

Avaliação do regime jurídico de acesso e de exploração do serviço público de transporte de passageiros “Expresso”

A implementação do serviço público de transporte de passageiros expresso no território nacional é objeto de avaliação¹, de dois em dois anos, pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., em articulação com a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), para efeitos de eventual ajustamento das regras legais e regulamentares.

No âmbito da avaliação desenvolvida em dezembro de 2021 e maio de 2022, a AMT considerou^{2 3 3} que o novo regime introduziu **inúmeras vantagens** no universo do transporte público (rodoviário) de passageiros, fomentando a concorrência e tendo em conta os direitos e os interesses dos passageiros. Contribuiu também para a **clarificação das fronteiras entre o mercado liberalizado** dos serviços de longa distância (serviços “Expresso”) – **eliminando barreiras à entrada de novos operadores** – e o **mercado dos serviços de transporte público de passageiros** (modo rodoviário), sujeitos a obrigações de serviço público⁴.

A implementação deste regime jurídico coincidiu com a **Pandemia de COVID-19**, que implicou fortes restrições à atividade de transporte de passageiros, tendo-se verificado, em alguns momentos, a suspensão da totalidade dos serviços. Contudo, esta situação **não foi impedimento à abertura do mercado**, pois, mesmo com fortes restrições da procura, foram autorizados novos serviços – e continuam a ser apresentados e autorizados novos serviços, sem oposição de autoridades locais⁵ - demonstrando, assim, que ainda **existem necessidades de transporte a satisfazer**.

Não obstante, e tendo em conta **ações de supervisão realizadas e em curso**, bem como a realização de análises económicas simplificadas pela AMT, considerou-se necessários alguns ajustamentos ao regime jurídico em referência, designadamente:

- Quanto ao **acesso a terminais/ interfaces**, recomendou-se: (i) o reforço de sanções em caso de ausência de publicação de regulamentos de acesso e utilização de *interfaces* e terminais, contendo listagem dos serviços prestados e respetivos preços, as regras de programação da repartição de capacidade as regras de admissão ao terminal e respetivos serviços, dado o seu relevante impacto concorrencial, (ii) o acréscimo do conteúdo mínimo das informações

¹ Cfr. artigo 23.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro.

² O Novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros “Expresso” e das regras de Acesso Equitativo, Transparente e Não Discriminatório a Interfaces/Terminais Rodoviários - https://www.amtautoridade.pt/media/2137/novo_regime_juridico_servico_publico_transporte_passageiros_expresso_18_set2019.pdf ³ A AMT elaborou em 2018 um estudo, apresentado à Assembleia da República e ao Governo, defendendo a alteração do regime legal aplicável aos serviços Expresso - <https://www.amtautoridade.pt/media/1770/melhorlegisla%C3%A7%C3%A3o-para-uma-melhor-regula%C3%A7%C3%A3o.pdf>

³ Também emitido parecer para a Secretaria de Estado da Mobilidade - https://www.amtautoridade.pt/media/2235/parecer-n%C2%BA-21_04jun2019.pdf

⁴ Nos termos do Regulamento (CE) 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho e no Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho).

⁵ Se uma autoridade de transportes local considerar que o equilíbrio económico de um Contrato de Serviço Público pode ser comprometido por um determinado Serviço “Expresso”, pode requerer à AMT a realização de uma análise económica, o que se verificou em três casos - https://www.amtautoridade.pt/media/3402/servicosexpressos_aes_rodoinho.pdf

a transmitir por operadores de *interface* /terminal, incluindo sobre a entidade proprietária e a entidade gestora dos mesmos (iii) o reforço de obrigações de



entidades públicas no que se refere à existências de alternativas viáveis de paragem, em caso de não ser possível a utilização daquelas infraestruturas.

Em especial foi recomendada a **revisão do regime legal específico aplicável a estas infraestruturas** de apoio à prestação de serviços públicos de transporte de passageiros (vulgo Estações Centrais de Camionagem/ECC), no sentido de (i) revogação da possibilidade de existência de uma “integração vertical” na gestão de uma *interface* de transportes/terminal rodoviário (ECC); e (ii) redesenho do modelo jurídico das concessões destas infraestruturas.

- No que se refere a **direitos dos utilizadores**, foi recomendado o reforço da transmissão de informação, por operadores de serviços “Expresso” e entidades gestoras de terminais/interfaces do cumprimento das regras relativas a direitos dos passageiros no transporte de autocarro ⁶, e a inclusão daquelas entidades gestoras na jurisdição da AMT, no que se refere ao tratamento de reclamações no livro de reclamações físico e eletrónico⁷.
- Quanto ao **regime contraordenacional**, de modo que seja mais eficaz, e que evite prejuízos relevantes para o bem-estar dos agentes económicos, consumidores/passageiros e para a concorrência, recomendou-se ajustamentos, no que se refere a tipologias de infração puníveis, bem como o reforço do montante das sanções aplicáveis, tendo em conta o princípio da proporcionalidade.

Sem prejuízo da ponderação de outras matérias, foi ainda recomendada a **melhoria de regulamentação** ao referido diploma, designadamente, no que se refere a regras aplicáveis à **cabotagem**, *i.e.* serviços nacionais realizados no âmbito de um serviço internacional.

CONSULTE:

- [PARECER N.º 45/AMT/2022](#)
- [PARECER N.º 112/AMT/2021](#)

25 de maio de 2022

⁶ Regulamento (UE) n.º 181/2011, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011.

⁷ Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro, na sua redação atual, que estabelece a obrigatoriedade de disponibilização do livro de reclamações a todos os fornecedores de bens ou prestadores de serviços que tenham contacto com o público em geral.