições de acessibilidade e de utilização, incluindo as regras a aplicar em situações de falta de capacidade, que impeçam a satisfação de todos os pedidos de acesso que sejam apresentados pelos operadores de serviços de transporte.
 - i) O Prazo pelo qual as autorizações de acesso são atribuídas e condições para os operadores de transporte requererem a sua renovação;
 - j) Regime de acesso a instalações de uso comum, como sejam as estacionamento, bilheteiras, instalações sanitárias, salas de espera, sistemas de atendimento e venda/informação ao público;
 - k) Quaisquer outras disposições ou condições operacionais que sejam necessárias à boa gestão da interface ou terminal.
2. Devem ser identificadas outras infraestruturas e instalações privadas ou de apoio dos operadores de transportes, que não estejam acessíveis ao público ou ao serviço público, de utilização exclusiva de operadores, tais como:
- a) Parques de estacionamento para aparcamento dos veículos;
 - b) Oficinas, onde se assegura a devida manutenção dos veículos;
 - c) Instalações para lavagem e higienização dos veículos;
 - d) Postos de combustível dedicados, que permitem uma otimização dos custos de combustível e melhor gestão do abastecimento dos veículos; e
 - e) Escritórios.
3. O Regulamento deve ser revisto periodicamente, sempre que seja necessário introduzir qualquer alteração substancial, designadamente no que se refere a condições de acesso, operação e exploração e manutenção da interface ou terminal.

CAPÍTULO II

Funcionamento e organização de Interfaces ou Terminais

Artigo 7.º

Acessibilidades a Interface ou Terminal

1. O esquema de acessos e de circulação interna e delimitação de zonas de utilização, por operadores e passageiros é competência do Operador.
2. O acesso de veículos particulares para tomada ou largada de passageiros utilizadores dos serviços de transporte deve ser orientada para locais de paragem ou estacionamento próprios, devidamente sinalizados, que não interfiram com o normal funcionamento da interface ou terminal, incluindo na manutenção da capacidade disponível.

Artigo 8.º

Horário

1. O horário de funcionamento dos Interfaces e Terminais é aprovado pelo Operador, com base em critérios de qualidade e abrangência de serviço a prestar ao público e aos operadores de transporte e critérios de sustentabilidade económica e ambiental.
2. O horário pode prever períodos de funcionamento fracionados por bandas horárias, e entendidas como período definido por uma hora de início e uma hora de fim, ou dias, que melhor se adaptem às necessidades de serviços de transporte da população e fundamentados em critérios claros, não discriminatórios para todos os potenciais operadores de serviços de transporte.
3. Podem ser estabelecidos horários de funcionamento reservados a serviços de operadores de transporte sem acesso a utilizadores.
4. O horário de funcionamento é público, devendo ser publicitado nos sítios da internet do Operador ou do proprietário, caso seja distinta e dependendo das competências de cada um, bem como publicitado nas instalações em local visível.

Artigo 9.º

Informação ao Público

1. O sistema de informação ao público é da responsabilidade do Operador, que deve definir as regras e especificações técnicas de funcionamento e divulgá-las pelos operadores dos serviços de transporte.
2. O sistema de informações da interface ou terminal deve incluir a divulgação de:
 - a) O Regulamento de condições de acesso, operação e exploração e manutenção da interface ou terminal;
 - b) Regras de programação e repartição da capacidade;
 - c) Regras de afetação de cais, lugar de paragem ou de estacionamento;
 - d) Preços;
 - e) Informação sobre todos os serviços de transporte de passageiros que o utilizam;
 - f) Estatística de utilização, incluindo número de embarques e desembarques por tipo de serviço de transportes.
3. Devem ser publicitados, nos respetivos sítios da internet, a situação atual da capacidade dos terminais, nomeadamente os horários totalmente ocupados, bem como a indicação de ocupação nos restantes horários possíveis.

Artigo 10.º

Preços

1. Os preços devidos pela utilização da interface ou terminal constam de Preçário a aprovar pelo Operador e publicitado nos sítios da internet do Operador e da Entidade Gestora, se diferente, bem como devem ser disponibilizados a pedido dos interessados.
2. Os preços podem variar por períodos em função da procura, e de utilizações frequentes, promovendo a gestão equilibrada da infraestrutura e equipamentos, mas sujeitos ao princípio de custo justo, proporcional e não discriminatório.

3. A fixação de preços referentes ao acesso aos terminais deve atender a um princípio de estabilidade, previsibilidade e proporcionalidade, ter em contas a adequada remuneração dos custos associados à disponibilização da infraestrutura.

CAPÍTULO III

Condições de Acesso a Interface ou Terminal por Operadores de Transporte

Artigo 11.º

Afetação de cais ou lugares de paragem

1. A afetação de cais ou lugar de paragem, adiante referidos de “lugares” depende da Capacidade de cada interface ou terminal e da procura por parte dos operadores de serviços de transporte.
2. A afetação de lugares deve maximizar a Capacidade para a operação dos serviços de transporte, nomeadamente o embarque e desembarque de passageiros.
3. A afetação de lugares a um operador de serviço de transporte não pode limitar artificialmente a Capacidade e assim impedir o acesso a outros operadores à interface ou terminal de modo discriminatório.
4. Se da afetação de lugares de paragem resultar uma redução objetiva da Capacidade, impedindo o desenvolvimento de serviços de transporte com procura da interface ou terminal e se verificar que, simultaneamente não é utilizada a capacidade reservada impedindo a sua utilização por outros operadores de transporte, deve ser colocada à disposição de outros operadores tal capacidade.

Artigo 12.º

Paragem e Estacionamento de veículos afetos a serviço de transporte

1. O regulamento de acesso e utilização da interface ou terminal deve diferenciar situações de paragem e de estacionamento ou estacionamento de veículos.
2. A paragem dos veículos, excetuando o caso de “paragem por toque” e verificando-se haver necessidade de espaço em cais ou local de paragem designado, deve ter um tempo máximo permitido, que se recomenda de 15 minutos.

3. O preçário deve apresentar valores para Paragem em regime de “toque” ou prolongada e para Estacionamento.
4. A interface ou terminal deve igualmente publicitar os lugares de estacionamento afetos à exploração e que não sejam utilizados para paragem de serviços de transporte público de passageiros, incluindo expressos.

Artigo 13.º

Repartição da capacidade

1. As regras de programação da repartição de Capacidade de interface ou terminal devem obrigatoriamente integrar o Regulamento de acesso e utilização.
2. As regras não devem ser discriminatórias e devem maximizar a utilização da Capacidade.
3. Para definição das referidas regras deve ser considerado:
 - a) O número de lugares;
 - b) Os serviços de transporte público de passageiros que utilizam os referidos lugares;
 - c) Os horários em que os serviços utilizam os referidos lugares;
 - d) Os tempos de paragem associados a cada utilização de lugares;
 - e) Os tempos de manobras e circulação no interior de interface e terminal;
 - f) Os tempos de paragem associados a paragens iniciais e finais e paragens intermédias.
4. A Capacidade disponível consiste no resultado da afetação de serviços e horários aos lugares disponíveis, considerando os tempos de paragem recomendados.
5. A Capacidade disponível deve ser publicitada no sítio da internet da interface ou terminal ou do Operador, devendo ser atualizada sempre que se verifica alguma alteração.
6. No sítio da internet da interface ou terminal deve constar a seguinte informação:
 - a) O racional subjacente às regras de programação da repartição de capacidade;
 - b) Mapa de afetação semanal da interface ou terminal que evidencie, por faixa horária, a respetiva ocupação ou disponibilidade,
 - c) Os serviços de transporte de passageiros que utilizam a infraestrutura;

- d) Os operadores de transporte de passageiros que utilizam a infraestrutura;
- e) Os pedidos de acesso recusados;
- f) Estatísticas sobre embarques e desembarques de passageiros por tipo de serviço de transportes, incluindo ‘número de toques por ano, mês e dia’.

Artigo 14.º

Seriação de pedidos de utilização

1. Para efeitos de seriação dos pedidos de utilização devem ser considerados critérios objetivos e essencialmente ligados aos serviços de transporte para o qual é requerido o acesso.
2. Consideram-se ainda como válidos e suscetíveis de ser adotados para seriação dos pedidos de acesso, condições baseadas em critérios tais como:
 - a) Tipo de serviço, nomeadamente:
 - i) Serviço Público de Transporte de Passageiros com obrigações de serviço público (OSP)
 - ii) Transporte Escolar;
 - iii) Serviço Público de Transporte de Passageiros sem OSP;
 - iv) Serviço de transporte Expresso nacional e, ou internacional;
 - v) Serviços Ocasionais ou regulares especializados;
 - vi) Outros tipos de transporte
 - b) Tipologia dos veículos, nomeadamente:
 - i) Ligeiros ou pesados;
 - ii) Combustível utilizado;
 - iii) Classe EURO de emissões.
 - iv) Dimensões dos veículos
 - c) Frequência do serviço

- i) Serviços diários;
 - ii) Serviços com outra periodicidade;
 - iii) Serviços pontuais;
- d) Passageiros que utilizam o serviço:
- i) Número;
 - ii) Necessidades especiais e Mobilidade reduzida;
- e) Podem ser utilizados outros critérios, desde que objetivos e não discriminatórios, os quais devem constar do Regulamento.
3. O Operador pode utilizar sistemas de inteligentes transportes para a gestão da interface, nomeadamente a gestão dos acessos, o que, contudo, não pode constituir fator discriminativo para efeitos de seriação para atribuição de acesso ao equipamento.
4. O Regulamento define justificadamente a ordem de aplicação dos critérios utilizados para a seriação dos pedidos.
5. Em caso de, após seriação, se manter a indisponibilidade da hora de acesso requerida, o Operador deve informar o requerente qual a hora mais próxima com Capacidade disponível, bem como indicar uma alternativa viável conforme estabelecido no Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro
6. Devem ser estipulados nos regulamentos critérios de caducidade das autorizações de paragem nos horários atribuídos ou cais devido à sua não utilização efetiva.
7. Não podem ser contabilizadas linhas caducadas e autorizações que não estão em circulação para efeitos de fundamentação da falta de capacidade.
8. Não podem ser utilizados, para seriação de pedidos de acesso a interfaces, critérios ou parâmetros que não estejam definidos no regulamento.

Artigo 15.º

Pedido de acesso e paragem

1. O Regulamento de acesso e utilização da interface ou terminal deve explicitar o procedimento referente aos pedidos de acesso à interface ou terminal ou a serviços adicionais, nomeadamente:
 - a) O modo como devem ser apresentados ao Operador da interface ou terminal,
 - b) A documentação a apresentar pelos requerentes e
 - c) Os prazos de pronúncia a que o Operador se encontra obrigado a cumprir, quando não fixados por lei.
2. Entre o Gestor de interface ou terminal e o operador de serviço de transporte de passageiros, pode ser celebrado um contrato de utilização da Capacidade disponível, devendo o mesmo estipular regras de disponibilização, a outros operadores, da Capacidade solicitada, mas não utilizada, quando a mesma corresponda a mais de 10% da Capacidade anual prevista e solicitada.
3. Deve existir clara definição de que espaços ou cais no terminal são alocados ao serviço de carga e descarga de passageiros e quais são destinados a estacionamento.
4. Quando se verifique uma incapacidade de dar resposta à procura de cais para carga e descarga de passageiros, deve ser ponderada a utilização dos locais de estacionamento para carga e descarga de passageiros, desde que cumpridas as condições de segurança.
5. A recusa de acesso com a justificação de que projetos em curso podem reduzir a capacidade do terminal devem ser comprovada com elementos objetivos.
6. Não deverão ser restringidos os os cais destinados a expressos quando o terminal detiver manifesta capacidade para acolher mais serviços.
7. Nas situações de alegado esgotamento de capacidade, o operador ou o proprietário do terminal devem comunicar o mesmo, apresentado prova documental, ao IMT e à AMT, para efeitos de consideração na autorização novos pedidos de serviços Expresso.

Artigo 16.º

Paragens e alternativas viáveis

1. Às decisões sobre a existência de alternativas viáveis e localização de paragens iniciais, finais e intermédias, aplicam-se os artigos 3.º a 6.º, 9.º, 11.º, 13.º, 59.º e n.º 1 do artigo 86.º do Código do Procedimento Administrativo, na sua redação atual.
2. Nas paragens e alternativas devem ser garantidas as condições mínimas de conforto e segurança para os passageiros.

CAPÍTULO IV

Fiscalização e Sanções

Artigo 17.º

Supervisão e Fiscalização

1. A fiscalização das condições de prestação de serviços em interface ou terminal gerido por uma entidade que não seja o Operador é exercida pelo Operador que mantém a responsabilidade de zelar pelo cumprimento integral do Regulamento e demais normas aplicáveis, incluído as disposições do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro.
2. A supervisão do funcionamento do mercado pela AMT, nos termos do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, é efetuada em articulação com a Autoridade da Concorrência, nos termos da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio, que aprova o regime jurídico da concorrência

Artigo 18.º

Regime Sancionatório

1. As infrações ao disposto no presente regulamento são puníveis nos termos previstos nas alíneas h) e i) do n.º 1 e nas alíneas b) e e) do n.º 2 e no n.º 3 do artigo 17.º, bem como nos termos do disposto nos artigos 18.º e 19.º, todos do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 16 de setembro, ainda que relativas a acesso a interfaces ou terminais referidos nas alíneas b) e c) do n.º 1 no artigo 2.º.

2. A ausência de objetivação e de mensurabilidade das condições previstas no n.º 6 do artigo 12.º Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, equivale a incumprimento das obrigações legais ali previstas.
3. A não prestação de informações ou a prestação de informações falsas, inexatas ou incompletas, nos termos previstos no presente regulamento, aplica-se a alínea a) do n.º 1 do artigo 40.º do anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio.

CAPÍTULO V

Disposições Finais e Transitórias

Artigo 19.º

Relatório anual sobre funcionamento do funcionamento do mercado

1. O Operador deve elaborar e apresentar à AMT, anualmente, até 30 de junho, um relatório evidenciando, as condições de operação da interface ou terminal, que exiba pelo menos o número de operações autorizadas, realizadas e recusadas, devendo estas ser justificadas, bem como eventuais propostas tendentes a aumentar ou maximizar a capacidade disponível, excluindo obras de ampliação, caso o número de acessos recusados por falta de capacidade seja superior a 10%.
2. Devem ainda ser incluídos:
 - a) Pedidos de acesso apresentados pelos operadores de serviços de transporte público de passageiros, nos termos do números 4, 5, 7 e 8 do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro
 - b) Demonstração do cumprimento dos requisitos previstos no n.º 6 do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro
 - c) Demonstração do cumprimento das obrigações, no que se refere, designadamente, ao acesso, informação e assistência a pessoas com mobilidade condicionada nos termos da alínea a) do anexo I e dos artigos 13.º e 14.º, n.º 5 do artigo 14.º, n.º 1 do artigo 16.º, n.º 1 e 2 do artigo 17.º, 20.º e 25.º todos do Regulamento (UE) n.º 181/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho de 16 de fevereiro de 2011;

- d) Demonstração do racional de fixação das tarifas de acesso aos terminais, tendo em conta o princípio da proporcionalidade e o princípio do equilíbrio financeiro, designadamente no que se refere a “preço por toque”;
- e) Cumprimento do Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro, e sucessivas alterações;
- f) Estatísticas relativamente ao número de utilizadores dos terminais em função dos serviços utilizados;
- g) Avaliação de desempenho com foco nas dimensões do desenvolvimento económico sustentável, coesão ambiental, social e territorial.

Artigo 20.º

Adaptação de Regulamentos

Os Operadores de interfaces ou terminais em serviço à data de entrada em vigor do presente regulamento devem adaptar os respetivos Regulamentos nos seguintes prazos:

- a) 2 (dois) meses no que respeita a todas as disposições referentes à definição e adoção de critérios objetivos de repartição da Capacidade ou a quaisquer outras disposições que não afetem direitos contratuais pré-existentes.
- b) Até final do ano seguinte ao da entrada em vigor do presente regulamento no que respeita a quaisquer outras disposições que possam afetar direitos de terceiros contratualizados sem prazo definido.

Artigo 21.º

Obrigações de informação

No prazo de 10 (dez) dias após o fim do prazo referido na alínea a) do número anterior, deve ser comunicado ao IMT e à AMT para efeitos do n.º 3 do n.º 1 do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro:

- a) O sítio da internet onde estão publicados os regulamentos, bem como anexo relativos a serviços e outras condições de acesso e utilização;

- b) A identificação do Operador de Interface ou terminal e da entidade proprietário, caso sejam diferentes;
- c) Especificação sobre os elementos que compõe a infraestrutura, designadamente: instalações balcões de registo, salas de espera ou bilheteira, pessoal, lugares de estacionamento ou paragens de veículos e embarque e desembarque de passageiros.

Artigo 22.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor 30 (trinta) dias após a sua publicação.

Projeto para consulta