



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Lei n.º 140/2019

de 18 de setembro

Sumário: Regula as condições de acesso e de exploração de serviço público de transporte de passageiros expresso.

O Programa do XXI Governo Constitucional preconiza a necessidade de proporcionar aos cidadãos serviços de transporte público de qualidade, cómodos, rápidos, integrados, de acesso fácil e inteligível para o utilizador, designadamente em matéria de percursos, horários e custo.

Para atingir estes objetivos, o Governo promove o funcionamento, em todo o país, de serviços de transporte público de qualidade (coletivo e individual, com ou sem condutor), com horários e frequências ajustados às necessidades dos utilizadores, estimula a criação de estações-*hub* intermodais que facilitem a ligação de diferentes modos de transporte e serviços de mobilidade, que sejam em si centralidades que contribuam para o desenvolvimento local e incentivem a integração modal em termos de bilhética, tarifário, percursos e horários e gestão de custos pelo utilizador, aumentando a comodidade das deslocações com recurso a diversos modos de transporte.

A Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual, que aprovou Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros, atribui competências à Administração Local na área dos transportes, num esforço de descentralização e de promoção da coesão territorial e social. No entanto, ficaram por regulamentar os serviços públicos de transporte de passageiros expresso, que se destinam a satisfazer uma necessidade genérica de transporte interurbano rápido sentida em todo o País.

O presente decreto-lei estabelece os requisitos de exploração do serviço público de transporte de passageiros expresso, e da correspondente autorização, nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 16.º e do n.º 1 do artigo 33.º do Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros.

Pretende-se que o «serviço público de transporte de passageiros expresso», seja um serviço de ligações diretas e semidiretas interurbanas entre aglomerados ou centros urbanos, complementares ao serviço público de transporte de passageiros intermunicipal e inter-regional, promovendo a inovação e a entrada de novos agentes económicos, cumprindo exigentes regras de acesso à atividade e ao mercado, assegurando um serviço de qualidade, fiável e em segurança para situações que não estejam cobertas por obrigações e contratos de serviço público e com exigentes obrigações de informação e reporte.

Pretende-se igualmente assegurar que as interfaces e os terminais de transporte público permitam o acesso não discriminatório e a igualdade de oportunidades a todos os operadores de serviços públicos de transporte de passageiros, bem como promovam a intermodalidade e a clara e transparente informação aos passageiros.

Cabe ao Estado e às autoridades de transportes competentes procurar assegurar a complementaridade dos serviços de transporte existentes, numa ótica de melhor serviço à população, e cabe ao regulador promover o respeito pelas regras da concorrência e dos direitos dos consumidores.

Foram ouvidas a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, a Associação Nacional de Municípios Portugueses, a Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros e a Associação Rodoviária de Transportadores Pesados de Passageiros.

Assim:

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

CAPÍTULO I

Disposições iniciais

Artigo 1.º

Objeto e âmbito

1 — O presente decreto-lei regula as condições de acesso e de exploração do serviço público de transporte de passageiros expresso.

2 — O presente decreto-lei regula ainda o acesso transparente, equitativo e não discriminatório a interfaces e terminais rodoviários de passageiros.



3 — O presente decreto-lei não se aplica aos serviços públicos de transporte de passageiros abrangidos por contratos de serviço público, ainda que de extensão superior ao limite referido no n.º 3 do artigo seguinte, designadamente serviços de transporte de passageiros intermunicipais e inter-regionais.

Artigo 2.º

Serviço público de transporte de passageiros expresso

1 — Para os efeitos do presente decreto-lei, e nos termos da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual, que aprova o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), constitui «serviço público de transporte de passageiros expresso» o serviço público de transporte de passageiros realizado para ligações diretas e semidiretas interurbanas entre aglomerados ou centros urbanos, complementares ao serviço público de transporte de passageiros intermunicipal e inter-regional.

2 — O serviço público de transporte de passageiros expresso deve ser, preferencialmente, um serviço regular, admitindo-se a exploração em regime flexível ou misto, nas modalidades de determinação das paragens e percursos, desde que:

- a) Devidamente explicitado no pedido de autorização do serviço ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.), prevista no artigo 5.º; e
- b) Não afete os pressupostos avaliados na análise económica simplificada prevista no artigo 7.º

3 — Os serviços públicos de transporte de passageiros expresso incluem serviços com percursos não inferiores a 50 quilómetros (km), quando não sujeitos a contrato de serviço público, celebrados nos termos do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2017, e da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual, sem prejuízo do disposto no número seguinte

4 — No âmbito das suas competências, as Comunidades Intermunicipais e áreas metropolitanas, podem promover serviços de transporte público que assegurem ligações diretas e semidiretas entre aglomerados ou centros urbanos das suas regiões, independentemente da distância destas ligações.

Artigo 3.º

Autoridades competentes

São autoridades competentes para a execução do presente decreto-lei:

- a) O Estado, representando pelo IMT, I. P.;
- b) A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), nos termos do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual, e do artigo 7.º do presente decreto-lei;
- c) As autoridades de transportes previstas no RJSPTP, que devem assegurar a articulação dos serviços da sua competência com os serviços da competência de outras autoridades de transporte, nos termos do presente decreto-lei.

CAPÍTULO II

Acesso à atividade de exploração de serviço público de transporte de passageiros expresso

Artigo 4.º

Acesso à atividade

1 — O serviço público de transporte de passageiros expresso é explorado em regime de acesso livre, mediante autorização do IMT, I. P.

2 — O IMT, I. P., notifica o requerente da receção do pedido de autorização, informando-o do prazo para a decisão final, dos efeitos resultantes da falta de decisão final nesse prazo e das vias de reação administrativa ou contenciosa, a efetuar por via do portal ePortugal.

3 — No prazo máximo de 45 dias a contar da data de entrada do pedido de autorização, sem prejuízo do disposto no n.º 8, o IMT, I. P. verifica o preenchimento dos requisitos previstos no presente decreto-lei, indeferindo o pedido caso os mesmos não se encontrem reunidos.

4 — Com a receção do pedido de autorização, o IMT, I. P., remete às comunidades intermunicipais e áreas metropolitanas competentes da área geográfica percorrida ou interligada pelo serviço pretendido pelo operador os elementos instrutórios constantes do pedido, para efeitos de consulta prévia pelo prazo de 30 dias, quanto à viabilidade do serviço solicitado, face a outros abrangidos por contratos de serviço público.

5 — Para os efeitos do disposto no número anterior, as autoridades de transportes referidas no número anterior devem articular-se com os municípios que lhe estejam associados.

6 — Se as autoridades de transporte referidas nos números anteriores considerarem que o equilíbrio económico de contratos de serviços público pode ser comprometido com o serviço expresso, podem requerer à AMT a realização de uma análise económica simplificada, nos termos do disposto no artigo 7.º

7 — No prazo de 15 dias após receção de todos os elementos relevantes, a AMT emite parecer prévio vinculativo, incluindo a análise económica simplificada, podendo este parecer indicar o deferimento, indeferimento ou deferimento com restrições ao modelo de exploração.

8 — Os prazos referidos nos n.ºs 3 e 7 suspendem-se sempre que sejam solicitadas informações ou esclarecimentos essenciais à verificação dos requisitos previstos para a exploração do serviço público de transporte de passageiros expresso ou à avaliação do funcionamento do mercado, e até que tais elementos sejam prestados.

9 — O IMT, I. P., mantém no seu sítio na Internet, acessível através do portal ePortugal, uma lista dos prestadores de serviços com permissão administrativa para exercer atividade de exploração de serviço público de transporte de passageiros expresso em território nacional.

Artigo 5.º

Autorização para o exercício de atividade

1 — Do pedido de autorização para o exercício de atividade de exploração de serviço público de transporte de passageiros expresso, cujo formulário é definido por deliberação do conselho diretivo do IMT, I. P., deve constar:

- a) A identificação completa do operador;
- b) A demonstração do cumprimento das condições de acesso à atividade;
- c) As paragens iniciais, finais e intermédias, devidamente autorizadas pelos municípios ou pelos operadores de interface ou terminal de transporte público de passageiros, tendo em conta o disposto nos artigos 12.º e 13.º;
- d) Os horários a praticar e o regime de exploração previsto para as diferentes paragens e horários, identificando os que são prestados em regime flexível;
- e) Os quilómetros a percorrer na totalidade e nos percursos intermédios;
- f) Informação sobre acordos de exploração conjunta celebrados, sempre que existam;
- g) O documento justificativo das regras de formação dos preços e tarifas aplicáveis, nos termos do disposto no n.º 3 do artigo 11.º

2 — A alteração das condições de exploração, designadamente de percursos, horários, bem como dos requisitos de acesso à atividade, é comunicada ao IMT, I. P., sem prejuízo do registo no sistema de informação referido no artigo 22.º do RJSPTP.

3 — A alteração das regras de formação de tarifas é comunicada à AMT.

4 — Caso as alterações referidas nos números anteriores impliquem uma alteração substancial das condições estabelecidas, essas alterações são objeto de reavaliação.

5 — Não é considerada como um novo serviço de passageiros expresso a comunicação de uma alteração referente a paragens intermédias, desde que estas se localizem dentro do mesmo aglomerado.

6 — A autorização da exploração de serviço público de transporte de passageiros expresso não habilita o operador a realizar serviços de transporte de passageiros acessórios, destinados exclusivamente a ligar aglomerados ou centros urbanos com a linha principal.

Artigo 6.º

Requisitos de acesso à exploração do serviço público de passageiros de expresso

1 — Para efeitos de acesso à atividade de exploração de serviço público de transporte de passageiros expresso, os requerentes devem cumprir os seguintes requisitos, cumulativamente:

- a) Apresentar situação fiscal e contributiva regularizada;
- b) Ser titular de alvará ou licença comunitária para o transporte de passageiros em veículos pesados;
- c) Assegurar o cumprimento de regras específicas relativas aos motoristas alocados à prestação dos serviços, os quais devem possuir habilitação legal para conduzir e estar certificados para o transporte público de passageiros;
- d) Cumprir os requisitos sobre veículos estabelecidos no artigo 8.º; e
- e) Garantir que os locais de paragem e o acesso às interfaces e aos terminais se encontra autorizado, nos termos legais.

2 — Para além dos requisitos referidos no número anterior, para o acesso à atividade de exploração de serviço público de transporte de passageiros expresso, os requerentes devem ainda preencher os seguintes requisitos:

- a) Disponibilizar uma plataforma eletrónica ou sítio na Internet de reserva e venda de títulos de transporte, nos termos do artigo 9.º, sem prejuízo da venda dos mesmos em bilheteira ou através de outros canais apropriados;
- b) Disponibilizar um contacto telefónico de apoio ao cliente;
- c) Indicar a plataforma eletrónica ou sítio da internet a disponibilizar, e o seu responsável, quando não seja o próprio;
- d) Disponibilizar antecipadamente aos utilizadores na plataforma eletrónica ou sítio da internet as cláusulas contratuais gerais que pretendam celebrar, incluindo informações sobre horários, reservas e tarifário aplicável.

3 — A subcontratação da gestão da plataforma eletrónica ou sítio na Internet não isenta o operador e a entidade terceira de responsabilidade perante o passageiro pela reserva e prestação do serviço.

4 — Os requisitos de acesso à atividade são de verificação permanente, devendo os operadores comprovar o seu cumprimento sempre que tal lhes seja solicitado, podendo o conselho diretivo do IMT, I. P., determinar a revogação da autorização em caso de incumprimento reiterado.

5 — Para efeitos do número anterior, considera-se incumprimento reiterado a falta de demonstração dos requisitos de verificação permanente, após a segunda notificação da entidade autorizada.

6 — Verificados os requisitos para a exploração do serviço expresso, ou decorrido o prazo previsto no n.º 3 do artigo 4.º, o IMT, I. P., emite a autorização para a exploração do serviço público de transporte de passageiros expresso.

7 — A autorização para a exploração do serviço público de transporte de passageiros expresso é válida pelo prazo de cinco anos, findo o qual deve ser efetuado um novo pedido de autorização para o serviço.

8 — Não obstante o número anterior, a autorização para a exploração do serviço público de transporte de passageiros expresso caduca com o termo do prazo do alvará ou licença comunitária emitida pelo IMT, I. P.



9 — O modelo da autorização é definido por deliberação do IMT, I. P., bem como a respetiva taxa de emissão.

10 — Os requisitos previstos no n.º 1 são aplicáveis às entidades subcontratadas para a exploração de serviços de transporte público expresso de passageiros, bem como às que constem do acordo de exploração conjunta.

Artigo 7.º

Competências da entidade reguladora

1 — 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:

a) Emitir parecer prévio vinculativo, quando requerido por qualquer das entidades referidas no presente decreto-lei, o qual deve conter uma análise económica simplificada, destinada a determinar se um novo serviço de transporte público de passageiros expresso, ou um serviço de cabotagem complementar a um serviço internacional, compromete o equilíbrio económico de um contrato de serviço público existente ou em processo de adjudicação;

b) Analisar e decidir queixas de agentes económicos quanto a preços, tarifas e outras matérias que possam induzir distorções concorrenciais, designadamente no que respeita à prática de preços predatórios, na aceção do regime jurídico da concorrência;

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; e

f) Emitir a regulamentação que seja considerada necessária à aplicação do presente decreto-lei, no âmbito das suas atribuições.

2 — Os parâmetros e critérios objetivos da análise económica simplificada prevista no presente artigo são aprovados por deliberação do conselho de administração da AMT, os quais podem incidir sobre:

a) As características estruturais e geográficas pertinentes do mercado;

b) Os serviços de transporte de passageiros em questão, designadamente quanto a características do serviço, trajetos percorridos, tarifários utilizados, características demográficas e económicas do território e serviços abrangidos por contrato de serviço público;

c) Se o novo serviço resulta numa melhoria da qualidade dos serviços ou na eficiência de custos;

d) A existência de acordos de exploração conjunta ou articulada de operador de serviços de transporte de passageiro expresso ou de serviço público.

3 — Pode ser condicionado o acesso ao mercado nacional e internacional de serviços expresso que comprometa o equilíbrio económico de um contrato de serviço público, ou se o serviço for prestado num centro urbano ou suburbano ou numa aglomeração, ou satisfizer as necessidades de transporte entre esse centro ou aglomeração e as zonas circundantes.

4 — A AMT pode, no exercício das suas funções, solicitar informações relevantes às autoridades competentes, aos operadores de serviços de transportes ou de interface ou terminal, aos requerentes de autorizações e a qualquer parte interessada.

5 — 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.

6 — As decisões tomadas pela AMT são impugnáveis judicialmente, com efeito suspensivo se a decisão for suscetível de causar prejuízos irreparáveis ou manifestamente excessivos para o requerente.

7 — As decisões da AMT são publicitadas no seu sítio na Internet.

CAPÍTULO III**Exploração da atividade de serviço expresso****Artigo 8.º****Veículos**

Só podem ser utilizados na exploração do serviço público de transporte de passageiros expresso veículos que cumpram os seguintes requisitos:

- a) Sejam matriculados em Portugal;
- b) Sejam licenciados pelo IMT, I. P., para o transporte público de passageiros;
- c) Não tenham, a partir de 1 de janeiro de 2023, mais do que doze anos contados a partir da data da primeira matrícula e que não apresentem padrões de emissões iguais ou superiores aos da norma europeia em vigor à data da primeira matrícula;
- d) Correspondam às categorias M2 ou M3 enquadradas na classe III, nos termos da legislação aplicável;
- e) Os veículos a utilizar devem apresentar condições de conforto adequadas a percursos de média e longa distância, devendo possuir no mínimo climatização interior, bancos individuais de encosto reclinável, distanciados entre si, no mínimo, 68 cm;
- f) Por cada veículo, para além da cópia certificada da licença comunitária, o operador deve dispor de uma cópia da autorização para a realização do serviço.

Artigo 9.º**Plataforma eletrónica e sítio na Internet**

1 — Os operadores de serviços públicos de transporte de passageiros expresso devem disponibilizar uma plataforma eletrónica ou sítio na Internet, respondendo solidariamente pela operação dessa plataforma.

2 — A plataforma ou sítio da Internet deve conter:

- a) A versão completa das cláusulas contratuais gerais relativas à utilização do serviço;
- b) A identificação completa do operador;
- c) A identificação completa dos serviços públicos de transporte de passageiros expresso prestados, com identificação das paragens iniciais, finais e intermédias, e dos horários praticados;
- d) As tarifas de transportes e critérios de formação das mesmas, bem como a sua validade territorial e temporal;
- e) Um sistema eletrónico de reserva e condições de utilização do mesmo;
- f) O acesso ao bilhete eletrónico;
- g) O contacto permanente de apoio ao cliente que, em caso de contacto telefónico, deve ser um número nacional sem valor acrescentado;
- h) O livro de reclamações eletrónico, tal como previsto no Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro, na sua redação atual.

3 — O operador e o gestor da plataforma ou sítio na Internet, ficam sujeitos a sigilo profissional e devem respeitar as normas relativas à recolha e à proteção de dados pessoais, nos termos da legislação aplicável.

Artigo 10.º**Direitos dos passageiros**

1 — À exploração de serviço público de transporte de passageiros expresso aplica-se o disposto no Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro, na sua redação atual, que estabelece as condições que devem ser observadas no contrato de transporte rodoviário de passageiros e bagagens, em serviços regulares, bem como o regime sancionatório pelo incumprimento das normas do Regula-

mento (UE) n.º 181/2011, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, com as especificidades previstas no presente decreto-lei.

2 — O serviço público de transporte de passageiros expresso está sujeito aos deveres de informação ao público, previstos no ponto VI do anexo ao RJSPTP.

3 — Os contratos de adesão com uso de cláusulas contratuais gerais são enviadas pelo operador à AMT, através do portal a que se refere o n.º 1 do artigo 21.º, ou, em caso de comprovada indisponibilidade desta, através de qualquer outro meio legalmente admissível, no momento da submissão do pedido de autorização ao IMT, I. P.

4 — AAMT pode, no prazo de 30 dias, notificar o operador para corrigir cláusulas que considere desconformes, considerando-se como pronúncia favorável a ausência de notificação, sem prejuízo de verificação da legalidade daquelas a todo o tempo.

5 — No caso de o operador manter no contrato cláusulas que tenham sido objeto de pronúncia desfavorável, deve a AMT proceder nos termos do regime previsto nos artigos 25.º e seguintes do Decreto-Lei n.º 446/85, de 25 de outubro, na sua redação atual.

6 — O presente artigo aplica-se aos contratos celebrados por operadores estabelecidos em território nacional, independentemente da lei escolhida pelas partes para regular o contrato.

7 — AAMT é ainda a entidade competente para os efeitos do Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro, na sua redação atual.

Artigo 11.º

Tarifários

1 — As tarifas do serviço público de transporte de passageiros expresso e os critérios de formação das mesmas são livremente estabelecidas pelos operadores, sem prejuízo das regras gerais de âmbito nacional e europeu aplicáveis e da verificação pela AdC e pela AMT de eventuais práticas restritivas da concorrência.

2 — Os critérios de formação das tarifas devem ser comunicados à AMT, no momento da submissão do pedido de autorização a que se refere o presente decreto-lei e sempre que se verifique qualquer alteração.

3 — A autorização a que se refere o número anterior deve ser acompanhada por um documento justificativo das regras de formação de preços e tarifas aplicáveis, sendo admissíveis modulações, designadamente que tenham em conta fatores como o dimensionamento do binómio oferta/procura, a sazonalidade e os dias da semana/mês, procurando sinergias de rede que possam aportar benefícios aos consumidores/passageiros.

4 — A informação sobre as tarifas aplicáveis aos serviços públicos de transporte de passageiros expresso e os critérios de formação das mesmas, incluindo quaisquer alterações, deve ser disponibilizada ao público, nos locais de venda ao público e nos respetivos sítios na Internet ou através de plataformas eletrónicas, e nos termos das regras aplicáveis sobre o contrato de transporte rodoviário, não se aplicando o prazo previsto no artigo 21.º ou os critérios de formação de preços constantes do artigo 20.º, ambos do Decreto-Lei n.º 9/2015, de 5 de janeiro, na sua redação atual.

Artigo 12.º

Acesso a interfaces e terminais

1 — Para efeitos do presente decreto-lei entende-se por:

a) «Interface ou terminal de transporte público de passageiros», uma infraestrutura, equipada com instalações tais como balcões de registo, salas de espera ou bilheteira, dotada de pessoal, gerida ou detida por uma entidade pública ou privada, podendo a respetiva gestão e operação ser incluída em contrato de serviço público, onde ocorrem estacionamento ou paragens de veículos afetos aos serviços públicos de transporte de passageiros, embarque e desembarque de passageiros, bem como conexões entre esses serviços;

b) «Operador de interface ou de terminal», a entidade, pública ou privada, que gere as referidas infraestruturas, que aprova as condições de acesso e os tarifários, aloca a capacidade e estabelece os horários e escalas;



c) «Alternativa viável», 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 uma forma semelhante à do terminal inicialmente solicitado.

2 — Independentemente do regime de gestão ou de propriedade, os operadores de interface ou de terminal de transporte público de passageiros devem permitir o acesso em condições equitativas, não discriminatórias e transparentes aos mesmos, a todos os operadores de serviços públicos de transporte de passageiros, incluindo os operadores de serviços expresso, designadamente quanto às instalações, oficinas, estacionamento, bilheteiras, sistemas de atendimento, venda e informação ao público, obedecendo às regras e procedimentos previstos pelo presente decreto-lei.

3 — O IMT, I. P., deve manter atualizado e disponível ao público, através do seu sítio da Internet, um registo contendo as informações respeitantes a interfaces de transporte público de passageiros e terminais rodoviários, nomeadamente o mapeamento e listagem dessas infraestruturas, incluindo a respetiva localização geográfica, e indicação clara e atualizada da entidade que assume o papel de operador de interfaces ou de terminais.

4 — Os pedidos de acesso apresentados pelos operadores de serviços de transporte público de passageiros apenas podem ser recusados pelos operadores de interfaces ou de terminais por motivos de falta de capacidade, devendo ser indicadas, em caso de recusa fundamentada, alternativas viáveis.

5 — Os operadores de interfaces ou de terminais rodoviários tomam uma decisão relativamente a um pedido de acesso no prazo máximo de 30 dias a contar da data da sua apresentação.

6 — Os operadores de interfaces ou de terminais rodoviários devem publicitar no respetivo sítio na Internet o regulamento de acesso e utilização dos mesmos, contendo pelo menos as seguintes informações:

- a) A listagem de todos os serviços prestados e respetivos preços;
- b) As regras de programação da repartição de capacidade;
- c) As regras de admissão ao terminal e respetivos serviços.

7 — Os 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.

8 — Caso não exista alternativa viável, o município ou a autoridade de transportes, deve assegurar a existência de locais de paragem que garantam as condições de segurança dos passageiros.

Artigo 13.º

Paragens

1 — Nos termos da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na sua redação atual, as autarquias locais são competentes para o licenciamento de ocupação e estacionamento em vias públicas.

2 — Previamente à instrução do pedido de autorização previsto no artigo 5.º, os operadores de serviços de transportes públicos de passageiros submetem à autorização das autarquias competentes as paragens que pretendam efetuar em futuro serviço público de transporte de passageiros expresso, quando não coincidam com as instalações referidas no artigo anterior.

3 — As autarquias decidem, de forma fundamentada, no prazo máximo de 30 dias a contar da data da sua apresentação, ponderando alternativas viáveis que garantam as condições de segurança dos passageiros.

4 — O número máximo de paragens intermédias dos serviços expresso é:

- a) Nos percursos de extensão entre 50 km e 100 km, o resultante da aplicação da fórmula:

$$N = PT/25 \text{ km}$$

sendo «N» = número de paragens e «PT» percurso total do serviço entre os locais dos terminais, em quilómetros;



b) Nos percursos de extensão superior a 100 km, o resultante da aplicação da fórmula:

$$N = (PT-100)/50 \text{ km} + 4$$

sendo «N» = número de paragens e «PT» percurso total do serviço entre os locais dos terminais, em quilómetros.

5 — Não são consideradas, para efeitos do disposto no número anterior, as paragens que não sejam destinadas a embarque e desembarque de passageiros e, bem assim, as circunscritas ao perímetro urbano das localidades onde se situam as paragens inicial e terminal.

6 — Os horários dos serviços expresso e das respetivas paragens devem ter em conta os limites de velocidade estabelecidos no código da estrada e as condições de tráfego e estado das vias utilizadas no percurso.

Artigo 14.º

Operações de cabotagem no transporte internacional de passageiros

1 — É permitida a realização de operações de cabotagem nos termos do Regulamento (CE) n.º 1073/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009.

2 — As operações de cabotagem são realizadas no âmbito de um serviço internacional de transporte rodoviário de passageiros, não podendo ser executadas independentemente desse serviço, nem ser o objetivo principal do mesmo.

3 — Não se considera ser o objetivo principal do serviço internacional de transporte de passageiros as operações de cabotagem em que o operador disponibilize até ao limite de um terço dos horários programados do percurso do serviço internacional, devendo todo o serviço ser articulado ou dependente de percursos e horários do serviço internacional.

4 — Caso não sejam cumpridos os requisitos referidos no número anterior, o serviço acessório deve ser sujeito aos procedimentos relativos à exploração de serviços públicos de transportes de passageiros expresso, nos termos do presente decreto-lei.

5 — No pedido de autorização para o transporte internacional de passageiros, o operador indica se pretende fazer cabotagem, quais as operações em cabotagem e o período em que pretende realizar.

6 — A autorização de operações de cabotagem está sujeita aos procedimentos previstos no n.º 4 e seguintes do artigo 4.º, quando a prestação desses serviços possa pôr em causa a viabilidade económica de um serviço abrangido por contratos de serviços público.

CAPÍTULO IV

Fiscalização e regime sancionatório

Artigo 15.º

Fiscalização

A fiscalização do cumprimento das disposições do presente decreto-lei compete às seguintes entidades:

- a) IMT, I. P.;
- b) Guarda Nacional Republicana;
- c) Polícia de Segurança Pública;
- d) Autoridades de transportes;
- e) AMT.

Artigo 16.º

Contraordenações

As infrações ao disposto do presente decreto-lei constituem contraordenações, nos termos do artigo seguinte, sendo aplicável, em tudo quanto nele não se encontra especialmente regulado, o Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro, na sua redação atual.



Artigo 17.º

Contraordenações

1 — Consideram-se contraordenações graves, sancionadas com coima de € 1500 a € 7500 aplicável a pessoas coletivas:

- a) O acesso e exercício da atividade de exploração de serviço público de transporte de passageiros expresso sem autorização do IMT, I. P., nos termos do n.º 1 do artigo 4.º;
- b) O incumprimento da comunicação da alteração das condições de exploração previstas na autorização, designadamente percursos e horários, bem como dos requisitos de acesso à atividade prevista no n.º 2 do artigo 5.º;
- c) O exercício da atividade de exploração de serviço público de transporte de passageiros expresso, sem o cumprimento de qualquer um dos requisitos previstos no n.º 1 do artigo 6.º;
- d) O incumprimento das obrigações relativas a veículos previstas no artigo 8.º;
- e) O não cumprimento da obrigação de envio das cláusulas contratuais gerais, nos termos do n.º 3 do artigo 10.º;
- f) Não comunicação dos tarifários e critérios de formação dos mesmos, conforme estabelecido no n.º 2 do artigo 11.º;
- g) Não apresentação de documento justificativo das regras de formação de preços e tarifas aplicáveis, nos termos do n.º 3 do artigo 11.º;
- h) O não cumprimento do regime de acesso a interfaces ou de terminais de transporte público de passageiros, nos termos do n.º 2 do artigo 12.º;
- i) A recusa de acesso a interfaces ou a terminais de transporte público de passageiros e a não autorização de paragem sem fundamentação, nos termos do n.º 4 do artigo 12.º e do n.º 3 do artigo 13.º, respetivamente;
- j) A realização de operações de cabotagem em violação do artigo 14.º;
- k) O incumprimento das obrigações previstas no artigo 22.º

2 — Consideram-se infrações leves, sancionadas com coima de € 500 a € 2500 aplicável a pessoas coletivas:

- a) O não cumprimento das obrigações previstas no n.º 2 do artigo 6;
- b) O não cumprimento das obrigações de informação previstas no n.º 4 do artigo 7.º;
- c) O incumprimento dos serviços mínimos de uma plataforma eletrónica, nos termos do n.º 2 do artigo 9.º;
- d) Não disponibilização de informação sobre tarifas e critérios de formação das mesmas, aplicáveis aos serviços públicos de transporte de passageiros expresso, nos termos do n.º 4 do artigo 11.º;
- e) O incumprimento da obrigação de publicitação de informações relativas a interfaces ou a terminais, nos termos do n.º 6 do artigo 12.º

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

Artigo 18.º

Sanções acessórias

Pela prática das contraordenações previstas no n.º 1 do artigo anterior pode ser aplicada, em função da gravidade das infrações praticadas e nos termos do Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro, na sua redação atual, a sanção acessória de suspensão ou interdição do exercício da atividade pelo período máximo de dois anos, renovável por igual período em caso de manutenção das condições iniciais.



Artigo 19.º

Processamento das contraordenações

1 — O processamento das contraordenações previstas nas alíneas e), f), g), h), i) e j) do n.º 1 e nas alíneas a), b) e e) do n.º 2 do artigo 17.º competem à AMT.

2 — O processamento das restantes contraordenações previstas no presente decreto-lei compete ao IMT, I. P.

3 — A aplicação das coimas é da competência do conselho diretivo ou de administração das respetivas entidades.

4 — O IMT, I. P., e a AMT organizam o registo das infrações cometidas nos termos da legislação em vigor.

Artigo 20.º

Produto das coimas

O produto das coimas reverte em:

- a) 60 % para o Estado;
- b) 20 % para a entidade responsável pelo processamento da contraordenação;
- c) 20 % para a entidade fiscalizadora.

CAPÍTULO V

Disposições complementares, transitórias e finais

Artigo 21.º

Procedimentos, formalidades e publicitação

1 — Os procedimentos e as formalidades exigidas para o acesso e exercício da atividade podem ser cumpridos através do balcão único eletrónico a que se referem os artigos 5.º e 6.º do Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho, na sua redação atual, acessível através do Portal ePortugal e da plataforma eletrónica do IMT, I. P.

2 — Quando não for possível o cumprimento do disposto no número anterior, por motivo de indisponibilidade da plataforma eletrónica, o pedido pode ser efetuado por qualquer outro meio previsto na lei, nomeadamente através de formulário disponibilizado no sítio na Internet do IMT, I. P.

3 — Quando a indisponibilidade cessar, o IMT, I. P., promove oficiosamente a atualização na plataforma informática da informação constante do pedido de autorização efetuado nos termos do número anterior.

4 — Os procedimentos administrativos necessários para a execução do presente decreto-lei são aprovados por deliberação do conselho diretivo do IMT, I. P., ou da AMT e disponibilizados no respetivo sítio na Internet.

5 — A todos os procedimentos administrativos previstos no presente decreto-lei, para cuja instrução ou decisão final seja legal ou regulamentarmente exigida a apresentação de certidões ou declarações de entidades administrativas, aplica-se o disposto no artigo 28.º-A do Decreto-Lei n.º 135/99, de 22 de abril, na sua redação atual.

Artigo 22.º

Regime transitório

1 — As empresas autorizadas para o exercício da atividade de exploração de serviço público de transporte de passageiros expresso à data da entrada em vigor do presente decreto-lei dispõem de 90 dias para se conformarem com o disposto no presente decreto-lei.



2 — Os operadores de interfaces ou terminais devem, no prazo de 60 dias após a entrada em vigor do presente decreto-lei, comunicar ao IMT, I. P., as informações previstas no artigo 12.º

Artigo 23.º

Monitorização

A implementação do serviço público de transporte de passageiros expresso no território nacional é objeto de avaliação pelo IMT, I. P., de dois em dois anos, em articulação com a AMT e com as restantes entidades competentes e associações empresariais e de cidadãos relevantes, para efeitos de eventual ajustamento das regras legais e regulamentares.

Artigo 24.º

Norma revogatória

1 — São revogados:

- a) O Decreto-Lei n.º 375/82, de 11 de setembro;
- b) O Decreto-Lei n.º 326/83, de 6 julho;
- c) O Decreto-Lei n.º 190/90, de 8 de junho;
- d) A Portaria n.º 22/91 de 10 de janeiro; e
- e) A Portaria n.º 23/91, de 10 de janeiro.

2 — Com a entrada em vigor do presente decreto-lei, opera a revogação determinada pelo n.º 1 do artigo 6.º e pelas alíneas b) e c) do artigo 16.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho.

Artigo 25.º

Entrada em vigor

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

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 22 de agosto de 2019. — *António Luís Santos da Costa* — *Eduardo Arménio do Nascimento Cabrita* — *Pedro Gramaxo de Carvalho Siza Vieira* — *Alberto Afonso Souto de Miranda* — *João Pedro Soeiro de Matos Fernandes*.

Promulgado em 6 de setembro de 2019.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 11 de setembro de 2019.

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

112583037