

Projeto de Regulamento que estabelece o conteúdo mínimo dos regulamentos de acesso e utilização de terminais e interfaces de passageiros, bem como os critérios uniformes a considerar, para garantir condições de acesso e repartição de capacidade, transparentes, equitativos e não discriminatórios.

Relatório de Consulta Pública

1. O Decreto-Lei n.º 140/2019 de 18 de setembro, regula as condições de acesso a interfaces e terminais rodoviários de passageiros, estabelecendo que os operadores daquelas estruturas devem permitir o acesso em condições equitativas, não discriminatórias e transparentes a todos os operadores de serviços públicos de transporte de passageiros. Para tal devem, entre outras obrigações, publicitar o regulamento de acesso e utilização dos mesmos, contendo, pelo menos: a listagem de todos os serviços prestados e respetivos preços; a regras de programação da repartição de capacidade; as regras de admissão ao terminal e respetivos serviços.
2. Na sequência de ações de supervisão¹ efetuadas pela Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), constatou-se a aplicação de critérios divergentes, a não aplicação ou aplicação deficiente de regras legais.
3. Considerou-se assim ser necessário especificar o conteúdo mínimo dos regulamentos de funcionamento daqueles equipamentos, em cumprimento dos imperativos de transparência e os princípios estruturantes da atividade administrativa, designadamente da legalidade, prossecução do interesse público, boa administração, justiça e imparcialidade e razoabilidade, previstos no Código do Procedimento Administrativo, em conjugação com o artigo 6.º dos referidos Estatutos da AMT.
4. Pretende-se, assim, contribuir para o funcionamento equitativo e transparente do mercado, em benefício das empresas e dos cidadãos.

¹ <https://www.amt-autoridade.pt/media/4635/comunicado-supervisao-terminais-220824.pdf>

5. Nesta conformidade, de acordo com o Anúncio publicado em Diário da República, foi aberto um período de consulta pública de 30 dias úteis, a contar da data da sua publicitação na página eletrónica da AMT.
6. Além de alguns comentários de particulares, foram recebidos comentários das seguintes entidades:
 - Autoridade da Concorrência;
 - Instituto da Mobilidade e dos Transportes;
 - Rodoviário do Lis;
 - Rodoviária do Oeste;
 - Flixbus.
7. Os comentários e propostas recebidas foram atentamente analisadas e avaliada a sua conformidade e pertinência, tendo a maioria sido acolhidas e vertidas na versão final do Regulamento, tal como se evidencia nos quadros de análise que se anexam.
8. Em suma:
 - À AMT, constituída sob a forma de entidade reguladora, compete 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;
 - A definição das presentes regras, não interfere na atuação da Autoridade da Concorrência;
 - Os estudos realizados pela AMT, tais 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” e os resultados obtidos no âmbito das ações de supervisão realizadas, evidenciam uma falha na regulamentação sectorial vigente impondo-se a definição de um conteúdo mínimo de condições e critérios a

constar dos regulamentos de acesso e utilização de terminais e interfaces de passageiros;

- A definição clara de procedimentos de acesso destas infraestruturas promove uma concorrência não falseada e pode promover o investimento, com o acréscimo de serviços de transporte às populações em diversas geográficas, podendo aumento a coesão territorial e social;
- A ponderação dos custos e benefícios deste Regulamento não onera os interesses financeiros da AMT, uma vez que se enquadra numa lógica de rigor, transparência, equidade e imparcialidade, concretizada através do estabelecimento de regras claras no âmbito da regulação deste mercado.

Comentários à Pronúncia Autoridade da Concorrência

Comentários AdC	Comentários AMT
<p>A AdC tem acompanhado o desenvolvimento do setor do transporte rodoviário de passageiros e, designadamente, o acesso a interfaces e terminais rodoviários de passageiros e a sua utilização, tendo emitido diversas recomendações.</p> <p>Em particular: (i) em novembro de 2018, a AdC emitiu o "Plano de ação da AdC para a reforma legislativa e regulatória de 13 profissões liberais autorreguladas e para os setores de transporte rodoviário, ferroviário, marítimo e portuário", elaborado no âmbito do Projeto "AdC Impact 2020", conjunto com a Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) e que inclui propostas de alteração ao quadro legal e regulamentar aplicável ao setor do transporte rodoviário; e (ii) em outubro de 2019, a AdC emitiu recomendações no âmbito do Decreto-Lei n.º 140/2019 relativas ao serviço público de transporte de passageiros expresso.</p> <p>Apesar de essas recomendações extravasarem o âmbito do projeto de Regulamento, não deixam de ser sinalizadas, dado relacionarem-se com o Decreto-Lei n.º 140/2019, que regula as condições de acesso e de exploração de serviço público de transporte de passageiros expresso.</p>	<p>De facto, uma parte relevante das recomendações da AdC têm impacto legislativo e não regulamentar – ou pelo menos no objeto do projeto de regulamento - e têm sido tidas em conta pela AMT na sua ação e na articulação entre ambas as entidades:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Recomendações AMT de revisão do Decreto-Lei n.º 140/2019²; • Ação de supervisão a terminais e interfaces³; • Parecer sobre acesso equitativo e não discriminatório a interface.⁴

² https://www.amt-autoridade.pt/media/3422/avaliacao_expressos.pdf

³ <https://www.amt-autoridade.pt/media/4635/comunicado-supervisao-terminais-220824.pdf>

⁴ <https://www.amt-autoridade.pt/pareceres-e-pron%C3%BAncias/pareceres/parecer-n%C2%BA-092024-recurso-da-n%C3%A3o-decis%C3%A3o-de-operadora-de-terminalinterface-acesso-livre-e-n%C3%A3o-discriminat%C3%B3rio/>

<p>Principais recomendações emitidas pela AdC: (i) A AdC defendeu a revogação da possibilidade de uma entidade verticalmente integrada ser concessionária da gestão de uma estação central de camionagem, (ii) A AdC recomendou a alteração do modelo jurídico das concessões da gestão de estações centrais de camionagem, (iii) A AdC também destacou a importância de rever o Decreto-Lei nº 140/2019 com vista a assegurar a implementação de um regime sancionatório efetivo, proporcionado e dissuasivo</p>	<p>A AMT demonstrou anteriormente concordância com estas recomendações, que passam por alterações legislativas.</p>
<p>O projeto de Regulamento determina que os vários regulamentos do acesso a interfaces e terminais rodoviários de passageiros e da sua utilização devem incluir o prazo de vigência das autorizações de acesso a essas infraestruturas e as condições de solicitação da sua renovação</p> <p>O prazo de vigência e a renovação das autorizações de acesso aos interfaces e terminais podem ter um efeito significativo na entrada e/ou na expansão de prestadores de serviços de transporte.</p> <p>A reserva de capacidade nessas infraestruturas tem um impacto decisivo na capacidade disponível em cada momento nessas infraestruturas, já que a capacidade reservada para um operador não pode ser utilizada por outros operadores.</p> <p>Um prazo de vigência demasiado curto ou demasiado longo pode desincentivar a entrada e/ou a expansão de prestadores de serviços de transporte.</p> <p>Apenas impor que, nos regulamentos do acesso a essas infraestruturas, esteja um prazo de vigência e as condições de renovação, é passível de resultar na definição de prazos demasiado longos ou</p>	<p>Concordamos, quanto à necessidade de melhor especificar a caducidade de autorizações de acesso.</p> <p>Será efetuada a modificação do regulamento nesse sentido.</p>

<p>condições de renovação demasiado fáceis de cumprir, já que a entidade gestora da infraestrutura poderá ter incentivos em manter o status quo de utilização pelos prestadores de serviços de transporte rodoviário de passageiros se, dessa forma, minimizar o risco de a infraestrutura não ser utilizada ou assegurar uma determinada rentabilidade.</p> <p>Adicionalmente, uma entidade verticalmente integrada poderá ter a capacidade de e o incentivo em limitar a entrada de operadores na infraestrutura, caso tal seja rentável para a mesma.</p> <p>Considera-se importante que o prazo total de vigência das autorizações de acesso a interfaces e terminais rodoviários de passageiros garanta que a respetiva capacidade atribuída é exposta à concorrência com regularidade.</p> <p>Para esse efeito, recomenda-se que:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Seja definido um prazo máximo de vigência das autorizações de acesso às infraestruturas, que não deve superar o período de tempo estritamente necessário para recuperar os investimentos realizados para a exploração dos serviços; • e após o final da vigência da respetiva autorização de acesso à infraestrutura, a capacidade atribuída seja (novamente) disponibilizada a todos os prestadores de serviços de transporte rodoviário de passageiros, em detrimento da renovação da respetiva autorização. 	
<p>Regista-se positivamente a previsão no projeto de Regulamento da caducidade das autorizações de paragem devido à sua não utilização efetiva, nos regulamentos</p>	<p>Concordamos, quanto à necessidade de melhor especificar a caducidade de autorizações de paragem.</p>

<p>do acesso, devido à sua não utilização efetiva.</p> <p>A capacidade reservada não utilizada deve ser colocada à disposição de outros operadores nos casos em que a afetação de lugares reduza objetivamente a capacidade, impedindo o desenvolvimento de serviços de transporte com procura da infraestrutura.</p> <p>Contudo, caso o acesso a um interface ou terminal seja autorizado através de um contrato, o contrato de utilização de capacidade deve estipular regras de disponibilização, a outros prestadores de serviços de transporte rodoviário de passageiros, da capacidade solicitada não utilizada, apenas se a mesma for superior a 10% da capacidade anual solicitada.</p> <p>Considera-se relevante que o Regulamento preveja que a não utilização de capacidade atribuída terá como consequência a caducidade da respetiva autorização de acesso à infraestrutura.</p> <p>as regras relativas à caducidade das autorizações de acesso a interfaces e terminais rodoviários de passageiros devem ser definidas, apenas, pelo quadro legal e regulamentar aplicável ao setor e/ou, caso aplicável, pelos regulamentos do acesso a interfaces e terminais rodoviários de passageiros e da sua utilização.</p> <p>Caso essas regras sejam definidas pelas entidades gestoras das infraestruturas, o desenvolvimento da concorrência no setor do transporte rodoviário de passageiros pode ser prejudicado, de forma significativa. Esse potencial é acrescido se as entidades em causa forem verticalmente integradas, prestando, também, serviços de transporte rodoviário de passageiros.</p>	<p>Será efetuada a modificação do regulamento nesse sentido.</p>
--	--

<p>O regulamento deve definir regras relativas à caducidade das autorizações de acesso a interfaces e terminais rodoviários de passageiros, quanto a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Forma de avaliação a realizar, que deve ser por paragem, independentemente do peso da capacidade atribuída não utilizada na capacidade atribuída; e • ao período de tempo máximo durante o qual, verificando-se a não utilização de capacidade atribuída, uma autorização de acesso à infraestrutura vigora, sem caducar, que não deve superar o período de tempo estritamente necessário para verificar que a não utilização é sistemática. 	
---	--

Comentários à Pronúncia do IMT

Comentários FLIXBUS	Comentários AMT
<p>Sendo o IMT uma parte interessada em todas as questões relativas a interfaces e terminais, bem como ao serviço expresso, entende que um regulamento desta natureza se afigura como uma peça essencial para a regulamentação desta matéria.</p>	<p>Registamos positivamente a concordância com os objetivos deste regulamento.</p>
<p>Na verdade, a AMT e o IMT têm trabalhado em conjunto, em matérias relativas ao Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, no âmbito do qual ambas as entidades têm responsabilidades. Desta forma, o IMT louva a iniciativa, considerando que a proposta se encontra alinhada com o trabalho colaborativo desenvolvido até ao momento e que reúne condições para se constituir como uma peça importante para a melhoria das interfaces e terminais em Portugal.</p>	

<p>O regulamento aborda temas essenciais, como a competitividade, equidade no acesso, transparência nas condições de utilização, fiscalização rigorosa e eficiência na gestão de interfaces e terminais de transporte, sendo da maior relevância que esses princípios sejam contemplados.</p>	
<p>De uma forma geral, manifestamos a nossa concordância com as diversas questões abordadas, pois vão ao encontro, e até mesmo dão resposta, a várias preocupações com que o IMT se depara no dia a dia na prossecução das suas atribuições nestas áreas</p>	
<p>Não podemos deixar de salientar algo que se afigura fundamental para o IMT, (...) que reforça a obrigação de reporte para o registo a que o IMT está vinculado segundo o n.º 3 do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro. Este reforço é essencial para dar cumprimento a essa obrigatoriedade legal, incrementando os elementos necessários que devem ser comunicados no âmbito da legislação.</p> <p>A AMT e o IMT já trabalharam em conjunto nesta questão em particular, e consideramos que este reforço da obrigação de reporte de informação contribuirá para o aumento da informação disponível, em claro benefício de todas as partes envolvidas.</p>	<p>A AMT procurou reforçar a transmissão de informação a ambas as entidades, permitindo a melhor colaboração entre ambas e potenciar uma melhor exercício das respetivas competências.</p>
<p>O presente projeto de regulamento, além de clarificar muitos aspetos considerados relevantes, vem alargar o âmbito de algumas definições e conceitos contidos no Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro.</p> <p>Neste âmbito, regista-se o facto de no projeto de regulamento, a definição de interface ou terminal de transporte público incluir explicitamente tanto infraestruturas físicas como locais de paragem e</p>	<p>Consideramos que não se trata de uma expansão ou alargamento de conceitos, mas uma clarificação.</p> <p>Considera-se que uma estrutura ou espaço não deixa de ser terminal ou interface caso não tenham algumas das características previstas no diploma.</p> <p>Por outro lado, importava clarificar o que se entende por “alternativa viável” a um terminal ou interface, não tendo</p>

<p>estacionamento que podem não ser delimitados por estruturas físicas. Esta abordagem vem expandir a definição do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, para abranger áreas destinadas exclusivamente ao embarque e desembarque de passageiros, mesmo que não haja instalações edificadas, desde que esses locais sirvam para transferências de passageiros ou conexões entre modos de transporte. Consideramos esta clarificação útil, sendo nosso entendimento que esta e outras questões em que se clarifica ou até mesmo se amplia o âmbito de abrangência da Lei devam ser incorporadas, num futuro próximo, numa revisão do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro</p>	<p>necessariamente de ser idêntico – o que seria inexequível – mas pelo menos garantir condições mínimas de segurança dos utilizadores, quando exista.</p>
---	--

Comentários à Pronúncia da Rodoviária do Oeste e da Rodoviária do Lis

Comentários RDL e RDO	Comentários AMT
<p>Artigo 1º (Objeto) Sugere-se a introdução da seguinte expressão: <i>"O disposto no presente Regulamento deve ser observado pelos operadores de interface ou de terminal, sem prejuízo das adaptações que sejam necessárias em função das características ou especificidades de cada interface ou terminal"</i>.</p>	<p><u>Nada a obstar à precisão</u>, sendo que tais “adaptações” ou “características” ou “especificidades” não podem servir de fundamento para, de alguma forma, excluir terminais do âmbito de aplicação do diploma ou do regulamento, na sua globalidade.</p>
<p>Artigo 2.º, n.º 1, alínea b) (Âmbito de aplicação do Regulamento). Sugere-se a eliminação da expressão <i>"seus utilizadores e acompanhantes ou utilizadores de serviços e atividades económicas de acesso público existentes nos equipamentos"</i>, na medida em que a mesma, para além de poder gerar dúvidas quanto à sua interpretação, respeita a elementos que podem não integrar o conceito de serviço público de transporte de passageiros, levantando problemas de legalidade</p>	<p><u>Será melhor concretizado.</u></p> <p>Na verdade, pretende-se precisamente fazer referência a elementos integrantes do conceito de serviço público de passageiros, que é dirigido à uma generalidade não determinada de utilizadores.</p> <p>De acordo com o Decreto-Lei n.º 163/2006 de 8 de Agosto, que estabelece o regime da acessibilidade aos edifícios e estabelecimentos que recebem público, via pública e edifícios habitacionais, as</p>

<p>face ao Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro ("DL 140/2019").</p>	<p>normas técnicas “<i>aplicam-se a aos seguintes edifícios, estabelecimentos e equipamentos de utilização pública e via pública: (...)b) Espaços de estacionamento marginal à via pública ou em parques de estacionamento público; (...)f) Estações ferroviárias e de metropolitano, centrais de camionagem, gares marítimas e fluviais, aerogares de aeroportos e aeródromos, paragens dos transportes colectivos na via pública, postos de abastecimento de combustível e áreas de serviço.</i></p> <p>As instalações e equipamentos afetos a serviços públicos ou ao público, são utilizadas pelos compradores de títulos que lhes habilitam à utilização de determinados serviços, sem exclusão de outros.</p> <p>E em instalações de acesso público podem existir atividades económicas diversas, sendo o acesso a espaços comuns efetuados pelo público em geral.</p>
<p>Artigo 2º (Âmbito de aplicação do Regulamento). De modo a compatibilizar o disposto nos n.ºs 1 e 2 do Projeto de Regulamento com a salvaguarda do direito de propriedade tal como atualmente está previsto no artigo 62º da Constituição da República Portuguesa, é necessário Introduzir no Artigo 2º, um novo parágrafo, com a redação seguinte: "O presente <i>Regulamento não se aplica a terminais ou a interfaces que sejam propriedade do operador e sejam exclusivamente utilizados pelo mesmo sem acesso por parte de quaisquer terceiros</i>".</p>	<p>Será de esclarecer que o projeto de regulamento se limita a especificar algumas das regras de funcionamento aplicáveis a equipamentos/infraestruturas previstas no Decreto-Lei n.º 140/2019.</p> <p>Por outro lado, o regulamento não pode estabelecer regras que possam entrar em contradição com o diploma legal, designadamente com o seu artigo 12.º.</p> <p>Naturalmente, se estiverem em causa instalações de acesso privado e impedido ao público em geral, não estamos perante espaços públicos, onde se disponibiliza transporte público.</p>
<p>Artigo 3.º, alínea e) (Definições) -Tendo em consideração que o DL define como "Operador de Interface ou de terminal", a entidade que "gere as referidas infraestruturas", assim como o Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro define</p>	<p><u>Será efetuada uma clarificação neste sentido.</u></p> <p>Não se pretendia “criar” uma terceira figura, mas antes clarificar que a gestão do terminal poderá ser da responsabilidade</p>

<p>"Gestor de terminal", a entidade à qual se encontra atribuída a responsabilidade pela gestão de um terminal", faz-se notar que a previsão de uma nova designação "Entidade Gestora da interface ou do Terminal" não só se revela desnecessária, como é passível de prejudicar a clareza e o entendimento das normas.</p>	<p>do proprietário ou de outra entidade, que utiliza o equipamento, seja a que título for.</p> <p>Pretende-se garantir que seja qual for a entidade responsável pelo terminal, seja a que título for e independentemente dos títulos jurídicos e acordos entre proprietário e gestor (se entidades diferentes), existe sempre um responsável claro e pelo cumprimento das normas do DL 140/2019 e deste regulamento.</p>
<p>Artigo 3.º, alínea f) (Definições). A indicação do período superior a 15 minutos para efeitos da definição de "Estacionamento", pode, nas situações em que não se possa vir a permitir o estacionamento, gerar a necessidade de os operadores de serviço público virem a incorrer em custos com outras infraestruturas de estacionamento e kms em vazio para esse efeito.</p> <p>Sugere-se que a definição do período de imobilização do veículo para efeitos da definição de estacionamento seja a que esteja definida em cada regulamento em concreto.</p>	<p>Será efetuada uma clarificação</p> <p>Pretende-se distinguir "Estacionamento ou estacionamento" da "paragem", ocorrendo esta no âmbito da prestação do serviço de transportes, em paragem intermédia ou final, fora do âmbito da prestação de serviço de transportes, sem embarque ou desembarque de passageiros ou carga.</p>
<p>Artigo 3.º, alínea k) (Definições) - Faz-se notar uma parte significativa dos utilizadores do serviço público de transporte de passageiros (designadamente de âmbito urbano) são clientes com idade avançada, com as inerentes dificuldades de locomoção, que utilizam estes serviços para irem aos Centros de Saúde, Hospitais, ou para compras, pelo que se sugere, que onde se lê "de muito curta duração" se passe a ler, "normalmente de muito curta duração".</p>	<p>Será efetuada uma clarificação</p>
<p>Artigo 4.º, alínea e) (Deveres dos responsáveis pela gestão dos terminais e interfaces). O dever inerente a "Proceder à implementação de infraestruturas de carregamento e da</p>	<p>Será efetuada uma clarificação neste sentido, designadamente quanto ao que se refere a normas vinculativas e normas meramente programáticas.</p>

<p>abastecimento de embarcações com combustíveis alternativos e de baixas emissões e limpos" não deve ficar com uma redação tão assertiva pela simples razão de existirem infraestruturas que não têm condições para ter abastecimento.</p> <p>Sugere-se assim, que a redação seja eliminada ou, no limite, passe a ser a seguinte: "Proceder, sempre que possível, à implementação da infraestruturas de carregamento e de abastecimento de embarcações com combustíveis alternativos e de baixas emissões e limpos".</p>	<p>A implementação de tais infraestruturas é desejável, mas não é uma imposição.</p>
<p>Artigo 4.º, alínea h) (Deveres dos responsáveis pela gestão dos terminais e interfaces). No que se refere ao dever de <i>"Contribuir para o ordenamento dos espaços urbanos, serviços de transporte e para os objetivos de descarbonização do setor e metas e compromissos assumidos pelo Estado Português"</i>, sugere-se a respetiva eliminação na medida em que não faz sentido os operadores de terminais terem esta obrigação, que, de resto, não se encontra minimamente concretizada ou definida.</p> <p>Por outro lado, a concretização deste dever exige meios e mecanismos de que os operadores de terminais não dispõem, como sucede, a título de exemplo, com o ordenamento do território, incluindo espaços urbanos, matéria que é da competência das entidades públicas, mormente de âmbito municipal/autárquico, estando definido nos respetivos instrumentos de gestão territorial.</p>	<p><u>Será efetuada uma clarificação neste sentido,</u> designadamente quanto ao que se refere a normas vinculativas e normas meramente programáticas.</p>
<p>Artigo 5.º, n.º 3 (Competências do operador de interface ou de terminal). A redação deste parágrafo é confusa e</p>	<p><u>Será efetuada uma clarificação nesse sentido.</u></p>

<p>poderá dar lugar a situações indefinidas na relação entre o operador e o concessionário, pelo que se sugere a revisão da respetiva redação, propondo-se, para o efeito, a redação seguinte: <i>"Nas situações em que o terminal é explorado por terceiro que não o proprietário do terminal, é o responsável pela aprovação do regulamento pelo qual se rege o terminal"</i></p>	
<p>Artigo 5.º, n.º 5, alínea a) (Competências do operador de interface ou de terminal) - De notar que o acesso só pode ser garantido a todos os serviços desde que existam condições para tal no próprio terminal.</p> <p>Por esta objetiva razão, sugerimos que a redação desta norma do Projeto de Regulamento passa a ser a seguinte: a) <i>Garantir, dentro das capacidades do terminal, 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."</i></p>	<p>Correto.</p> <p>Apenas é garantido o acesso desde que exista capacidade disponível.</p> <p>Existindo capacidade disponível, deve ser garantido o acesso não discriminatório e a igualdade de oportunidades.</p> <p>Considera-se que tal já decorre do diploma, mas <u>procederemos a uma clarificação.</u></p> <p>O cumprimento das obrigações tem em conta as características e especificidades físicas do terminal e interface, incluindo a sua capacidade, bem como os equipamentos, instalações ou serviços disponibilizados no caso concreto.</p>
<p>Artigo 5.º, n.º 5, alínea e) (Competências do operador de interface ou de terminal) - A respeito da análise e tratamento de reclamações e sugestões efetuadas por qualquer utilizador do terminal, importa fazer notar que o operador de terminal ou interface apenas tem condições para fazer tal análise ou tratamento se as mesmas disserem respeito a matérias relativas ao terminal mas já não a outras matérias (como, por exemplo, os serviços que os operadores de transporte que utilizam o terminal prestam).</p>	<p>Concordamos. <u>Procederemos à clarificação.</u></p> <p>As reclamações relativas ao terminal são tratadas pelo respetivo gestor e as reclamações referentes aos serviços de transportes são tratadas pelos respetivos operadores.</p>

<p>Deste modo, sugere-se que a redação desta norma passe a ser a seguinte: "e) Assegurar a análise e tratamento de reclamações e sugestões efetuadas por qualquer utilizador do terminal, desde que as mesmas digam respeito ao terminal".</p>	
<p>Artigo 5.º, n.º 7 (Competências do operador de interface ou de terminal) - A atual redação desta norma assume uma responsabilidade conjunta entre o operador do terminal ou interface e o seu proprietário que, seja no plano jurídico, seja no plano dos factos (ou seja na realidade prática) não se afigura exequível, desde logo porque o proprietário do terminal pode não ter qualquer ligação com a gestão do mesmo.</p> <p>Dê-se um exemplo concreto: se o proprietário do terminal for um fundo que se limitou a arrendar o terminal ao gestor do terminal, qual o sentido de o mesmo ser responsável pela respetiva gestão com a qual objetivamente nada tem a ver? Sugere-se a eliminação desta norma do Projeto de Regulamento.</p>	<p>Pretende-se garantir que seja qual for a entidade responsável pelo terminal, seja a que título for e independentemente dos títulos jurídicos e acordos entre proprietário e gestor (se entidades diferentes), existe sempre um responsável claro e pelo cumprimento das normas do DL 140/2019 e deste regulamento.</p> <p>Será efetuada uma reformulação e clarificação das disposições aplicáveis.</p>
<p>Artigo 6.º, n.º 1, alínea a) (Regulamento de interface ou terminal) - À semelhança do comentário anterior, também aqui se antevê a existência de questões relativas à propriedade.</p> <p>Logo, não é razoável que o proprietário, não sendo o Operador do terminal, tenha de ser identificado ou tenha responsabilidades nesta matéria.</p>	<p>Pretende-se garantir que seja qual for a entidade responsável pelo terminal, seja a que título for e independentemente dos títulos jurídicos e acordos entre proprietário e gestor (se entidades diferentes), existe sempre um responsável claro pelo cumprimento das normas do DL 140/2019 e deste regulamento.</p> <p>Será efetuada uma reformulação e clarificação das disposições aplicáveis.</p>
<p>Artigo 6.º, n.º 1, alínea c) (Regulamento de interface ou terminal) - A atual redação desta <i>norma</i></p>	<p>Pretende-se garantir que seja qual for a entidade responsável pelo terminal, seja a que título for e</p>

<p>do Projeto de Regulamento, ao misturar as competências e as responsabilidades de entidades diferentes, levanta problemas práticos de inexecuibilidade, desde logo porque vai incluir partes que podem não ter nada a ver com a gestão/operação do terminal.</p> <p>Assim, propõe-se que a redação desta norma passe a ser a seguinte: "c) <i>Competências e responsabilidades do operador do terminal ou de interface</i>".</p> <p>A alínea em apreço é demasiado detalhada, sendo também de notar a desproporcionalidade de um documento que, tendo como objetivo de regulação de um terminal, estarem definidas as obrigações e limites do operador, proprietário e gestor da infraestrutura.</p>	<p>independentemente dos títulos jurídicos e acordos entre proprietário e gestor (se entidades diferentes), existe sempre um responsável claro pelo cumprimento das normas do DL 140/2019 e deste regulamento.</p> <p>Será efetuada uma reformulação e clarificação das disposições aplicáveis.</p> <p>O regulamento deve conter apenas as competências e responsabilidades do Operador.</p> <p>Contudo, devem estar incluídas eventuais competências e responsabilidades partilhadas com outras entidades, se for o caso, que tenham impacto ou digam respeito aos utilizadores do terminal ou interface</p>
<p>Artigo 6.º, n.º 1, alínea j) (Regulamento de interface ou terminal) – A atual redação desta norma assume que os terminais dispõem sempre de instalações de uso comum, como sejam as de estacionamento, bilheteiras, instalações sanitárias, salas de espera, sistemas de atendimento e venda/informação ao público.</p> <p>Umavez que muitos dos atuais terminais não dispõem de todas as referidas valências, sugere-se que, na parte final desta norma seja inserida a expressão "caso existam".</p>	<p>Concordamos, por corresponder ao espírito do projeto.</p> <p>Naturalmente, apenas se podem aplicar regras a determinadas instalações se as mesmas existirem.</p>
<p>Artigo 6.º, n.º 2 (Regulamento de interface ou terminal) -Esta norma ao prever a identificação "de infraestruturas ou instalações privadas ou de apoio dos operadores de transportes, que não estejam acessíveis ao público ou ao serviço público, de utilização exclusiva dos operadores levanta dois problemas.</p> <p>O primeiro, de natureza jurídica, na</p>	<p>Disposição eliminada.</p>

<p>medida em que tal identificação colide com o direito de propriedade do terminal, ou melhor, da infraestrutura onde se localiza o terminal. Imaginemos que tal infraestrutura contém um supermercado, uma barbearia ou qualquer outra infraestrutura que respeita ao exercício de atividades económicas que nada têm a ver com a atividade de gestão do terminal, será que tal divulgação também ter de ser feita? É evidente que não e que essa obrigação colide frontalmente com o direito de propriedade privada tal como se encontra plasmado no artigo 62º da CRP.</p> <p>Note-se, com relevo também no plano jurídico, que a noção legal de "interface ou terminal de transporte público de passageiros" prevista na alínea a) do n.º 1 do Artigo 12º do DL 140/2019, não inclui oficinas, instalações de lavagem, postos de combustível, escritórios, nem quaisquer outros espaços que nada têm a ver com o terminal em si mesmo.</p> <p>A isto acresce que, desde logo nos casos em que o operador de terminal e o proprietário do terminal são entidades distintas, que o operador de terminal pode não ter sequer, no plano jurídico, acesso a outras utilizações/atividades que a infraestrutura onde também está colocado o terminal comporta e que apenas dizem respeito ao proprietário de tal infraestrutura.</p> <p>Donde, propõe-se a eliminação desta norma do Projeto de Regulamento.</p>	
<p>Artigo 8.º, n.º 4 (Horário) - Relativamente à exigência de o horário de funcionamento do terminal ter de estar publicado no site do proprietário, quando este não é o operador de terminal, não faz qualquer sentido.</p>	<p>Pretende-se garantir que seja qual for a entidade responsável pelo terminal, seja a que título for e independentemente dos títulos jurídicos e acordos entre proprietário e gestor (se entidades diferentes), existe sempre um</p>

<p>Imagine-se um terminal cujo proprietário é uma entidade (pessoa singular ou coletiva) que se limitou a arrendar o mesmo ao gestor do terminal.</p> <p>Não se afigura minimamente razoável que tal proprietário tenha de ter um site para divulgar o horário de um terminal que não gere e cuja operação não é da sua responsabilidade.</p> <p>Por esta razão, sugere-se a eliminação da referência ao proprietário na redação desta norma do Projeto de Regulamento.</p>	<p>responsável claro pelo cumprimento das normas do DL 140/2019 e deste regulamento.</p> <p>Será efetuada uma reformulação e clarificação das disposições aplicáveis.</p>
<p>Artigo 9.º, n.º 2, alíneas b), e) e d) (Informação ao Público) - A presente norma versa sobre a Informação ao Público, mas contém matérias de natureza puramente técnica, que não têm qualquer utilidade para o público, como é o caso das matérias indicadas nas alíneas b) regras de programação e repartição da capacidade), c) (regras de afetação de cais, lugar de paragem ou de estacionamento), (preços) e f) (estatística de utilização).</p> <p>Por esta razão, sugere-se a eliminação das referidas alíneas da Informação ao Público.</p>	<p>Serão reformuladas as questões sobre informação ao público e informação a agentes económicos, sendo certo que as informação mencionadas devem ser acessíveis de forma pública.</p>
<p>Artigo 9.º, n.º 3 (Informação ao Público) - A informação a que respeita esta alínea do Projeto de Regulamento está igualmente tratada na norma do n.º 5 do Artigo 1º do Projeto, que revê a divulgação da capacidade disponível, pelo que deve a norma do n.º 3 do Artigo 9.º ser eliminada.</p>	<p>Serão reformuladas as questões sobre informação ao público e informação a agentes económicos</p>
<p>Por outro lado, a redação da norma no n.º 3 do Artigo 9.º é, no plano funcional, algo irrealista, porque a manutenção no site, de forma permanente e atualizada, da "situação atual da capacidade" pode não ser exequível em certos momentos por razões de contexto operacional.</p>	<p>É essencial para outros agentes económicos conhecer as regras como também a sua aplicação. Se a capacidade de um terminal está esgotada e tal for divulgado, tal pode evitar a formalização e instrução de pedidos, poupando recursos ao</p>

	<p>Operador do Terminal e a candidatos.</p> <p>Portanto, a informação deve ser divulgada e atualizada, pelo menos mensalmente.</p>
<p>Artigo 11.º n.º 4 (Afetação de cais ou lugares de paragem) - O conceito de cais / lugares de reserva existe precisamente para prevenir a necessidade de acolher situações de picos de procura que provoquem "stress" (leia-se "pressão") nas instalações e serviços quotidianos do terminal.</p> <p>A eliminação deste conceito "de reserva", apenas para albergar mais operadores no dia a dia, coloca em perigo a operação do terminal como um todo, dos seus trabalhadores e dos seus utilizadores num dia de procura acima do normal, onde não haverá nessa situação hipotética capacidade extra que permita agir em segurança e conformidade.</p> <p>A redação desta norma parece indicar alguma desconfiança na operação dos terminais ao utilizar, como faz no n.º 3, a expressão "não podem limitar artificialmente".</p> <p>Sugere-se uma reformulação integral da redação deste artigo do Projeto de Regulamento, propondo-se a redação seguinte:</p> <p>"1. A afetação de cais ou lugar de paragem, adiante referidos de "lugares" depende da capacidade de cada interface ou terminal.</p> <p>2. A afetação de lugares deve, sem comprometer a segurança do terminal, maximizar a capacidade do mesmo para a operação de serviços de transporte, nomeadamente embarque e desembarque.</p> <p>3. Sempre que o operador de</p>	<p><u>Considera-se ser necessária clarificação.</u></p> <p>Concorda-se também que não devem ser introduzidas valorações relativas a eventuais infrações, mas apenas as regras que devem ser cumpridas.</p> <p>A regulamentação deve salvaguardar a margem de manobra que deve caber ao gestor de uma infraestrutura deste tipo, de forma a adaptar a diferentes necessidades, não podendo a salvaguarda de uma regra de equidade limitar, além do admissível, essa capacidade de gestão e sobretudo afetar regras de segurança.</p> <p>Seja como for, devem existir mecanismos que potenciem uma limitação artificial da capacidade.</p> <p>Não pode verificar-se a reserva de capacidade e de lugares de paragem, sem que a mesma seja efetivamente utilizada, bem como a não utilização de capacidade e de lugares de paragem de forma não fundamentada e que possa colocar em, causa a equidade e não discriminação no acesso</p> <p>Será incluído novo artigo (16.º) relativo à não utilização de capacidade atribuída.</p>

<p>terminal recuse o acesso ao terminal a um operador de serviços de transporte por falta de capacidade do terminal deve fundamentar a respetiva recusa de acesso."</p>	
<p>Artigo 12.º, n.º 2. (Paragem e estacionamento de veículos afetos a serviço de transporte) - Propõe-se a eliminação desta classificação. Deverá ser o operador a definir o tempo de estacionamento das linhas, em função das necessidades. programação oficial e descanso dos motoristas.</p> <p>A recomendação de 15 minutos não é viável em muitas situações e pode gerar situações desnecessárias de conflito.</p> <p>Sugere-se que a solução a prever deixe ao operador de terminal ou de interface a indicação do período temporal relevante para este efeito, pois apenas por esta via será possível promover uma gestão do terminal de acordo com a real capacidade e características do mesmo.</p>	<p>Considera-se que deve ser definido um tempo de paragem de referência.</p> <p>O que se pretende é garantir que a ocupação de um cais não se estende para além do necessário e não é utilizado, de forma desnecessária e infundada para garantir uma “ocupação da capacidade artificial”, afastando por essa via a possibilidade de outros operadores poderem aceder ao terminal.</p> <p>A fixação ou efetiva prática de tempos de paragem superiores ao tempo de referência deve ser fundamentada pelo Operador, para efeitos de supervisão à conformidade da utilização de capacidade.</p> <p>Será incluído novo artigo relativo à não utilização de capacidade atribuída.</p>
<p>Artigo 13.º, n.º 6 (Repartição da capacidade) - Esta norma repete informação já anteriormente exigida pela alínea e) do Artigo 9.º do Projeto de Regulamento.</p> <p>Fazemos notar que a publicação prevista nas alíneas a) (o racional subjacente às regras de programação da repartição da capacidade), b) (mapa de afetação semanal da interface ou terminal que evidencie, por faixa horária, a respetiva ocupação ou disponibilidade); e) (os pedidos de acesso recusados) e f) (estatísticas sobre embarques e desembarques de</p>	<p>Efetuada harmonização entre o artigo 9.º e o artigo 13.º, sendo de garantir a disponibilização de informação mínima sem acrescentar fadiga estatística não fundamentada e atualizar, de forma periódica, a capacidade disponível, facilitando os pedidos de acesso e a supervisão de entidades competentes.</p>

<p>passageiros por tipos de serviços de transporte) não faz qualquer sentido.</p> <p>Em concreto, e no que diz respeito à alínea b) sugere-se a eliminação na medida em que não faz sentido estar a alimentar um sistema desta complexidade com frequência semanal.</p> <p>No que concerne às alíneas e) e f), não parece fazer sentido especificar ou diferenciar tempos de paragens intermédias ou finais, bem como não fará sentido prever tempos de manobras.</p> <p>Por outro lado, fará sentido especificar velocidades máximas permitidas dentro das instalações, por exemplo.</p>	<p>Neste caso, tal depende do operador em cada terminal em concreto.,</p>
<p>Artigo 14.º, n.º 2 (Seriação de pedidos de utilização) - Na seriação a ser considerada deve também ser tido em conta com os toques que se encontram atualmente aprovados e a ser realizados independentemente do tipo de serviço.</p> <p>Ainda neste ponto, na alínea d), que prevê a indicação de "passageiros que utilizam os serviços", importa ter em conta que nem sempre é possível efetuar esta identificação, pelo que existindo o risco sério de inexecuibilidade, sugere-se a respetiva eliminação.</p>	<p>Pretende-se que a seriação seja uma sugestão de gestão.</p>
<p>Artigo 14.º, n.º 5 (Seriação de pedidos de utilização)</p> <p>A redação desta norma colide com o disposto no n.ºs 6 e 8 do Artigo 12.º do DL 140/2019, que não prevê qualquer obrigação de "informação sobre a hora mais próxima com capacidade disponível". Estando esta matéria já devidamente prevista nas duas normas legais acima referidas, propõe-se a eliminação do n.º5 do Artigo 14.º do</p>	<p>Disposição reformulada.</p>

<p>Projeto de Regulamento.</p> <p>A possibilidade prevista de indicação de "informação sobre a hora mais próxima com capacidade disponível" é uma matéria que apenas pode ser vista caso a caso entre o operador de terminal ou interface e determinado operador de serviços que pretende ter acesso a esse terminal.</p> <p>Assim, dada a natureza casuística deste tema, que passa ou pode passar por uma articulação entre operador de terminal ou interface e operador do serviço de transportes, a mesma não se afigura dever constar no Projeto de Regulamento que se dirige, por essência, a matérias de natureza comum ou geral.</p>	
<p>Artigo 15.º, n.º4 (Pedido de acesso e paragem) - A efetivação prática é excessivamente onerosa, para não dizer impossível. As limitações de tacógrafo para retirar veículos estacionados serão enormes. Não é exequível, com possibilidades da coimas elevadas.</p> <p>Por outro lado, a utilização de lugares de estacionamento para embarque e desembarque pode colocar em perigo a operação do terminal e a segurança dos seus utilizadores, pelo que se recomenda a eliminação do n.º 4 do Artigo 15.º.</p>	<p>O objetivo da norma será evitar que os cais de embarque e desembarque sejam utilizados para estacionamento ou parqueamento permanente e/ou paragem para além de tempo efetivamente necessário ao serviço de transporte ou gestão/maximização da capacidade do terminal, esgotando "artificialmente" a capacidade do terminal.</p> <p>Será incluído novo artigo (16.º) relativo à não utilização de capacidade atribuída.</p>
<p>Artigo 18.º, n.º 2 (Regime Sancionatório)</p> <p>Esta norma prevê que "A ausência de objetivação e de mensurabilidade das condições previstas no n.º 6 do artigo 12º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, equivale a incumprimento das obrigações ali previstas".</p> <p>Esta norma do Projeto de Regulamento levanta problemas ao nível da sua legalidade e constitucionalidade em</p>	<p>Norma eliminada.</p>

<p>termos de direito sancionatório, dada a amplitude e vaguidade da mesma, o que choca frontalmente com o princípio da tipicidade em matéria de direito sancionatório.</p> <p>Por esta razão, sugere-se a eliminação desta norma.</p>	
<p>Artigo 19.º, n.º 1 (Relatório anual sobre o funcionamento do mercado)</p> <p>O que é exigido em termos de reporte nesta norma do Projeto de Regulamento é excessivo e penalizador do ponto de vista burocrático com implicações óbvias nos custos dos operadores de terminal.</p> <p>A título de exemplo, questiona-se no n.º 2 alínea g): Quem faz? Como se faz? Quem paga? Qual o objetivo? Com que critérios?</p> <p>As propostas para aumento de capacidade não devem condicionadas ao número de acessos recusados. Não faz sentido a obrigatoriedade desta evidência, pelo que deve ser eliminada.</p>	<p>Foi reformulado o artigo nos sentido de estabelecer objetivos da supervisão anual, procurando mitigar eventual carga estatística.</p>
<p>Artigo 19.º, n.º 2, alínea f) (Relatório anual sobre o funcionamento do mercado)</p> <p>Faz-se notar que a informação prevista (e exigida) nesta norma não existe e não se encontra disponível. Sugere-se a respetiva eliminação.</p>	<p>Foi reformulado o artigo nos sentido de estabelecer objetivos da supervisão anual, procurando mitigar eventual carga estatística.</p>
<p>Artigo 19.º, n.º 2, alínea g) (Relatório anual sobre o funcionamento do mercado)</p> <p>A previsão de inclusão prevista nesta alínea g) relativa à "Avaliação de desempenho com foco nas dimensões do desenvolvimento económico sustentável, coesão ambiental, social e territorial" é, para além de muito vago e genérico, de muito difícil (para não dizer)</p>	<p>Concordamos.</p> <p>Tal avaliação será efetuada pela AMT, com base em elementos recolhidos anualmente.</p> <p><u>Será efetuada clarificação nesse sentido.</u></p>

<p>impossível execução, desde logo porque a generalidade dos operadores de terminais ou interfaces não dispõem de meios para promover tal avaliação.</p> <p>Assim, sugere-se a eliminação desta cláusula.</p>	
<p>Artigo 20.º, alínea a) (Adaptação dos Regulamentos).</p> <p>Sugere-se que o prazo de dois meses para adaptação dos regulamentos seja alargado para, pelo menos, seis meses, dados os impactos funcionais, operacionais e tecnológicos que a adoção do regulamento necessariamente implicará.</p>	<p>Tendo em conta a reformulação do diploma, alargou o prazo de adaptação para quatro meses, após a entrada em vigor.</p>
<p>De modo muito particular, solicita-se à AMT que acolha as propostas de alteração ao Projeto de Regulamento que levam em linha de conta a necessidade de proteção do direito de propriedade dos terminais ou interfaces, pois apenas dessa forma se garante a legalidade do futuro regulamento e de todas as suas normas.</p>	<p>A AMT acolhe todas as propostas nesse sentido, não podendo, naturalmente, ultrapassar o alcance e os limites já estabelecidos ou subjacentes ao Decreto-Lei n.º 140/2019.</p>

Comentário à Pronúncia FLIXBUS

Comentários FLIXBUS	Comentários AMT
<p>Note-se que este artigo 7.º n.º 1 do Decreto-Lei n.º 140/2019 prevê que “Sem prejuízo das atribuições da Autoridade da Concorrência (AdC), e de acordo com o previsto no Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual, compete à AMT”.</p> <p>Contudo, um dos fundamentos invocados pela AMT para a elaboração do Regulamento (na respetiva Nota Justificativa) reside na “implementação e acompanhamento do modelo de</p>	<p><u>Discordamos.</u></p> <p>Como bem refere a FLIXBUS “A definição e sistematização de regras claras, objetivas, sindicáveis e uniformes constitui um requisito de transparência que deve ser assegurado, estabelecendo o Artigo 7.º n.º 1 alínea f) do Decreto-Lei n.º 140/2019 que a AMT pode emitir a regulamentação que seja considerada necessária à aplicação do mesmo, no âmbito das suas atribuições.”</p>

<p>concorrência não falseada ínsito no Tratado de Roma e no Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia”.</p> <p>Ora, parece que este é precisamente um dos aspetos que se encontra fora do escopo das atribuições regulamentares da AMT, por cair no âmbito das atribuições da AdC.</p>	<p>A AMT pretende definir regras necessárias à boa implementação de diversas disposições do diploma incluindo as previstas no n.º 6 do artigo 6.º, em que a competência contraordenacional é atribuída à AMT através do artigo 17.º do mesmo diploma.</p> <p>O projeto de regulamento não especifica qualquer norma da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio, que aprova o regime jurídico da concorrência.</p> <p>Nesse sentido, o regulamento destina-se apenas a apoiar a ação da AMT e disciplinar práticas a supervisionar pela AMT, pelo, que sempre que existirem indícios de violação de regras concorrências, a matéria será remetida à Autoridade da Concorrência, tal como previsto na Lei n.º 19/2012.</p>
<p>O artigo 2.º n.º 1 prevê três condições (que, ao que tudo indica, são cumulativas) para que o Projeto de Regulamento da AMT se aplique às interfaces ou terminais de transporte público de passageiros.</p> <p>A terceira condição traduz-se na necessidade de as interfaces ou terminais estarem “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”.</p> <p>Esta parece ser uma cláusula excessivamente ambígua para ser determinante para a aplicabilidade do Projeto de Regulamento da AMT, porquanto recorre a conceitos indeterminados como “utilizadores”, “acompanhantes” e “atividades económicas de acesso público”, que suscitam dificuldades interpretativas (desde logo, por não se encontrarem</p>	<p><u>Será melhor concretizado.</u></p> <p>Pretende-se referir que instalações de acesso público, são aquelas que estão abertas à utilização do um público indeterminado, que não apenas quem adquiriu títulos de transporte, mas de outras pessoas que acompanhem aquelas ou de utilizadores de outras atividades que ali estejam instaladas, como sejam lojas diversas, bilheteiras, restauração, outros serviços de transportes, etc.</p> <p>De acordo com o Decreto-Lei n.º 163/2006 de 8 de Agosto, que estabelece o regime da acessibilidade aos edifícios e estabelecimentos que recebem público, via pública e edifícios habitacionais, as normas técnicas <i>“aplicam-se a aos seguintes edifícios, estabelecimentos e equipamentos de utilização pública e via pública: (...)b) Espaços de estacionamento marginal à via pública ou em parques de estacionamento público; (...)f) Estações ferroviárias e de metropolitano, centrais de camionagem, gares marítimas e fluviais,</i></p>

<p>definidos na cláusula 3ª do Projeto de Regulamento da AMT).</p>	<p><i>aerogares de aeroportos e aeródromos, paragens dos transportes colectivos na via pública, postos de abastecimento de combustível e áreas de serviço; (...)) Instalações sanitárias de acesso público; (...)</i>”</p> <p>A ter em conta também, ainda que necessitando de atualização, o Decreto-Lei n.º 170/71 de 27 de abril, aprova as normas para a exploração e funcionamento das Estações Centrais de Camionagem, o estabelecimento em que se concentram os locais terminais ou locais de paragem de carreiras não urbanas de transportes rodoviários de passageiros que servem os aglomerados urbanos e onde são estabelecidas regras de localização, dimensionamento e serviços.</p> <p>Deverão ainda ser tidas em conta as recomendações relativas a interfaces de transporte de passageiros, no âmbito do Pacote da Mobilidade⁵.</p>
<p>No artigo 3.º alínea a), na definição de «Alternativa Viável», o Regulamento remete para a alínea c) do n.º 1 do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, que por sua vez a define como “a existência de outro terminal economicamente aceitável para o transportador, que proporcione uma infraestrutura comparável e ligação ao terminal inicialmente solicitado, que possibilite o acesso dos passageiros a outros meios de transporte público e que permita ao transportador realizar o serviço de transporte de passageiros em causa de</p>	<p>Consideramos que o DL 140/2019 define a alternativa viável como “outro terminal economicamente aceitável para o transportador”, para salvaguarda uma eventual imposição pública de locais que não sejam aceitáveis para o operador, designadamente a nível económico. Não se entende que deva criar limites para o “economicamente aceitável”, pois poderá implicar imposições públicas que não se enquadrem numa atividade económica que corre por conta e risco do seu promotor, sem apoios públicos.</p>

⁵ https://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Planeamento/DocumentosdeReferencia/PacotedaMobilidade/Documents/Pacote%20da%20Mobilidade/Interfaces%20de%20transportes%20de%20passageiros_Mar%C3%A7o%202011.pdf

uma forma semelhante à do terminal inicialmente solicitado.

O que é que se considera o limite do economicamente aceitável para o transportador? Quais os critérios que devem ser adotados para efetuar essa avaliação? O que é uma infraestrutura comparável? Quando se refere a forma semelhante, qual o critério preponderante para determinar a semelhança – é temporal, é económico, é uma questão de comodidade dos passageiros? É imperativa a clarificação do conceito. É imperativo que uma alternativa viável necessariamente assegure um conjunto de condições mínimas, designadamente abrigos para os passageiros, iluminação e segurança.

Consideramos que o DL 140/2019 define a alternativa viável como “infraestrutura comparável” pois caso fosse imposta a total semelhança com infraestrutura existente, tal configuraria uma imposição legal de serviço público, à administração local, sem correspondente pacote financeiro e sem qualquer avaliação da necessidade efetiva. Por outro lado, afigura-se carecer de racionalidade económica e operacional exigir um terminal exatamente igual, uma vez que tal não seria exatamente possível em outra localização, designadamente em termos de acesso à rede de transportes e distância do centro da cidade.

A fixação de critérios adicionais aos previstos na legislação, pela AMT, com impactos financeiros em entidades públicas, configuraria uma imposição e serviço público que teria de ser compensada.

O critério que se considera fixado de formais mais objetiva e perentória, é o de “assegurar a existência de locais de paragem que garantam as condições de segurança dos passageiros”. Neste caso, considera-se que, por segurança está incluída, designadamente, a proteção face à circulação na via pública e dos utilizadores, por via de iluminação.

Naturalmente, considera-se recomendável que se procurem oferecer condições de comodidade e conforto aos passageiros, designadamente em termos térmicos e proteção dos elementos (chuva, sol) e sem prejuízo das regras europeias aplicáveis a terminais e reativas a pessoas com mobilidade reduzida (Regulamento (UE) n.º 181/2011, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011), cuja aplicação é recomendável, bem como o previsto no regime da acessibilidade aos edifícios e estabelecimentos que recebem

	<p>público, via pública e edifícios habitacionais, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 163/2006 de 8 de Agosto (na sua redação atual).</p> <p>A ter em conta também, ainda que necessitando de atualização, o Decreto-Lei n.º 170/71 de 27 de abril, aprova as normas para a exploração e funcionamento das Estações Centrais de Camionagem, o estabelecimento em que se concentram os locais terminais ou locais de paragem de carreiras não urbanas de transportes rodoviários de passageiros que servem os aglomerados urbanos e onde são estabelecidas regras de localização, dimensionamento e serviços.</p> <p>Deverão ainda ser tidas em conta as recomendações relativas a interfaces de transporte de passageiros, no âmbito do Pacote da Mobilidade.</p> <p><u>Será efetuada uma clarificação neste sentido.</u></p>
<p>No artigo 3.º alínea a), define-se «Cais», como “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”.</p> <p>É nosso entender que a referida definição deve ser clarificada, esclarecendo que o cais poderá ser sinalizado através de marcações no pavimento ou sinalização vertical.</p>	<p><u>Será efetuada uma clarificação neste sentido.</u></p>
<p>No artigo 3.º alínea c), define-se por «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</p>	<p><u>Será efetuada uma clarificação neste sentido.</u></p>

<p>capacidade de desenvolvimento de serviços complementares”.</p> <p>Esta definição suscita ambiguidades, carecendo de concretizações suplementares. Desde logo não se compreende o que significa “capacidade de desenvolvimento de serviços suplementares” e qual o motivo da respetiva inclusão no conceito de «Capacidade»</p>	
<p>No artigo 3.º alínea e) define-se «Entidade Gestora da interface ou do terminal» como “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”.</p> <p>Da leitura conjugada deste artigo 3.º alínea e) com o artigo 5.º, parece resultar que, em princípio, a Entidade Gestora da interface ou do terminal será o próprio Operador de Interface ou de Terminal, a menos que este último opte por atribuir a competência de gestão e exploração a uma outra entidade. Podemos, portanto, relativamente a um único terminal ou interface, ter 3 entidades distintas (...).</p> <p>A definição constante do Projeto de Regulamento da AMT parece sugerir que é possível a existência de um Operador de Interface ou de Terminal que não assegura a gestão da infraestrutura, por ter cedido tal competência a uma terceira entidade (a Entidade Gestora da interface ou do terminal).</p> <p>Em acréscimo, note-se que esta definição vai além da definição de «Gestor de terminal» constante do artigo 3.º alínea e) da Lei n.º 9/2015 (“entidade à qual se</p>	<p><u>Será efetuada uma clarificação neste sentido.</u></p> <p>Não se pretendia “criar” uma terceira figura, mas antes clarificar que a gestão do terminal poderá ser da responsabilidade do proprietário ou de outra entidade, que utiliza o equipamento, seja a que título for.</p> <p>Pretende-se garantir que seja qual for a entidade responsável pelo terminal, seja a que título for e independentemente dos títulos jurídicos e acordos entre proprietário e gestor (se entidades diferentes), existe sempre um responsável claro e pelo cumprimento das normas do DL 140/2019 e deste regulamento.</p>

<p>encontra atribuída a responsabilidade pela gestão de um terminal”).</p>	
<p>Segundo o artigo 3.º alínea g) «Horário» corresponde à “definição do período de funcionamento por serviço, e/ou das horas de passagem ou paragem dos veículos”.</p> <p>Uma vez mais, o conceito não é claro, gerando dúvidas interpretativas. Desde logo, o recurso à expressão “e/ou” parece-nos que deveria ser substituída por “e” de modo a assegurar uma informação cabal e completa. Ademais, não se compreende a intenção de previsão das horas de “passagem”.</p>	<p><u>Será efetuada uma clarificação.</u></p>
<p>A definição de «Paragem», prevista no artigo 3.º alínea j), deverá ser clarificada.</p> <p>Ademais, faz-se referência a “tempo limite”, contudo, e uma vez que o Artigo 12.º n.º 2 do Projeto de Regulamento já indicia que o tempo limite serão 15 minutos, entendemos que esta referência deverá ser incluída na própria definição de paragem.</p> <p>Entendemos ainda que deverá ser eliminada a referência “podendo ser em regime de “toque” ou prolongada” e deverá procurar-se uniformizar as referências ao longo do Projeto de Regulamento da AMT, por forma a clarificar o intérprete se a referência à paragem é a atinente à alínea j) ou à alínea k).</p>	<p><u>Será efetuada uma clarificação neste sentido.</u></p> <p>Não há referência a um tempo limite, mas ao tempo de referência, necessário e adequado a operações de embarque e desembarque.</p>
<p>No artigo 3.º alínea k) define-se «Paragem em regime de toque», como “a paragem intermédia numa viagem, de muito curta duração, apenas para embarque e desembarque de passageiros eem geral utilizada em serviços urbanos”.</p> <p>Contudo não é concretizado o que se entende por “muito curta duração”, o que gera dúvidas interpretativas significativas e determinantes neste regime jurídico (desde logo, considerando que os dois</p>	<p><u>Será efetuada uma clarificação.</u></p>

<p>elementos primordiais determinantes para aferir se estamos perante uma paragem (simples/prolongada), ou uma paragem em regime de toque são: i) o facto de se tratar de uma paragem intermédia; ii) o período de tempo pelo qual é efetuada a paragem).</p>	
<p>Em acréscimo a definição refere “em geral utilizada em serviços urbanos” – entendemos que esta referência deve ser eliminada, por gerar dúvidas interpretativas, considerando que não é um tipo de paragem exclusivo dos serviços urbanos.</p>	<p><u>Será efetuada uma clarificação.</u></p>
<p>O artigo 4.º contempla as obrigações dos «responsáveis pela gestão de terminais e interfaces».</p> <p>Ora, este é um conceito que não foi oportunamente definido no artigo 3.º, gerando no intérprete dúvidas quanto a se este conceito é reconduzível ao conceito «Entidade Gestora da interface ou do terminal» - cfr. definido no Projeto de Regulamento da AMT.</p>	<p><u>Será efetuada uma clarificação.</u></p> <p>Não se pretende “criar” uma terceira figura, mas antes clarificar que a gestão do terminal poderá ser da responsabilidade do proprietário ou de outra entidade, que utiliza o equipamento, seja a que título for.</p> <p>Como já referido, pretende-se garantir que seja qual for a entidade responsável pelo terminal, seja a que título for e independentemente dos títulos jurídicos e acordos entre proprietário e gestor (se entidades diferentes), existe sempre um responsável claro e pelo cumprimento das normas do DL 140/2019 e deste regulamento.</p>
<p>Outro fator que gera dúvida prende-se com o facto de a primeira competência atribuída aos «responsáveis pela gestão de terminais e interfaces» passar por “assegurar o acesso não discriminatório e a igualdade de oportunidades”, que é precisamente uma das obrigações que o artigo 12.º n.º2 do Decreto-Lei n.º 140/2019 atribui aos Operadores de Interface ou de Terminal (“Independentemente do regime de gestão ou de propriedade, os operadores de interface ou de terminal de transporte público de passageiros devem permitir o</p>	<p><u>Será efetuada uma clarificação.</u></p> <p>Não se pretende “criar” uma terceira figura, mas antes clarificar que a gestão do terminal poderá ser da responsabilidade do proprietário ou de outra entidade, que utiliza o equipamento, seja a que título for.</p> <p>Como já referido, pretende-se garantir que seja qual for a entidade responsável pelo terminal, seja a que título for e independentemente dos títulos jurídicos e acordos entre proprietário e gestor (se entidades diferentes), existe sempre um responsável claro e pelo cumprimento das</p>

<p>acesso em condições equitativas, não discriminatórias e transparentes aos mesmos, a todos os operadores de serviços públicos de transporte de passageiros”).</p>	<p>normas do DL 140/2019 e deste regulamento.</p>
<p>Sugere-se a inclusão nas alíneas do artigo 4.º de outras obrigações, designadamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Garantir a existência e acesso, pelos operadores de serviço público de transporte público de passageiros, a um conjunto de comodidades essenciais, designadamente serviços sanitários, serviços de restauração ou alimentação; - Assegurar a manutenção, limpeza e higienização dos diversos espaços e comodidades do Terminal/Interface 	<p><u>Será introduzida uma clarificação.</u></p> <p>A aplicação de melhores práticas, conforme possível e aplicável ao caso concreto.</p>
<p>Deverá ser esclarecido o que se entende por “Coordenar o processo de afetação da capacidade a operadores de serviço de transporte público de passageiros” (conforme previsto no Artigo 4.º n.º 5 alínea b).</p>	<p><u>Será efetuada uma clarificação.</u></p> <p>Será inerente ao processo de gestão da capacidade, a atribuição de lugares de paragem, a verificação de tais lugares são efetivamente utilizados e se cumprem as normas, comunicar/divulgar a utilização e a vacatura de lugares, e aceitar ou recusar acesso a outros operadores conforme a utilização a cada momento de tal lugar.</p>
<p>O artigo 4.º n.º 5 alínea f) deverá ser reformulado prevendo que é competência do Operador da interface ou terminal, <i>“Promover a intermodalidade e a disponibilização clara e transparente de informação aos passageiros e aos diversos operadores de serviço de transporte público de passageiros”.</i></p>	<p><u>Será efetuada uma clarificação.</u></p>
<p>O artigo 5.º n.º 3 sugere que “o instrumento regulamentar ou contratual que define claramente as competências que são atribuídas, sendo que, no caso de o cessionário não estar subordinado ao</p>	<p><u>Será efetuada uma clarificação.</u></p> <p>Não se pretende “criar” uma terceira figura, mas antes clarificar que a gestão do terminal poderá ser da responsabilidade</p>

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”.

Além da inserção frásica desta disposição ser manifestamente desadequada, esta norma parece sugerir que, caso o cessionário (que atendendo à lógica do Projeto de Regulamento da AMT, parece aqui ser utilizado como sinónimo de «Entidade Gestora da interface ou do terminal» - embora incorretamente) não esteja subordinado ao Operador de Interface ou de Terminal, é o Operador que dispõe de competência para aprovação de qualquer instrumento regulamentar com potencial impacto para os utilizadores da interface ou terminal, designadamente sobre matéria de acessibilidade.

Já no caso de a Entidade Gestora da interface ou do terminal se encontrar subordinada ao Operador de Interface ou Terminal, será essa Entidade a assumir a referida competência.

- Em primeiro lugar, não se compreende como esta nova previsão é compatibilizada com o disposto no Artigo 12.º n.º 6 do Decreto-Lei n.º 140/2019, que apenas se refere a «Operador de interface ou de terminal» e em momento algum prevê a existência paralela de «Entidade Gestora da interface ou do terminal» (“Os operadores de interfaces ou de terminais rodoviários devem publicitar no respetivo sítio na Internet o regulamento de acesso e utilização dos mesmos”).

- Em segundo lugar, não é claro o que se entende por «subordinação».

do proprietário ou de outra entidade, que utiliza o equipamento, seja a que título for.

Como já referido, pretende-se garantir que seja qual for a entidade responsável pelo terminal, seja a que título for e independentemente dos títulos jurídicos e acordos entre proprietário e gestor (se entidades diferentes), existe sempre um responsável claro e pelo cumprimento das normas do DL 140/2019 e deste regulamento.

<p>Sugere-se a inclusão no artigo 5.º n.º 5 alínea f), enquanto competência do Operador de Terminal a publicitação, em suporte adequado, dos horários das partidas de todas as viagens, com a respetiva indicação do cais/zona de embarque.</p>	<p><u>Será efetuada uma clarificação.</u></p>
<p>No artigo 5.º n.º 6 deverá acrescentar-se que nos referidos “espaços de paragem ou estacionamento definidos em espaço exterior público não vedado” deverão igualmente ser asseguradas as condições mínimas de conforto e segurança, adotando todas as medidas e ações necessárias para o efeito (como o iluminação e de policiamento)</p>	<p><u>Será introduzida uma recomendação.</u></p> <p>A aplicação de melhores práticas, conforme possível e aplicável ao caso concreto.</p>
<p>É necessário clarificar o artigo 5.º n.º 7 (que prevê que incumbe quer ao Operador do terminal quer ao proprietário zelar pelo cumprimento da legislação aplicável) , desde logo, atendendo a uma leitura conjugada com o artigo 17.º n.º1 (que prevê que incumbe apenas ao Operador a responsabilidade por zelar pelo cumprimento integral do Regulamento e demais normas aplicáveis, incluído as disposições do Decreto-Lei n.º 140/2019)</p>	<p><u>Será efetuada uma clarificação.</u></p> <p>Como já referido, pretende-se garantir que seja qual for a entidade responsável pelo terminal, seja a que título for e independentemente dos títulos jurídicos e acordos entre proprietário e gestor (se entidades diferentes), existe sempre um responsável claro e pelo cumprimento das normas do DL 140/2019 e deste regulamento.</p>
<p>O artigo 6.º do Projeto de Regulamento da AMT prevê uma série de informações (além das enunciadas no artigo 12.º n.º 6 do Decreto-Lei n.º 140/2019) que os Regulamentos da interface ou terminal deverão conter.</p> <p>As disposições desta norma parecem ser adequadas à salvaguarda de uniformização e transparência das regras de acesso aos terminais rodoviários.</p>	<p>Registado.</p> <p>O objetivo é, precisamente, completar, complementar e especificar as regras legais existentes, com o objetivo de garantir a uniformização e transparência das regras de acesso aos terminais rodoviários.</p>
<p>Seria conveniente prever qual o prazo de pronúncia relativo aos pedidos de acesso (prazo esse findo o qual o silêncio equivaleria a decisão de rejeição de acesso, perante a qual o interessado</p>	<p><u>Será efetuada uma clarificação.</u></p> <p>Será incluído do artigo 15.º que às pronúncias do Operador, no que se refere ao deferimento ou recusa de acesso a interfaces e terminais, enquanto edifícios,</p>

<p>poderia reagir nos termos do artigo 12.º n.º 7 do Decreto-Lei n.º 140/2019).</p> <p>Não é claro, mas considerando que o artigo 16.º do Projeto de Regulamento da AMT, relativo às decisões sobre a existência de alternativas viáveis, manda aplicar o artigo 86.º do CPA, parece razoável que o artigo 6.º do Projeto de Regulamento da AMT mandasse aplicar esse mesmo prazo às decisões sobre pedidos de acesso</p>	<p>estabelecimentos e equipamentos de utilização pública, 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</p>
<p>No artigo 6.º n.º 1 alínea d) deverá ser eliminada a referência “principais” porquanto devem ser indicados todos os serviços disponibilizados.</p>	<p><u>Será efetuada uma clarificação.</u></p>
<p>No artigo 6.º n.º 1 alínea e) deverá acrescentar-se “e respetivas formas de contacto para remissão dos pedidos de autorização”.</p>	<p><u>Será efetuada uma clarificação.</u></p>
<p>No artigo 6.º n.º 1 alínea h) deverá acrescentar-se, além das regras a aplicar em situações de falta de capacidade, as regras de regras de programação da repartição de Capacidade (conforme, aliás, já refere o artigo 13.º n.º 1 do Projeto de Regulamento).</p>	<p>Tal já consta do n.º 6 do artigo 12.º do Decreto-lei n.º 140/2019, de 18 de setembro.</p>
<p>O artigo 6.º n.º 1 alínea j) deverá ser revisto, procurando incluir as regras de acesso e afetação de todas as infraestruturas que servem a interface ou Terminal, designadamente as instalações de uso comum, como sejam as estacionamento, bilheteiras, instalações sanitárias, salas de espera, sistemas de atendimento e venda/informação ao público (salvaguardando que, também quanto a estas, o acesso e utilização devem ser assegurados de forma equitativa).</p>	<p><u>Será efetuada uma clarificação</u></p> <p>O n.º 2 do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 140/2019 já estabelece que “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, incluindo os operadores de serviços expresso, designadamente quanto às instalações, oficinas, estacionamento, bilheteiras, sistemas de atendimento, venda e informação ao público”.</p> <p>Á partida considera-se que:</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • No que se refere ao público em geral, incluindo os clientes de operadores expresso, naturalmente, não poderá existir impedimento de acesso às instalações públicas do interface/terminal. • No que se refere a sistemas de automáticos de atendimento e venda de bilhetes existentes, o mesmos devem ser parametrizados, se possível tecnicamente, para disponibilizar títulos de transportes de todos os operadores com acesso ao terminal, complementados com oferta online. • No que se refere a espaços físicos de bilheteira, devem ser partilhados ou proporcionados espaços semelhantes aos existentes, condicionado ao espaço disponível, para venda dos mesmos e informação ao público.
<p>Ainda que a referência “tais como”, que introduz o elenco previsto no artigo 6.º n.º 2, pareça indiciar que o mesmo se trata de um elenco aberto, faria sentido a reformulação da norma, por forma a acautelar expressamente que, caso existam infraestruturas diversas das que estão enunciadas nas alíneas precedentes, as mesmas sejam também identificadas no Regulamento da Interface ou Terminal.</p>	<p>Irá ser reformulada a redação do artigo.</p>
<p>Em acréscimo, entendemos que deve ser acrescentada uma alínea que refira a existência de infraestruturas de carregamento e abastecimento com combustíveis alternativos, de baixas emissões e limpos, exclusivamente dedicados aos operadores de serviço público de transporte público de</p>	<p><u>Será efetuada uma clarificação</u></p> <p>Concorda-se com a sugestão da prever a publicidade da existência de tais infraestruturas e respetivas condições de utilização, não podendo, contudo, ser determinada a existência de tais infraestruturas.</p>

<p>passageiros, sendo obrigatória a indicação das respetivas condições de utilização e preços.</p>	
<p>Deverá também ficar expressamente contemplado que o acesso e utilização das referidas infraestruturas de apoio devem ser asseguradas em termos equitativos a todos os operadores de serviços de transporte rodoviário de passageiros.</p>	<p><u>Será efetuada uma clarificação</u></p>
<p>O artigo 6.º n.º 3 prevê que “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”. Esta norma manifesta-se pouco clara: i) desde logo não se compreende se a revisão do regulamento deverá ocorrer com determinada periodicidade, independentemente de ser ou não necessária a introdução de alterações substanciais, ou se, pelo contrário, estas revisões periódicas só deverão ocorrer quando haja alterações substanciais a introduzir; ii) não é claro o que se entende por “periodicamente”, devendo ser estipulada a periodicidade da revisão (ex.: anual).</p>	<p><u>Será efetuada uma clarificação</u></p> <p>O regulamento será objeto de revisão sempre que se verifique uma alteração relevante, designadamente relativa às condições de acesso e utilização ao interface ou terminal.</p> <p>Não fará sentido prever um obrigatoriedade de revisão caso não exista uma efetiva necessidade.</p>
<p>Em acréscimo, entendemos que deveria ser contemplado um artigo 6.º n.º 4 que acautelasse que, sempre que ocorram alterações regulamento de acesso e utilização das interfaces e terminais, todos os operadores de serviço público de transporte público de passageiros a operar no mesmo deveriam ser notificados desse facto.</p>	<p><u>Será efetuada uma clarificação</u></p>
<p>Por referência ao artigo 8.º n.º 2, entendemos que deverá ser expressamente previsto que não deverá ser admitida a operação, por operadores de serviços de transporte rodoviário de</p>	<p><u>Será efetuada uma clarificação</u></p> <p>O acesso de serviços de transporte de passageiros ao terminal é condicionado ao horário de funcionamento deste.</p>

<p>passageiros, fora do horário de funcionamento convencionado para a Interface/Terminal (que deverá ser aplicada imperativamente, sem qualquer tipo de exceção).</p>	
<p>No artigo 8.º n.º 3 deverá esclarecer-se o que se entende por «serviços de operadores de transporte sem acesso a utilizadores», bem como o sentido e alcance da referida norma.</p>	<p>Norma retirada.</p>
<p>No artigo 8.º n.º 4 estabelece-se que o horário de funcionamento dos Interfaces e Terminais deve “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.”</p> <p>Além de não se compreender qual o sentido de obrigar à publicitação no sítio da internet do proprietário do Terminal, esta previsão não parece estar minimamente harmonizada com a lógica que foi adotada no Projeto de Regulamento da AMT, porquanto faz referência a «Operador de interface ou de terminal» ou «Proprietário» (caso sejam distintos), ao invés de «Operador de interface ou de terminal» ou «Entidade Gestora da interface ou do terminal».</p> <p>No Projeto de Regulamento da AMT o elemento “propriedade” não é relevante para os termos que o Projeto de Regulamento pretende regular [aliás, veja-se, por exemplo, que sobre a publicitação de preços no sítio da internet, prevê o artigo 10.º n.º 1 que devem estes ser publicitados “nos sítios da internet do Operador e da Entidade Gestora, se diferente, bem como devem ser disponibilizados a pedido dos interessados”].</p>	<p><u>Será efetuada uma clarificação</u></p> <p>Como já referido, pretende-se garantir que seja qual for a entidade responsável pelo terminal, seja a que título for e independentemente dos títulos jurídicos e acordos entre proprietário e gestor (se entidades diferentes), existe sempre um responsável claro e pelo cumprimento das normas do DL 140/2019 e deste regulamento.</p>

<p>Ainda por referência ao artigo 8.º, entendemos que deveria ser introduzida uma alínea que preveja os procedimentos / regras a serem observados para paragem dos Operadores de Serviço de Transporte Rodoviário de Passageiros fora do horário do Terminal, que devem ser iguais para todos os operadores.</p>	<p>A proposta é contraditória com intenção de impedir a paragem fora do horário de funcionamento.</p> <p>Seja como for, <u>será clarificado</u>.</p> <p>As regras de utilização ou paragem fora daquele horário, caso seja necessário, devem ser coerentes com as restantes, quanto ao seu conteúdo, formação e divulgação,</p>
<p>Consideramos essencial acautelar nas alíneas do artigo 9.º n.º 2 que o sistema de informações da interface ou terminal deve incluir a divulgação de os horários das partidas de todas as viagens, com a respetiva indicação do cais/zona de embarque (conforme sugerido supra, enquanto competência a atribuir ao Operador de Terminal).</p>	<p><u>Será efetuada uma clarificação</u></p> <p>Os utilizadores do terminal, devem poder ser informados por via digital, física ou sonora – dependendo daquelas que se encontrem disponíveis - dos horários de partida e/ou chegada das viagens.</p>
<p>A medida prevista no artigo 9.º n.º 3 parece ser extremamente adequada a assegurar a transparência e igualdade de condições de acesso aos terminais pelos diversos operadores de serviços públicos de transporte de passageiros.</p> <p>Contudo, deverá esclarecer-se o que se entende por “respetivos sítios da internet”, assim como prever uma periodicidade para revisão das informações publicitadas (idealmente, uma revisão mensal)</p>	<p><u>Será efetuada uma clarificação</u></p> <p>Na verdade, o proposto no n.º 3 do artigo 9.º destina-se a operadores e não ao público, pelo garantir-se-á tal obrigação, mas em outra disposições.</p> <p>Por sítios de internet, referimo-nos aos sítios do gestor do terminal ou do proprietário, quando entidades diversas.</p> <p>A periodicidade da informação deve estar dependente da necessidade.</p>
<p>O artigo 11.º n.º 4 deve ser clarificado e deverá a apreciação da questão da não utilização da capacidade reservada, por parte de um determinado operador de serviço de transporte rodoviário, ser sujeita a parecer da AMT</p>	<p>O artigo será reformulado, no que se refere à capacidade atribuída e não utilizada.</p> <p>Não pode verificar-se a reserva de capacidade, sem que a mesma seja utilizada, utilização por outros operadores de transporte e a colocação à disposição de outros operadores.</p> <p>No que se refere á intervenção da AMT ela pode ocorrer pelas formas previstas no diploma, por via de queixa, recurso ou pedido de parecer nos termos gerais.</p>

O artigo 12.º n.º 3 deveria ser integrado no artigo 10.º (relativo aos preços).	Concordamos.
No artigo 12.º n.º 4 parece evidente que não é a interface ou o terminal que deve publicitar os lugares de estacionamento afetos à exploração e que não sejam utilizados para paragem de serviços de transporte público de passageiros, incluindo expressos, mas sim o «Operador de interface ou de terminal» ou «Entidade Gestora da interface ou do terminal	<u>Será efetuada uma clarificação</u> É o operador que deve divulgar os lugares/cais de paragem e os lugares de estacionamento/parqueamento.
No artigo 13.º n.º 3 alínea a) deverá preverse “número de lugares, de cais, e de infraestruturas ou áreas afetas a paragens prolongadas e a paragens em regime de toque”.	<u>Será efetuada uma clarificação</u>
A redação do artigo 13.º n.º 6 alínea c) deveria ser alterada no sentido de prever “Os serviços de transporte de passageiros disponíveis na infraestrutura e horários de partida das todas as viagens”.	<u>Será efetuada uma clarificação</u>
À redação do artigo 13.º n.º 6 alínea f) deveria ser acrescentada a referência “hora”.	Considera-se que tal informação deve ser prestada a pedido e quando necessário.
O artigo 14.º n.º 1 prevê que “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”. É depois contemplado no artigo 14.º n.º 2 um elenco exemplificativo de critérios passíveis de serem adotados para a seriação, mas, em última linha, parece ficar sempre a cargo da entidade gestora do terminal a determinação dos critérios que utiliza. Entendemos que neste âmbito o elenco presente no n.º 2 deveria ser taxativo, reduzindo-se a discricionariedade na	<u>Será efetuada uma clarificação</u>

<p>seriação e uma maior uniformidade entre interfaces/terminais.</p>	
<p>Na sequência do artigo 14.º n.º 3 deve ser esclarecido que apenas mediante rejeição, pelo operador de serviços públicos de transporte de passageiros, da hora mais próxima com capacidade apresentada pelo Operadores de Interface ou de Terminal, é que se transita para o requerente seguinte, de acordo com a seriação.</p>	<p><u>Será efetuada uma clarificação</u></p>
<p>O artigo 14.º n.º 4 prevê que “O Regulamento define justificadamente a ordem de aplicação dos critérios utilizados para a seriação dos pedidos.”.</p> <p>Contudo, não se encontra expressamente contemplada a possibilidade de apresentação de queixa, junto da AMT, quando se identifique a falta de objetividade dos critérios utilizados na seriação.</p>	<p>Tal procedimento já se encontra prevista no DL 140/2019:</p> <p>N.º 1 do artigo 7.º: Compete à AMT b) Analisar e decidir queixas de agentes económicos quanto a preços, tarifas e outras matérias que possam induzir distorções concorrenciais; c) Recolher e prestar informação sobre o acesso equitativo, transparente e não discriminatório a interfaces de transportes e terminais rodoviários; d) Decidir os recursos interpostos contra as decisões dos operadores de interfaces ou terminais e dos municípios; e) Promover e defender os interesses dos consumidores;</p> <p>N.º 5 do artigo 7.º: A AMT analisa todas as queixas apresentadas e adota medidas para a sua resolução, informando os interessados da sua decisão, a qual deve ser fundamentada, no prazo de 30 dias, a contar da data de receção de todas as informações pertinentes.</p> <p>N.º 7 do artigo 12.º: “Os <i>requerentes podem interpor recurso contra as decisões dos operadores de interfaces ou de terminais, junto da AMT, que profere a sua decisão no prazo de 15 dias após a receção de todas as informações pertinentes.</i>”</p>
<p>O artigo 15.º n.º 1 estabelece que deve ser explicitado “o procedimento referente aos pedidos de acesso à interface ou terminal</p>	<p><u>Será efetuada uma clarificação</u></p> <p>Como já referido, pretende-se garantir que seja qual for a entidade responsável pelo</p>

<p>ou a serviços adicionais, nomeadamente:</p> <p>a) O modo como devem ser apresentados ao Operador da interface ou terminal”.</p> <p>Tal significa que, ainda que a gestão da Interface ou Terminal não seja assegurada pelo Operador de Interface ou Terminal, mas sim por uma Entidade Gestora da interface ou do terminal, o pedido deve ser dirigido ao Operador?</p>	<p>terminal, seja a que título for e independentemente dos títulos jurídicos e acordos entre proprietário e gestor (se entidades diferentes), existe sempre um responsável claro e pelo cumprimento das normas do DL 140/2019 e deste regulamento.</p>
<p>No que concerne ao artigo 15.º n.º 1 alínea b) deverá prever-se expressamente que não deverão constar pedidos de documentação redundantes ou já solicitados por outras autoridades com o objetivo de dificultar a instrução do pedido de acesso do requerente</p>	<p><u>Será efetuada uma clarificação</u></p>
<p>Deverá igualmente ser contemplada no artigo 15.º n.º 1 uma nova alínea que preveja “procedimentos a adotar em caso de recusa de acesso”.</p> <p>Quando existe falta de resposta por parte da entidade gestora do terminal, ou quando não são cumpridos os prazos, devem ficar claros quais devem ser os procedimentos a adotar pelo requerente, designadamente a quem recorrer.</p>	<p>Como já referido, tal procedimento já se encontra prevista no DL 140/2019: n.º 1 do artigo 7.º, n.º 5 do artigo 7.º e n.º 7 do artigo 12.º.</p>
<p>No artigo 15.º n.º 2 recorre-se ao conceito de «gestor de interface ou terminal». Isto abrange quer o Operador de Interface ou Terminal quer a Entidade Gestora da Interface ou Terminal?</p>	<p><u>Será efetuada uma clarificação</u></p> <p>Como já referido, pretende-se garantir que seja qual for a entidade responsável pelo terminal, seja a que título for e independentemente dos títulos jurídicos e acordos entre proprietário e gestor (se entidades diferentes), existe sempre um responsável claro e pelo cumprimento das normas do DL 140/2019 e deste regulamento.</p>
<p>Em acréscimo não se compreende o alcance desta norma, considerando que, em caso de não utilização, o artigo 14.º n.º 6 já estabelece que “Devem ser estipulados nos regulamentos critérios de</p>	<p>Será efetuada uma reformulação das disposições relativas à caducidade de autorizações de paragem, em novo artigo 16.º.</p>

<p>caducidade das autorizações de paragem nos horários atribuídos ou cais devido à sua não utilização efetiva.”</p>	
<p>O sentido e alcance do artigo 15.º n.º2 deverá ser clarificado.</p>	<p><u>Será efetuada uma clarificação</u></p>
<p>Conforme resulta do artigo 15.º n.º 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”.</p> <p>Contudo, entende-se que a lógica deveria ser a oposta: quando se verifique incapacidade de dar resposta à procura de cais para carga e descarga de passageiros deverão ser supridos os locais destinados ao estacionamento, realocando-os à finalidade de carga e descarga de passageiros, procurando-se encontrar locais alternativos para garantir o estacionamento dos veículos.</p>	<p><u>Deve ser efetuada clarificação.</u></p> <p>Quando se verifique uma incapacidade de dar resposta à procura de cais para embarque e desembarque de passageiros, pode ser ponderada a utilização dos locais de estacionamento ou parqueamento, desde que possível e se garanta o cumprimento de condições de segurança.</p> <p>Tudo dependerá das condições específicas do terminal.</p>
<p>No artigo 15.º n.º 5 não se encontra especificado por que meios é assegurada a comprovação, através de elementos objetivos, de que os projetos em curso potencialmente reduzirão a capacidade.</p>	<p>Considera-se não ser possível prever um número indeterminado de situações possível, devendo ser verificado caso a caso.</p>
<p>Ademais, deveria estar previsto que a obrigação de notificar a AMT e o IMT da alteração de capacidade.</p>	<p>Os sítios da internet do terminal e/ou do seu gestor devem conter informação atualizada sobre a capacidade disponível e ocupada.</p> <p>Será excessiva a notificação à AMT, por ter de apenas intervir em caso de recurso ou no âmbito de supervisão, não a todo o tempo. Deve-se sim, garantir que, a todo o tempo, a informação em site esteja atualizada, para poder ser consultada.</p> <p>O mesmo se aplica ao IMT, no âmbito dos processos de autorização de serviços expresso.</p>

<p>Consideramos que seria vantajosa a inclusão de um prazo para comunicar o referido esgotamento de capacidade ao IMT e à AMT. Uma vez efetuada tal comunicação, deveria o IMT recusar quaisquer novos pedidos de autorização referentes a estes terminais / interfaces, notificando disso AMT.</p>	<p>Seja como for, <u>será efetuada uma clarificação</u>, considerando-se não ser necessária a notificação da AMT e do IMT.</p> <p>Deve-se sim, garantir que, a todo o tempo, a informação em site esteja atualizada, para poder ser consultada pela AMT e pelo IMT, no âmbito das respetivas competências.</p>
<p>Não se compreende a razão pela qual o artigo 16.º n.º 1 exclui os princípios da proporcionalidade, da justeza e razoabilidade, e da boa-fé.</p>	<p><u>Será efetuada uma clarificação</u></p>
<p>No artigo 16.º n.º 2 deverá prever-se, a título exemplificativo, a existência de locais abrigados do vento e chuva, o reforço de iluminação, o reforço de policiamento, etc.</p>	<p>Remete-se para o anteriormente referido quanto a condições de comodidade e segurança dos utilizadores.</p>
<p>No artigo 17.º n.º1 prevê-se que “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.”.</p> <p>Devido às incongruências terminológicas ao longo do Projeto de Regulamento, entendemos que esta norma carece de clarificações adicionais</p>	<p><u>Será efetuada uma clarificação</u></p>
<p>O artigo 19.º n.º 1 refere “caso o número de acessos recusados por falta de capacidade seja superior a 10%”.</p> <p>Esta previsão parece ser contrária ao disposto no Projeto de Regulamento da AMT e no Artigo 12.º n.º 4 do Decreto-Lei 140/2019 que prevê que “Os pedidos de acesso apresentados pelos operadores de serviços de transporte público de passageiros apenas podem ser recusados</p>	<p>O artigo será reformulado, melhor clarificado o papel da AMT, dos Operadores e as obrigações de informação.</p>

<p>pelos operadores de interfaces ou de terminais por motivos de falta de capacidade, devendo ser indicadas, em caso de recusa fundamentada, alternativas viáveis”. Nessa medida, 100% dos pedidos de acesso recusados deveriam ter esse fundamento de recusa.</p>	
<p>No artigo 19.º n.º 2 alínea a), sugere-se a inclusão de referência ao hiato temporal verificado entre o pedido do requerente e a decisão do operador, por forma a ser possível calcular o tempo médio de resposta aos pedidos apresentados</p>	<p>Artigo reformulado tendo em conta o princípio subjacente à sugestão.</p>
<p>No artigo 19.º n.º 2 alínea d), sugere-se que, além dos princípios da proporcionalidade e do equilíbrio financeiros, sejam consideradas, na fixação das tarifas de acesso, as condições das infraestruturas da interface/terminal.</p> <p>Em acréscimo não é claro se o “preço por toque” se refere ao preço por paragem em regime de toque (considerando a terminologia utilizada no Projeto de Regulamento), ou se, pelo contrário, se refere a toda e qualquer paragem na interface ou terminal.</p>	<p>Artigo reformulado tendo em conta o princípio subjacente à sugestão.</p>
<p>Seria útil a inclusão, no artigo 19.º n.º 2, de uma alínea referente a “indicação das melhorias realizadas na infraestrutura e dos projetos de melhoria em curso”.</p>	<p>Considera-se poder ser informação excessiva, para ser disponibilizada em permanência.</p>
<p>Em acréscimo, sugere-se a inclusão, no artigo 19.º n.º 2, de uma alínea referente a um mapeamento das queixas / reclamações efetuadas pelos operadores de serviço público de transporte público de passageiros e pelos utilizadores, por referência ao acesso ou condições das infraestruturas da Interface/Terminal, com respetiva indicação do modo como as mesmas foram processadas.</p>	<p>Artigo reformulado tendo em conta o princípio subjacente à sugestão.</p>
<p>O artigo 20.º alínea b) recorre a um conceito indeterminado («disposições que</p>	<p>Redação simplificada, com prazo único de cumprimento.</p>

<p>possam afetar os direitos de terceiros»), que gera dúvidas interpretativas e dificuldades na perceção de quais as normas do Projeto de Regulamento da AMT que estarão sujeitas ao prazo de adaptação correspondente ao final do ano seguinte ao da entrada em vigor do Projeto de Regulamento da AMT.</p> <p>Ademais, parece que seria conveniente, e não desproporcionada, a fixação de um prazo único para a adaptação total ao Projeto de Regulamento da AMT (os 2 meses fixados na alínea a) parecem um prazo razoável atendendo, desde logo, que o regulamento só entra em vigor 30 dias após a sua publicação).</p>	
<p>No artigo 21.º alínea b) refere que deve ser comunicado ao IMT e à AMT a identificação do Operadores de Interface ou de Terminal e da entidade Proprietária, caso sejam diferentes, não havendo qualquer referência à Entidade Gestora da interface ou do terminal.</p>	<p><u>Será efetuada uma clarificação</u></p> <p>Como já referido, pretende-se garantir que seja qual for a entidade responsável pelo terminal, seja a que título for e independentemente dos títulos jurídicos e acordos entre proprietário e gestor (se entidades diferentes), existe sempre um responsável claro e pelo cumprimento das normas do DL 140/2019 e deste regulamento</p>
<p>Relativamente ao artigo 21.º alínea c) importará destacar que a descrição das áreas complementares não é igual ao longo do documento, e deve ser o mais completa possível, devendo incluir-se nesta norma, por exemplo, instalações sanitárias.</p>	<p><u>Será efetuada uma clarificação</u></p>
<p>Quando é feita referência a operadores de serviço público de transporte público de passageiros, deve-se em algum momento clarificar que se está a referir a operadores individualizados ou a vários operadores que operam conjuntamente e publicamente sob uma mesma denominação pública, tendo em vista a acautelar que a garantia de acesso aos diversos operadores do mercado é</p>	<p><u>Comentário tido em conta.</u></p>

efetivamente equitativa (considerando para o efeito os casos em que diversos operadores atuam sob uma mesma marca)	
--	--

Comentários a outras pronúncias particulares

Comentários	Comentários AMT
O disposto no artigo 3.º (definições) colide e ou confunde o disposto no artigo 2.º, n.º 2, bem como o disposto no DL n.º 140/2019	Será clarificado.
Quanto ao disposto naquele artigo 3.º, agora als. N), O), P), Q) o que agora se define cria confusão com as definições e conceitos expressos no respetivo regime jurídico, nomeadamente no RJSPTP.	Os conceitos em causa constam do Decreto-Lei n.º 60/2016, de 8 de setembro e do Decreto-Lei n.º 3/2001, de 10 de janeiro.
A revisão “periódica” propugnada no artigo 6º, n.º 3 do projeto de regulamento, parece estar amordaçada pelo arbítrio – devendo antes ser de estipular que a revisão do regulamento deve ter lugar de 4 em 4 anos (?) ou quando tal se mostre exigível, por alterações das condições em cada momento histórico	Foram clarificadas as disposições, distinguindo a revisão de regulamentos de cada interface ou terminal e a revisão do regulamento da AMT. Deverá ser sempre guiado pela necessidade, avaliada em cada caso concreto, sem prejuízo da monitorização anual da AMT, conforme agora previsto.