

Governo prepara nova legislação

Vem aí uma revolução no transporte expresso de passageiros

O Governo elaborou uma proposta de lei, que se encontra em consulta pública, e que irá alterar profundamente a atividade do transporte de passageiros em serviços expresso. A nova legislação contempla novas regras não só para o acesso à atividade, como também na utilização de interfaces ?e nas regras de cabotagem. Muita coisa vai mudar...



A Lei n.º 52/2015 já deixava antever algumas mudanças mas não era específica em relação à alteração da legislação relativa ao transporte expresso. O facto de este tema estar a ser discutido na União Europeia, com Bruxelas a apresentar uma proposta de regulamento para alterar as regras de acesso ao mercado dos serviços de transporte em autocarro, foi, porventura, razão para só agora a Tutela avançar com a nova legislação. A proposta da Comissão Europeia prevê uma liberalização deste setor, nomeadamente na questão do acesso à atividade e da igualdade de acesso a terminais rodoviários.

E a proposta de lei que o Governo elaborou, e que está agora sob análise e a aguardar as respetivas pronúncias, vai ao encontro das recomendações de Bruxelas. Além de considerar este transporte como serviço público (com as respetivas obrigações associadas), a proposta de lei contempla novas regras para o acesso à atividade e na utilização dos interfaces de transportes.

De acordo com o documento, a que a Transportes em Revista teve acesso, *“pretende-se que o serviço público de transporte de passageiros expresso, seja um 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, promovendo a inovação e entrada de novos agentes económicos, mas 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”. A proposta de lei refere ainda que outro dos objetivos passa por “assegurar que os interfaces e 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”. Mas, afinal, o que vai mudar? Em seguida damos a conhecer algumas das alterações previstas.

Acesso à atividade

Continuam a ser considerados serviços públicos de transporte de passageiros expresso os serviços com percursos não inferiores a 50 quilómetros, mas cai a obrigatoriedade de possuir uma concessão de transporte público para ser operador de transporte expresso.

A exploração dos serviços passa a ser realizada em regime de acesso livre, mediante comunicação prévia ao IMT, que depois terá de remeter às comunidades intermunicipais e áreas metropolitanas competentes da área geográfica atravessada ou interligada pelo serviço pretendido pelo operador, os elementos instrutórios constantes do pedido, para efeitos de consulta prévia, para estes se pronunciarem no prazo máximo de 30 dias, quanto à viabilidade do serviço solicitado, face a outros abrangidos por contratos de serviço público. Por outro lado, os operadores terão de apresentar uma situação fiscal e contributiva regularizada; serem titulares de alvará ou licença comunitária para o transporte de passageiros em veículos pesados; 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; cumprir os requisitos estabelecidos para a utilização de veículos; e garantir que o acesso aos interfaces e terminais está autorizado nos termos legais.

A proposta refere ainda que “a permissão administrativa para a exploração do serviço público de transporte de passageiros expresso é válida pelo prazo de cinco anos, findo o qual deverá ser efetuada uma nova comunicação prévia para o serviço”.

Operadores terão de possuir plataforma eletrónica ou sítio na internet

Por outro lado, os operadores serão obrigados a disponibilizar uma plataforma eletrónica ou sítio da internet de reserva e venda de títulos de transporte, sem prejuízo da venda dos mesmos em bilheteira ou através de outros canais apropriados.

Neste sentido, a plataforma deverá conter, entre outros requisitos, a identificação completa dos serviços públicos de transporte de passageiros expresso prestado, com identificação das paragens iniciais, finais e intermédias, e dos horários praticados; as tarifas de transportes ou critérios de formação das mesmas, bem como a sua validade territorial e temporal; um sistema eletrónico de reserva e ainda a disponibilização do bilhete eletrónico.

Tarifas livres

Tal como já acontecia, as tarifas do serviço de transporte expresso, ou os critérios de formação das mesmas, são livremente fixadas 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. No entanto, os critérios de formação das tarifas devem ser comunicados à AMT – Autoridade da Mobilidade e dos Transportes.



Interfaces e terminais abertos a todos os operadores

Uma das grandes alterações prevista nesta proposta de lei está relacionada com o acesso aos interfaces de transportes e terminais rodoviários. Atualmente, existem vários modelos de gestão de terminais: os públicos, que são geridos pelas autarquias; os terminais públicos mas com gestão privada (por exemplo, o terminal rodoviário de Sete Rios); e os privados (como o terminal de Coimbra). Ora, a nova proposta de lei refere que *“independentemente do regime de gestão ou de propriedade, os operadores de interface ou de terminal de transporte público de passageiros, devem permitir o acesso em condições equitativas, não discriminatórias e transparentes aos mesmos, a todos os operadores de serviços públicos de transporte de passageiros, 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 diploma”. Por outro lado, o IMT 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”. Neste sentido, 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. O documento refere ainda que “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”.

Cabotagem

Ao nível da cabotagem, isto é, os serviços internacionais realizados em território nacional, a legislação não impõe um número mínimo de operações por parte dos operadores internacionais e adianta que estas não podem ser executadas fora deste âmbito. Salienta ainda que *“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 1/3 dos horários programados do percurso do serviço internacional, devendo todo o serviço ser articulado ou dependente de percursos e horários do serviço internacional”*. Refere ainda que o operador deve indicar sempre se pretende fazer cabotagem, quais as operações em cabotagem e o período em que pretende realizar. No entanto, a autorização de operações de cabotagem poderá ser negada se estiver em causa a viabilidade económica de um serviço abrangido por contratos de serviços público.

Veículos

Quanto aos veículos a ser utilizados em serviços expresso, a proposta exige que sejam matriculados em Portugal, estejam licenciados pelo IMT para o transporte público de passageiros e que não tenham, a partir de 1 de janeiro de 2023, mais que doze anos contados a partir da data da primeira matrícula.

por Pedro Costa Pereira

Por:

Fonte: