



**Relatório da ação de supervisão às
entidades gestoras de interface ou terminal
rodoviário de serviço público de transporte
de passageiros, relativamente às
condições de acesso e utilização de
interfaces e terminais**

-

Relatório final

[versão pública – não confidencial]

Índice

SUMÁRIO EXECUTIVO	3
I – INTRODUÇÃO	6
Enquadramento	6
II – AÇÃO DE SUPERVISÃO –DILIGÊNCIAS INICIAIS	8
III – AÇÃO DE SUPERVISÃO –DILIGÊNCIAS SUBSEQUENTES	12
IV – QUESTÃO PRÉVIA – ABRANGÊNCIA DO DL N.º 140/2019.....	30
V – CONCLUSÕES DA INFORMAÇÃO OBTIDA	49
Identificação oficial de infraestruturas.....	49
Listagem de serviços prestados.....	49
Regras de programação da repartição de capacidade	50
Regras de admissão	51
Resposta em audiência prévia.....	51
VI– RECOMENDAÇÕES E DETERMINAÇÃO.....	55
Mercado das interfaces a nível nacional.....	63
Articulação institucional	64
Regulamentação	64
Cominações	65
ANEXOS	67
ANEXO II.....	71
COMENTÁRIOS DA AMT QUANTO À PRONÚNCIA DO IMT RECEBIDA NA AUDIÊNCIA PRÉVIA.....	71
COMENTÁRIOS DA AMT QUANTO À PRONÚNCIA DOS OPERADORES RD LIS, RD TEJO, RD OESTE, RD ALENTEJO, TRANSLAGOS, FROTA AZUL E EVA RECEBIDAS NA AUDIÊNCIA PREVIA.....	72
COMENTÁRIOS DA AMT QUANTO À PRONÚNCIA DA STCP SERVIÇOS RECEBIDA NA AUDIÊNCIA PRÉVIA	72
COMENTÁRIOS DA AMT QUANTO À PRONÚNCIA DA FLIXBUS RECEBIDA NA AUDIÊNCIA PRÉVIA.....	72
COMENTÁRIOS DA AMT QUANTO À PRONÚNCIA DA RNE RECEBIDA NA AUDIÊNCIA PRÉVIA.....	72

SUMÁRIO EXECUTIVO

1. O Decreto-Lei n.º 140/2019 de 18 de setembro (DL 140/2019), regula as condições de acesso e de exploração de serviço público de transporte de passageiros expresso e o acesso transparente, equitativo e não discriminatório a interfaces e terminais rodoviários de passageiros.
2. Estabelece que, independentemente do regime de gestão ou de propriedade, os operadores de interface ou de terminal de transporte público de passageiros devem permitir o acesso em condições equitativas, não discriminatórias e transparentes a todos os operadores de serviços públicos de transporte de passageiros, incluindo os operadores de serviços expresso, designadamente quanto às instalações, oficinas, estacionamento, bilheteiras e sistemas de atendimento, venda e informação ao público.
3. Mais estabelece que 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.
4. Face à receção de exposições sobre a alegada dificuldade de acesso a terminais, a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) desencadeou uma ação de supervisão, incluindo a recolha de informação, no terreno e presencialmente nas instalações da AMT, sobre os terminais existentes, as respetivas condições de acesso e sua publicitação bem como quanto a procedimentos tidos em terminais determinados.
5. Para o efeito, foram também auscultados operadores de transportes e operadores de terminais e autarquias, durante a ação de supervisão e no âmbito da audiência de interessados ao relatório preliminar daquela ação.
6. Nesta sequência concluiu-se que:
 - Existe falta de transparência e rigor na definição de regras de acesso, utilização e quanto à repartição da capacidade de interfaces e terminais rodoviários;

- Existem indícios de decisões não fundamentadas de recusa ou de ausência de decisão quanto a pedidos de acesso a terminais ou interfaces;
 - Tais indícios surgem sobretudo em situações em que os operadores rodoviários de transporte de passageiros são proprietários daquelas infraestruturas e também concorrentes, no mercado de serviços expresso, das empresas que apresentam exposições sobre as dificuldades de acesso ao mercado;
 - Existe falta de transparência na definição de regras e responsabilidades de operadores de interfaces e proprietários (incluindo autarquias), quando são entidades diversas;
 - Naqueles casos, os operadores pretendem retirar do mercado a utilização de interfaces e terminais.
7. A AMT considera que, face à redação do DL 140/2019 e enquanto o mesmo se encontrar em vigor, não existe fundamentação para recusar o acesso e paragem de um operador de transportes num terminal/interface, enquanto tal infraestrutura esteja afeta a serviços públicos de transporte, com tomada e largada de passageiros, desde que exista capacidade disponível e se proceda ao adequado pagamento pela sua utilização.
8. A AMT considera que esta situação limita as possibilidades de novos serviços de transporte de passageiros no mercado e prejudica os cidadãos, por via da menor oferta ou da existência de paragens com condições de menor conforto.
9. Em face das conclusões são apresentadas as seguintes **determinações**:
- Os regulamentos de acesso e utilização das interfaces e terminais de passageiros identificados no relatório devem passar a incluir regras claras e objetivas sobre programação e repartição da capacidade, recomendando-se desde já, para efeitos de uniformização de critérios, a adoção das especificações sobre o conteúdo mínimo de regulamentos de interfaces definido pela AMT no presente relatório, com as devidas adaptações, sem prejuízo da aprovação e sujeição a consulta pública, pela AMT, de um regulamento com idêntico conteúdo;
 - Tanto os operadores como os proprietários das interfaces/terminais devem garantir o cumprimento desta determinação, notificando a AMT.
10. Mais se **recomenda** o seguinte:

- Quanto aos restantes interfaces e terminais cujos regulamentos já definam essas regras, que os respetivos operadores e seus proprietários, quando entidades diversas, procedam, se necessário, à revisão dos respetivos regulamentos, notificando a AMT;
 - Que os operadores de interfaces ou terminais e seus proprietários, quando entidades diversas, comuniquem ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT) e à AMT os dados dos terminais, para efeitos de atualização da listagem oficial;
 - Que os operadores queixosos, atualizando as suas necessidades, efetuem os pedidos de acesso aos terminais pretendidos (incluindo os aqui elencados ou outros), identificando concretamente o número de paragens/horários pretendidos e outra informação relevante, e que, em caso de recusa não fundamentada ou de ausência de decisão no prazo estabelecido legalmente, apresentem recurso à AMT nos termos do DL 140/2019.
 - Caso seja desde já possível, recomenda-se que seja(m) apresentado(s) tal(is) recurso(s) de imediato junto da AMT, devidamente instruídos.
11. Mais se determina que todos os operadores de interfaces e respetivos proprietários, quando entidades diversas, transmitam à AMT informação comprovativa do cumprimento do DL 140/2019 e das presentes determinações e recomendações, no prazo de 60 dias úteis.
 12. O incumprimento de determinações da AMT, a prestação de informação falsa ou inexata ou o incumprimento das obrigações legais previstas constituem infrações sancionáveis com procedimentos contraordenacionais.
 13. A AMT decidiu ainda remeter o processo à Autoridade da Concorrência (AdC) para avaliação no âmbito do Regime Jurídico da Concorrência, e ao IMT.

I – INTRODUÇÃO

Enquadramento

1. O Decreto-Lei n.º 140/2019 de 18 de setembro (DL 140/2019), regula as condições de acesso e de exploração de serviço público de transporte de passageiros expresso e o acesso transparente, equitativo e não discriminatório a interfaces e terminais rodoviários de passageiros.
2. Estabelece que, independentemente do regime de gestão ou de propriedade, os operadores de interface ou de terminal de transporte público de passageiros devem permitir o acesso em condições equitativas, não discriminatórias e transparentes a todos os operadores de serviços públicos de transporte de passageiros, incluindo os operadores de serviços expresso, designadamente quanto às instalações, oficinas, estacionamento, bilheteiras, e sistemas de atendimento, venda e informação ao público.
3. Mais estabelece que 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.
4. Por outro lado, o IMT deve disponibilizar no seu sítio da Internet uma listagem atualizada de todas as interfaces de transportes/terminais rodoviários.
5. Os pedidos de acesso às interfaces/terminais apenas podem ser recusados pelos respetivos operadores por motivos de falta de capacidade, devendo ser indicadas, em caso de recusa, alternativas viáveis (caso não existam, o município/autoridade de transportes competente deve assegurar a existência de locais de paragem que garantam as condições de segurança dos passageiros).
6. O DL 140/2019 prevê que compete à AMT assegurar que as interfaces e os terminais rodoviários de transporte público permitem o acesso não discriminatório e a igualdade de oportunidades a todos os operadores de serviços público de transporte de passageiros, bem como promovem a intermodalidade e a clara e transparente informação aos utilizadores dessas infraestruturas.

7. Nesse mesmo âmbito, cabe ainda à AMT posicionar-se como instância de recurso quanto a decisões dos operadores das interfaces e terminais rodoviários no que diz respeito à recusa de acesso ou à concessão do acesso aos mesmos em condições equitativas, não discriminatórias e transparentes aos operadores de serviço público de transporte de passageiros.
8. À AMT, para a prossecução da sua missão e desempenho das suas competências e atribuições, compete regular e fiscalizar o sistema da mobilidade e dos transportes e zelar pela proteção dos direitos e interesses dos utilizadores e passageiros e pela promoção e defesa da concorrência, possuindo para o efeito poderes de regulamentação, de supervisão, de fiscalização e sancionatórios¹.
9. No que respeita aos poderes de fiscalização - uma das tarefas essenciais e inerentes à atividade dos reguladores – estes vêm referidos nas alíneas a) e b) do n.º 5 do artigo 34.º do supracitado diploma, onde se estabelece que compete em especial à AMT *“Fiscalizar e auditar a aplicação de leis e regulamentos e demais normas aplicáveis às atividades sujeitas à sua jurisdição e proceder às necessárias inspeções e inquéritos, tendo em vista apurar determinados factos;”* e *“proceder a sindicâncias destinadas a promover a uma averiguação geral acerca do funcionamento das entidades do setor regulado”*.
10. Sem prejuízo das atribuições da AdC, e de acordo com o previsto no Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, e nas alíneas c) a f) do artigo 7.º do DL 140/2019, compete à AMT a regulação do acesso transparente, equitativo e não discriminatório a interfaces e terminais rodoviários de passageiros, designadamente:
 - Recolher e prestar informação sobre o acesso equitativo, transparente e não discriminatório a interfaces de transportes e terminais rodoviários;
 - Decidir os recursos interpostos contra as decisões dos operadores de interfaces ou terminais e dos municípios;
 - Promover e defender os interesses dos consumidores; e
 - Emitir a regulamentação que seja considerada necessária à aplicação do DL 140/2019, no âmbito das suas atribuições.

¹ Cfr. n.ºs 1 e 2 do artigo 34.º dos Estatutos da AMT, anexos ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 maio

11. Neste contexto, foram apresentadas pela Flixbus Portugal Lda. (Flixbus) junto da AMT diversas exposições sobre alegadas dificuldades de acesso a terminais rodoviários em Portugal, o que suscitou a necessidade de realização de uma ação de supervisão a este mercado.

II – AÇÃO DE SUPERVISÃO –DILIGÊNCIAS INICIAIS

12. A 14 de junho de 2021, face às alegações da Flixbus de dificuldades de acesso a terminais em Portugal, a AMT solicitou informação circunstanciada àquela empresa.
13. A 7 de setembro de 2021, a FlixBus sugeriu que *"AMT pudesse analisar os regulamentos de acesso de todos os terminais, mormente os de gestão privada, a fim de identificar e ultrapassar "zonas" de ambiguidade e reforçasse a transparência e clareza da regulamentação de acesso"*.
14. A AMT, em 9 de setembro de 2021, respondeu que, sem prejuízo da avaliação global, a identificação e concretização das situações em concreto prefigurava-se essencial para se promover a verificação de eventuais incumprimentos ou inconformidades.
15. A Flixbus, por carta datada de 28 de setembro de 2021, **e então classificada como confidencial**, veio identificar em concreto os seguintes terminais:
 - *Sete Rios, operado pela RNE- Rede Nacional de Expressos, S.A.*
 - *Évora, operado pela Rodoviária do Alentejo, S.A.*
 - *Portimão, operado Frota Azul Algarve – Transportes e Turismo, Lda.*
 - *Leiria e Fátima, operados pela RDL - Rodoviária do Lis, S.A.*
 - *Tomar e Abrantes, operados pela Rodoviária do Tejo, S.A.*
 - *Caldas da Rainha, operado pela Rodoviária do Oeste, Lda.*
 - *Coimbra, operado pela Transdev Expressos, Unipessoal, Lda. e*
 - *Faro, operado pela EVA Transportes, S.A.*
16. Foram apontados constrangimentos quanto à prática *"de tarifas de acesso que podem colocar em causa o princípio da proporcionalidade e o princípio do*

equilíbrio financeiro, em situações que se considera que foram autorizadas múltiplas paragens em circunstâncias desiguais face à Flixbus, em situações que se considera que a resposta a pedidos de paragem se arrastaram ou não foram respondidos, em situações que se considera que o conceito de alternativa viável não foi aplicado corretamente e em situações em que se suscitam dúvidas sobre a efetiva incapacidade dos terminais em acomodar mais oferta ou não existem condições viáveis igualitárias de paragem”.

17. Não detendo a AMT evidências quanto ao (in)cumprimento dos requisitos previstos no n.º 6 do artigo 12.º do DL 140/2019, nem quanto à necessária concretização das alegações especificadas por parte da Flixbus, foi iniciado um conjunto de diligências tendentes a obter informação relevante.
18. Com o objetivo de obter um ponto de situação atualizado sobre o funcionamento dos terminais em Portugal, foi realizado, em novembro de 2021, um levantamento global do cumprimento de regras de acesso e utilização de 121 interfaces ou terminais rodoviários em Portugal², conforme Anexo I ao presente relatório, com o conteúdo disponibilizado pelo IMT e constante no seu sítio da internet à data de 29 de novembro de 2021.
19. Analisados os diversos terminais e os sítios da internet dos mesmos ou das entidades proprietárias e /ou gestoras dos mesmos, concluiu-se pela existência de terminais que não divulgavam regras de acesso e repartição de capacidade – o que constitui uma infração ao DL 140/2029, sendo passível de aplicação de procedimento contraordenacional.
20. Assim, foram instaurados 39 processos de contraordenação, tendo 2 resultado em pagamento de coima, 27 encontram-se em análise e 10 foram arquivados com fundamento no facto de o terminal ser inexistente / estar encerrado / estar em obras de requalificação ou o local ser dedicado a uma outra atividade.
21. A AMT questionou formalmente, em 22 de dezembro de 2021, os seguintes operadores:
 - Rede Nacional de Expressos, S.A. (RNE), operador do Terminal de Sete Rios;

² Informação disponibilizada pelo IMT e constante no seu sítio da internet à data de 29 de novembro de 2021.

- Rodoviária do Alentejo, S.A. (RD Alentejo), operador do terminal rodoviário de Évora;
- Frota Azul Algarve – Transportes e Turismo Lda. (Frota Azul), operador do terminal rodoviário de Portimão;
- Rodoviária do Lis, S.A. (RD Lis), operador dos terminais rodoviários de Leiria e Fátima;
- Rodoviária do Tejo, S.A. (RD Tejo), operador dos terminais rodoviários de Tomar e Abrantes;
- Rodoviária do Oeste, Lda. (RD Oeste), operador do terminal rodoviário das Caldas da Rainha;
- Transdev Expressos, Unipessoal, Lda. (Transdev), operador do terminal rodoviário de Coimbra;
- Eva Transportes, S.A. (EVA), operador do terminal rodoviário de Faro³.

22. Tendo-lhes sido solicitado:

- A demonstração cumprimento dos requisitos previstos no n.º 6 do artigo 12.º do DL 140/2019, com a indicação do/s sítio/s da internet onde poderia ser encontrada a seguinte informação: i) A listagem de todos os serviços prestados e respetivos preços; ii) As regras de programação da repartição de capacidade; iii) As regras de admissão ao terminal e respetivos serviços;
- A indicação de requerimentos apresentados por operadores para acesso aos respetivos terminais e respostas fundamentadas de concessão ou de recusa de acesso;
- A demonstração de efetiva capacidade dos terminais em acomodar oferta adicional, ou, não podendo, se existiam condições viáveis e igualitárias de paragem.

23. Das comunicações enviadas, 4 operadores de terminais enviaram resposta: RD Alentejo, RD Tejo, RD Oeste, e RD Lis, ainda que insuficiente.

³ Que se constatou posteriormente ser a Translagos, Transportes Públicos Lda.

24. Em 25 de agosto de 2022 a FlixBus remeteu à AMT uma queixa contra a EVA pela alegada recusa de acesso ao terminal de Faro. Alegou ter efetuado a 24 de outubro de 2017 um pedido de acesso ao referido terminal que não obteve qualquer resposta, reiterado a 8 de abril de 2021 e igualmente “*sem resposta formal*”.
25. Foi alegado que o gestor do terminal de Faro negou a pretensão da Flixbus, invocando limites máximos de capacidade e a impossibilidade de acolhimento de mais serviços, sem, todavia, “*fundamentar ao certo a referida recusa nem proceder à indicação de alternativas viáveis*”. Alegou a Flixbus que esta conduta era geradora de prejuízos relevantes “*que se encontra de momento a contabilizar*”, tendo solicitado a intervenção da AMT.
26. Foram ainda juntos documentos comprovativos de que em 7 de janeiro de 2022 havia solicitado acesso para paragem no terminal de Albufeira, considerando que iria solicitar ao IMT autorização para a prestação de serviços que teriam como paragem esse terminal, o qual foi objeto de resposta, em 2 de agosto de 2022, no sentido de que “*o local de paragem de serviços expresso, de momento, só dispõe de um lugar, pelo que não se considera viável a existência de sobreposição de horários, já que tal provocará congestionamentos, colocando em causa a segurança de todos os utilizadores da zona, pelo que deverão V.Exas. reformular os horários enviados*”.
27. Considerando a insuficiente prestação de informação pelos diversos operadores de terminais supra identificados e o teor genérico das exposições⁴ recebidas pela AMT até dezembro de 2022, analisados os elementos disponibilizados nas mesmas, concluiu-se que existiam indícios de dificuldades de acesso a interfaces ou terminais rodoviários, por desconformidade com os procedimentos legais referidos, que justificavam o aprofundamento da ação de supervisão.
28. Deu-se início, então, à recolha de informação junto dos operadores de terminais/interfaces, conforme descrito adiante no presente Relatório.
29. Em 28 de março de 2024, a Flixbus remeteu à AMT documentação adicional quanto ao pedido de acesso da FlixBus ao terminal de Sete Rios, bem como informação complementar, onde se incluem os pedidos enviados à RNE relativo

⁴ Não especificando em alguns casos quais as linhas a que estes respeitavam (origem – destino) ou os horários pretendidos e os tempos de paragem.

aos anos de 2022 e 2023, considerando ser comprovativa de dificuldades ou impedimentos

à entrada da empresa naquele terminal, por parte do Município de Lisboa e da RNE, por via de não resposta ou resposta desfavorável que considera não fundamentada, designadamente em questões de capacidade.

30. Em 03 de abril de 2024, a Flixbus remeteu à AMT uma lista atualizada de terminais aos quais alegou não conseguir aceder ou teria limitações no número de linhas e horários:

Terminal	Entidade Gestora	Paragem no terminal	Status
Évora	Rodoviária do Alentejo	Não	Não há autorização de paragem no terminal
Lourinhã	Rodoviária do Oeste	Não	Não há autorização de paragem no terminal
Peniche	Rodoviária do Oeste	Sim, mas não são autorizadas novas linhas / horários	Não é autorizada a paragem de novas linhas, alegadamente por falta de capacidade
Nazaré	Rodoviária do Oeste	A paragem é na rua, num dos cais designados para os "expressos"	Não é autorizada a paragem de novas linhas, alegadamente por falta de capacidade
Leiria	Rodoviária do Lis	Sim, mas não são autorizadas novas linhas / horários	Não é autorizada a paragem de novas linhas ou horários, alegadamente por falta de capacidade
Caldas da Rainha	Rodoviária do Oeste	Sim, mas não são autorizadas novas linhas / horários	Não é autorizada a paragem de novas linhas ou horários, alegadamente por falta de capacidade
Fátima	Rodoviária do LIS	Sim, mas não são autorizadas novas linhas / horários	Não é autorizada a paragem de novas linhas ou horários, alegadamente por falta de capacidade
Santarém	Rodoviária do Tejo	Sim, mas não são autorizadas novas linhas / horários	Não é autorizada a paragem de novas linhas ou horários, alegadamente por falta de capacidade
Beja	Rodoviária do Alentejo	Não	Não há autorização de paragem no terminal, alegadamente por falta de capacidade
Albufeira	EVA	Não	Não há autorização de paragem no terminal
Faro	EVA	Não	Não há autorização de paragem no terminal

III – AÇÃO DE SUPERVISÃO –DILIGÊNCIAS SUBSEQUENTES

31. Foram supervisionadas as entidades que foram alvo de exposições e outras que, no decorrer da execução dos procedimentos de análise efetuados pela AMT, foram aleatoriamente consideradas como relevantes para integrar a amostra, de forma a tornar a mesma mais abrangente.
32. Tal como descrito no quadro abaixo apresentado, foram alvo de supervisão 11 operadores de terminal de transporte público de passageiros os quais, no âmbito

da sua atividade de gestão de terminais, deram origem à fiscalização de 23 terminais distribuídos pelo território nacional.

Operador da Interface / Terminal Rodoviário:	Interface / Terminal Rodoviário:
• RD Lis	• Leiria • Fátima • Marinha Grande
• RD Tejo	• Tomar • Abrantes • Rio Maior • Santarém • Torres Novas
• RD Oeste	• Caldas da Rainha • Alcobaça • Bombarral • Lourinhã • Nazaré • Peniche
• RD Alentejo	• Évora • Beja
• Transdev	• Coimbra
• RNE	• Lisboa - Sete Rios
• Frota Azul	• Portimão
• Translagos	• Albufeira
• EVA	• Faro
• CCTB-Centro Coordenador de Transportes de Braga	• Braga

STCP Serviços - Transportes Urbanos, Consultoria e Participações, Unipessoal Lda. (STCP Serviços)	Porto - Campanhã
---	--

33. Na obtenção de informações probatórias foram utilizados os procedimentos que se descrevem a seguir:

- Entrevista individual ao representante/responsável do operador, seguindo um “guião” elaborado para o efeito;
- identificação dos processos e/ou procedimentos inerentes ao cumprimento do disposto no artigo 12.º do DL 140/2019 que regula as condições de acesso e de exploração de serviço público de transporte de passageiros expresso.

34. Os operadores de terminal foram convocados pela AMT para prestação de esclarecimentos, ao abrigo dos seus poderes estatutários, munidos das evidências relativas ao cumprimento das condições de acesso e utilização de interfaces e terminais, tendo dos referidos depoimentos sido lavradas atas e recolhidos outros elementos probatórios.

35. Em complemento das ações supramencionadas, foram realizadas mais 7 ações, com o mesmo âmbito, mas com a deslocação da equipa da AMT aos próprios terminais.

36. Após as reuniões com os operadores convocados, foram retiradas as seguintes conclusões:

Operador: Rodoviária do Lis, SA (RD Lis)
Interface/Terminal: Leiria (http://www.rodoviaridolis.pt/wp-content/uploads/Regulamento-Terminal-de-Transporte-P%C3%BAblico-de-Passageiros-Leiria_RDL.pdf), Fátima (http://www.rodoviaridolis.pt/wp-content/uploads/Regulamento-Terminal-de-Transporte-P%C3%BAblico-de-Passageiros-F%C3%A1tima_low.pdf) e Marinha Grande (http://www.rodoviaridolis.pt/wp-content/uploads/Regulamento-Terminal-de-Marinha-Grande_low.pdf)
Informações obtidas: I. Regime de gestão ou de propriedade do terminal:

	[confidencial]
II. Indicação da capacidade do terminal:	[confidencial]
III. Informação exaustiva dos operadores rodoviários que utilizam os referidos terminais, bem como dos horários por estes ali praticados:	[confidencial]
IV. Indicação das regras de programação da repartição de capacidade vigente no terminal:	[confidencial]
V. Informação das regras de admissão ao terminal, bem como a indicação dos preços praticados:	[confidencial]
VI. Apresentação da listagem de todos os serviços prestados e respetivos preços praticados:	[confidencial]
VII. Indicação objetiva dos critérios utilizados para avaliação dos pedidos de acesso formulados pelos operadores:	[confidencial]
VIII. Informação sobre todos os pedidos de acesso recebidos à luz do consignado no Decreto – Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, bem como das decisões tomadas no âmbito dos mesmos, apresentando os respetivos fundamentos:	[confidencial]
Documentação probatória:	[confidencial]

Operador: Rodoviária do Tejo, S.A. (RD Tejo)
Interface/Terminal:

Tomar (http://www.rodotejo.pt/wp-content/uploads/RT_Regulamento-Terminal-Tomar_low.pdf); Abrantes (http://www.rodotejo.pt/wp-content/uploads/RT_Regulamento-Terminal-Abrantes_low.pdf;) Rio Maior (http://www.rodotejo.pt/wp-content/uploads/RT_Regulamento-Terminal-Rio-Maior_low.pdf ; Santarém (http://www.rodotejo.pt/wp-content/uploads/RT_Regulamento-Terminal-Santar%C3%A9m_low.pdf); Torres Novas (http://www.rodotejo.pt/wp-content/uploads/RTejo_Regulamento-Torres-Novas.pdf)

Informações probatórias obtidas:

I. Regime de gestão ou de propriedade do terminal:

[confidencial].

II. Indicação da capacidade do terminal:

[confidencial]

III. Informação exaustiva dos operadores rodoviários que utilizam os referidos terminais, bem como dos horários por estes ali praticados:

[confidencial]

IV. Indicação das regras de programação da repartição de capacidade vigente no terminal:

[confidencial]

V. Informação das regras de admissão ao terminal, bem como a indicação dos preços praticados:

[confidencial]

Apresentação da listagem de todos os serviços prestados e respetivos preços praticados:

[confidencial]

VI. Indicação objetiva dos critérios utilizados para avaliação dos pedidos de acesso formulados pelos operadores:

[confidencial]

VII. Informação sobre todos os pedidos de acesso recebidos à luz do consignado no Decreto – Lei nº140/2019, de 18 de setembro, bem como das decisões tomadas no âmbito dos mesmos, apresentando os respetivos fundamentos.

[confidencial]

Documentação probatória: [confidencial]

Operador: Rodoviária do Oeste, Lda. (RD Oeste)
Interface/Terminal: Caldas da Rainha (http://rodoviariadooeste.pt/wp-content/uploads/RDO_Regulamento-Terminal-Caldas-da-Rainha_low.pdf ; Alcobça (http://rodoviariadooeste.pt/wp-content/uploads/RDO_Regulamento-Terminal-Alcoba%C3%A7a_low.pdf); Bombarral (http://rodoviariadooeste.pt/wp-content/uploads/RDO_Regulamento-Terminal-Bombarral_low.pdf ; Lourinhã (http://rodoviariadooeste.pt/wp-content/uploads/RDO_Regulamento-Terminal-Lourinha_low.pdf ; Nazaré (http://rodoviariadooeste.pt/wp-content/uploads/RDO_Regulamento-Terminal-Nazare_low.pdf); Peniche (http://rodoviariadooeste.pt/wp-content/uploads/RDO_Regulamento-Terminal-Peniche_low.pdf)
Informações probatórias obtidas: I. Regime de gestão ou de propriedade do terminal: [confidencial] II. Indicação da capacidade do terminal: [confidencial] III. Informação exaustiva dos operadores rodoviários que utilizam os referidos terminais, bem como dos horários por estes ali praticados: [confidencial] IV. Indicação das regras de programação da repartição de capacidade vigente no terminal: [confidencial] V. Informação das regras de admissão ao terminal, bem como a indicação dos preços praticados: [confidencial] VI. Apresentação da listagem de todos os serviços prestados e respetivos preços praticados:

	[confidencial]
VII. Indicação objetiva dos critérios utilizados para avaliação dos pedidos de acesso formulados pelos operadores:	
	[confidencial]
VIII. Informação sobre todos os pedidos de acesso recebidos à luz do consignado no Decreto – Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, bem como das decisões tomadas no âmbito dos mesmos, apresentando os respetivos fundamentos.	
	[confidencial]
Documentação probatória:	
	[confidencial]

Operador:
Rodoviária do Alentejo, S.A. (RD Alentejo)
Interface/Terminal:
Évora (https://www.rodalentejo.pt/downloads/reg_exploracao_evora.pdf) e Beja (https://www.rodalentejo.pt/downloads/reg_exploracao_beja.pdf)
Informações probatórias obtidas:
I. Qual o regime de gestão ou de propriedade do terminal;
[confidencial]
II. Indicação da capacidade do terminal;
[confidencial]
III. Informação exaustiva dos operadores rodoviários que utilizam os referidos terminais, bem como dos horários por estes ali praticados;
[confidencial]
IV. Indicação das regras de programação da repartição de capacidade vigente no terminal;
[confidencial]

V. Informação das regras de admissão ao terminal, bem como a indicação dos preços praticados;	[confidencial]
VI. Apresentação da listagem de todos os serviços prestados e respetivos preços praticados;	[confidencial]
VII. Indicação objetiva dos critérios utilizados para avaliação dos pedidos de acesso formulados pelos operadores;	[confidencial]
VIII. Informação sobre todos os pedidos de acesso recebidos à luz do consignado no Decreto – Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, bem como das decisões tomadas no âmbito dos mesmos, apresentando os respetivos fundamentos.	[confidencial]
Documentação probatória:	[confidencial]

Operador: Transdev Expressos, S.A. (Transdev)
Interface/Terminal: Coimbra (https://www.transdev.pt/sites/default/files/regulamento_do_terminal_de_coimbra.pdf)
Informações probatórias obtidas: I. Qual o regime de gestão ou de propriedade do terminal; [confidencial] II. Indicação da capacidade do terminal; [confidencial]. III. Informação exaustiva dos operadores rodoviários que utilizam os referidos terminais, bem como dos horários por estes ali praticados; [confidencial]

IV. Indicação das regras de programação da repartição de capacidade vigente no terminal;	[confidencial]
V. Informação das regras de admissão ao terminal, bem como a indicação dos preços praticados;	[confidencial]
VI. Apresentação da listagem de todos os serviços prestados e respetivos preços praticados;	[confidencial]
VII. Indicação objetiva dos critérios utilizados para avaliação dos pedidos de acesso formulados pelos operadores;	[confidencial]
VIII. Informação sobre todos os pedidos de acesso recebidos à luz do consignado no Decreto – Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, bem como das decisões tomadas no âmbito dos mesmos, apresentando os respetivos fundamentos.	[confidencial]
Documentação probatória:	[confidencial]

Operador: Rede Nacional de Expressos, S.A. (RNE)
Interface/Terminal: Terminal de Sete Rios – Lisboa https://www.terminal7rios.pt/files/ugd/a95f91_08822f71c6854e7c8c404efba12420ee.pdf
Informações probatórias obtidas: I. Qual o regime de gestão ou de propriedade do terminal; [confidencial]

II. Indicação da capacidade do terminal; [confidencial]
III. Informação exaustiva dos operadores rodoviários que utilizam os referidos terminais, bem como dos horários por estes ali praticados; [confidencial]
IV. Indicação das regras de programação da repartição de capacidade vigente no terminal; [confidencial]
V. Informação das regras de admissão ao terminal, bem como a indicação dos preços praticados; [confidencial]
VI. Apresentação da listagem de todos os serviços prestados e respetivos preços praticados; [confidencial]
VII. Indicação objetiva dos critérios utilizados para avaliação dos pedidos de acesso formulados pelos operadores; [confidencial]
VIII. Informação sobre todos os pedidos de acesso recebidos à luz do consignado no Decreto – Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, bem como das decisões tomadas no âmbito dos mesmos, apresentando os respetivos fundamentos. [confidencial]
Documentação probatória: [confidencial]
[confidencial]

Operador: Frota Azul (Algarve) - Transportes e Turismo, Lda. (Frota Azul)
Interface/Terminal:

Portimão	
Informações probatórias obtidas:	
I. Qual o regime de gestão ou de propriedade do terminal;	[confidencial]
II. Indicação da capacidade do terminal;	[confidencial]
III. Informação exaustiva dos operadores rodoviários que utilizam os referidos terminais, bem como dos horários por estes ali praticados;	[confidencial]
IV. Indicação das regras de programação da repartição de capacidade vigente no terminal;	[confidencial]
V. Informação das regras de admissão ao terminal, bem como a indicação dos preços praticados;	[confidencial]
VI. Apresentação da listagem de todos os serviços prestados e respetivos preços praticados;	[confidencial]
VII. Indicação objetiva dos critérios utilizados para avaliação dos pedidos de acesso formulados pelos operadores;	[confidencial]
VIII. Informação sobre todos os pedidos de acesso recebidos à luz do consignado no Decreto – Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, bem como das decisões tomadas no âmbito dos mesmos, apresentando os respetivos fundamentos.	[confidencial]
Documentação probatória:	
	[confidencial]
Observações:	
	[confidencial]

Operador: Translagos -Transportes Públicos, Lda. (Translagos)
Interface/Terminal: Albufeira
Informações probatórias obtidas: I. Qual o regime de gestão ou de propriedade do terminal; [confidencial] II. Indicação da capacidade do terminal; [confidencial] III. Informação exaustiva dos operadores rodoviários que utilizam os referidos terminais, bem como dos horários por estes ali praticados; [confidencial] IV. Indicação das regras de programação da repartição de capacidade vigente no terminal; [confidencial] V. Informação das regras de admissão ao terminal, bem como a indicação dos preços praticados; [confidencial] VI. Apresentação da listagem de todos os serviços prestados e respetivos preços praticados; [confidencial] VII. Indicação objetiva dos critérios utilizados para avaliação dos pedidos de acesso formulados pelos operadores; [confidencial] VIII. Informação sobre todos os pedidos de acesso recebidos à luz do consignado no Decreto – Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, bem como das decisões tomadas no âmbito dos mesmos, apresentando os respetivos fundamentos. [confidencial]

Documentação probatória:	[confidencial]
Observações:	[confidencial]

Operador: EVA Transportes, S.A. (EVA)
Interface/Terminal: Faro –(https://www.eva-bus.com/reg_exp_faro20.pdf)
Informações probatórias obtidas: I. Qual o regime de gestão ou de propriedade do terminal; [confidencial] II. Indicação da capacidade do terminal; [confidencial] III. Informação exaustiva dos operadores rodoviários que utilizam os referidos terminais, bem como dos horários por estes ali praticados; [confidencial] IV. Indicação das regras de programação da repartição de capacidade vigente no terminal; [confidencial] V. Informação das regras de admissão ao terminal, bem como a indicação dos preços praticados; [confidencial] VI. Apresentação da listagem de todos os serviços prestados e respetivos preços praticados; [confidencial] VII. Indicação objetiva dos critérios utilizados para avaliação dos pedidos de acesso formulados pelos operadores;

[confidencial] VIII. Informação sobre todos os pedidos de acesso recebidos à luz do consignado no Decreto – Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, bem como das decisões tomadas no âmbito dos mesmos, apresentando os respetivos fundamentos. [confidencial]
Documentação probatória: [confidencial]
Observações: [confidencial]

Operador: Câmara Municipal de Braga
Interface/Terminal: Braga - Centro Coordenador dos Transportes de Braga (CCTB) – (https://cctb.cm-braga.pt/storage/files/shares/REGULAMENTO%20-%20CCTB.pdf)
Informações probatórias obtidas: I. Qual o regime de gestão ou de propriedade do terminal; [confidencial] II. Indicação da capacidade do terminal; [confidencial] III. Informação exaustiva dos operadores rodoviários que utilizam os referidos terminais, bem como dos horários por estes ali praticados; [confidencial] IV. Indicação das regras de programação da repartição de capacidade vigente no terminal; [confidencial] V. Informação das regras de admissão ao terminal, bem como a indicação dos preços praticados; [confidencial]

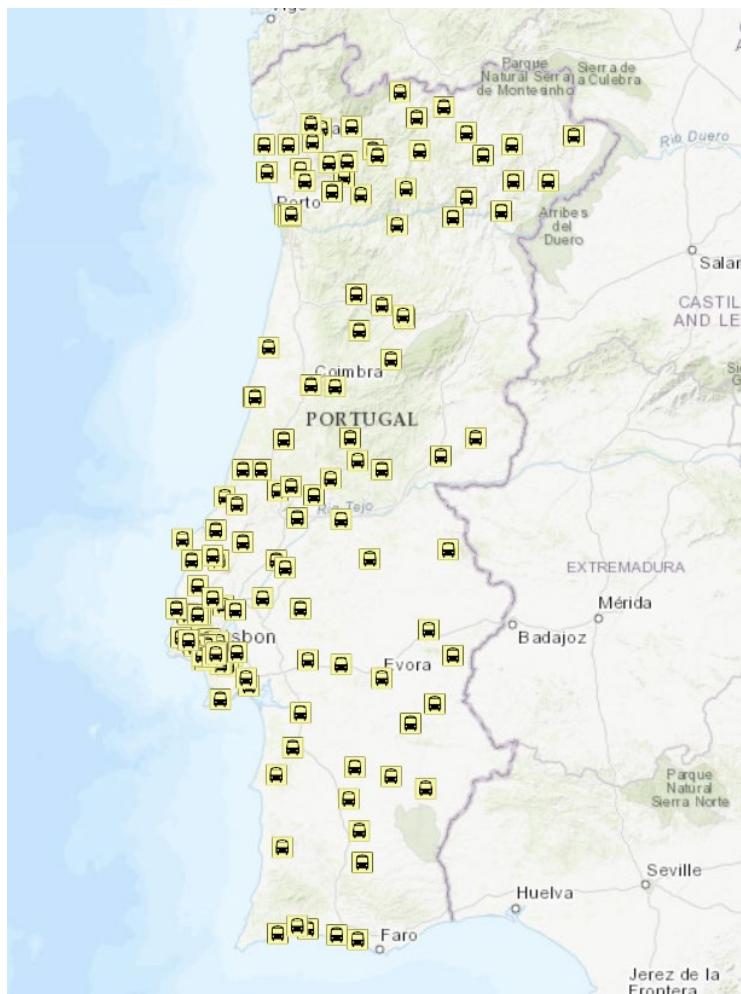
VI. Apresentação da listagem de todos os serviços prestados e respetivos preços praticados; [confidencial]
VII. Indicação objetiva dos critérios utilizados para avaliação dos pedidos de acesso formulados pelos operadores; [confidencial]
VIII. Informação sobre todos os pedidos de acesso recebidos à luz do consignado no Decreto – Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, bem como das decisões tomadas no âmbito dos mesmos, apresentando os respetivos fundamentos. [confidencial]
Documentação probatória: [confidencial]
Observações: [confidencial]

Operador: STCP Serviços - Transportes Urbanos, Consultoria e Participações, Unipessoal, Lda. (STCP Serviços)
Interface/Terminal: Terminal Intermodal de Campanhã (TIC) –(https://terminais.porto.pt/web/terminal-intermodal-de-campanh%C3%A3/documents/41925/41940/regulamento-terminal-intermodal-de-campanh%C3%A3-tarif%C3%A1rio.pdf/3cc08b55-116c-c54a-b2d6-53f870ea3c61-t-1695207540197)
Informações probatórias obtidas: I. Qual o regime de gestão ou de propriedade do terminal; [confidencial] II. Indicação da capacidade do terminal; [confidencial]

III. Informação exaustiva dos operadores rodoviários que utilizam os referidos terminais, bem como dos horários por estes ali praticados; [confidencial]
IV. Indicação das regras de programação da repartição de capacidade vigente no terminal; [confidencial]
V. Informação das regras de admissão ao terminal, bem como a indicação dos preços praticados; [confidencial]
VI. Apresentação da listagem de todos os serviços prestados e respetivos preços praticados; [confidencial]
VII. Indicação objetiva dos critérios utilizados para avaliação dos pedidos de acesso formulados pelos operadores; [confidencial]
VIII. Informação sobre todos os pedidos de acesso recebidos à luz do consignado no Decreto – Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, bem como das decisões tomadas no âmbito dos mesmos, apresentando os respetivos fundamentos. [confidencial]
Documentação probatória: [confidencial]
Observações: [confidencial]

37. Em 08/11/2023 o IMT informou a AMT que, sendo sua competência legal “*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”, essa informação se encontra disponível desde 2019 na respetiva página do IMT, onde se pode efetuar o registo/atualização manual, [em https://imt-ip.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=5b7d07465d11477497c3efc6cfa1af69](https://imt-ip.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=5b7d07465d11477497c3efc6cfa1af69).



38. Mais considerou que:

- *A informação foi inserida por autoridades de transportes, apesar da obrigação ser da exclusiva responsabilidade dos operadores.*
- *Entre maio e junho de 2022 o IMT fez uma série de comunicações para que possíveis operadores de interfaces e terminais que estivessem em incumprimento pudessem regularizar a situação, tendo-se verificado atualizações;*

39. No seguimento cronológico das ações de fiscalização conduzidas pela AMT “e provavelmente com um nexo causal com as mesmas, o IMT começou a receber uma série de ofícios por parte de entidades consideradas como gestores de terminais e interfaces com vários tipos de alegações, onde se destacam:

1 – Não serem os operadores do terminal em causa, mas sim a autarquia, contestando a informação que nos foi fornecida pelas CIM em 2019.

2 – Que o local de paragem dos expressos não poderá ser considerado um terminal à luz da legislação em vigor.

3 – Que o terminal não corresponde, nos termos legais, a terminais rodoviários destinados à prestação de serviços a outros operadores.

4 – Não se encontra aberto ao mercado de terminais.”

40. Mais enviou a lista de terminais relativamente aos quais o IMT recebeu solicitações para que fossem retirados da listagem, bem como (de uma forma muito sucinta) a respetiva alegação para que deixem de constar:

Localização do terminal	Alegado gestor	Alegação
Faro	Eva Transportes	Pertence à autarquia
Loulé	Eva Transportes	Pertence à autarquia
Tavira	Eva Transportes	Pertence à autarquia
Tábua	Transdev	Pertence à autarquia
Chaves	Autoviação do Tâmega	Não é destinado a outros operadores expresso ⁵
Castro Daire	Transdev	Pertence à autarquia
Coimbra	Transdev	Não é terminal segundo a lei ⁶
Figueiró dos Vinhos	Transdev	Pertence à autarquia
Mondim de Basto	Transdev	Pertence à autarquia
Oliveira de Frades	Transdev	Pertence à autarquia

⁵ De acordo com a comunicação enviada ao IMT e recebida em 23/05/2023, o operador informou que “os locais indicados não correspondem, nos termos legalmente dispostos, a terminais rodoviários, destinados à prestação de serviços a outros operadores, motivo pelo qual se impõe a sua eliminação. [da lista do IMT]”

⁶ Nos termos da comunicação enviada ao IMT e recebida em 22/05/2023, o operador informou que “o local indicado não corresponde, nos termos legalmente dispostos, a Terminal, na aceção jurídica definida, mas antes a garagem de recolha de viaturas motivo pelo qual se impõe a sua eliminação.”

Caldas Da Rainha	Rodoviária do Oeste	Não se encontra aberto ao mercado de terminais ⁷
Alcobaça	Rodoviária do Oeste	Não se encontra aberto ao mercado de terminais ⁸
Leiria	Rodoviária do Liz	Não se encontra aberto ao mercado de terminais ⁹
Santarém	Rodoviária do Tejo	Não se encontra aberto ao mercado de terminais ¹⁰
Fátima	Rodoviária do Tejo	Não se encontra aberto ao mercado de terminais ¹¹

IV – QUESTÃO PRÉVIA – ABRANGÊNCIA DO DL N.º 140/2019

41. Importa, antes de mais, fixar a abrangência do DL 140/2019, ou seja, que infraestruturas e respetivos proprietários e gestores se encontram vinculados ao cumprimento do artigo 12.º do diploma citado.
42. Tal questão releva tendo em conta as posições transmitidas em sede de audiência de interessados, quando à possibilidade de não aplicação das regras relativas a acesso livre e não discriminatório e publicitação de regulamentos de acesso e utilização, nos termos previstos no referido diploma.
43. O n.º 2 do artigo 12.º estabelece que *“independentemente do regime de gestão ou de propriedade, os operadores de interface ou de terminal de transporte público de passageiros devem permitir o acesso em condições equitativas, não discriminatórias e transparentes aos mesmos, a todos os operadores de serviços públicos de transporte de passageiros, incluindo os operadores de serviços*

⁷ Por comunicação ao IMT recebida em 16/10/2023, o operador “A RDO Rodoviária do Oeste Lda, vem por este meio solicitar a retirada do Terminal acima indicado da lista de terminais a que se refere o Artigo 12º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro disponibilizada pelo IMT, pelo facto de o referido terminal não se encontrar aberto ao mercado de terminais.”

⁸ Comunicação recebida pelo IMT em 16/10/2023, de teor idêntico à anterior.

⁹ Comunicação recebida pelo IMT em 16/10/2023, de teor idêntico à anterior.

¹⁰ Comunicação recebida pelo IMT em 16/10/2023, de teor idêntico à anterior.

¹¹ Comunicação recebida pelo IMT em 18/10/2023, de teor idêntico à anterior.

expresso, designadamente quanto às instalações, oficinas, estacionamento, bilheteiras, sistemas de atendimento, venda e informação ao público.”¹²

44. Acrescenta o n.º 4 do artigo 12.º que “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.
45. Ou seja, cabe aos operadores de interfaces ou de terminais, quando recusem, de forma fundamentada (falta de capacidade) o acesso ao respetivo interface/terminal, apresentar ao operador cujo acesso foi recusado, a referida alternativa viável (al. c) do n.º 1 do artigo 12.º).
46. Por outro lado, o n.º 8 do artigo 12.º estabelece 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”.
47. Ou seja: (i) cabe ao operador de terminal/interface apresentar uma alternativa viável, caso recuse, de forma fundamentada o pedido de acesso de um operador; (ii) por outro lado, apenas quando esta alternativa não exista, caberá ao Município ou Autoridade de Transportes (que poderá não coincidir com o operador de interface/terminal) assegurar a existência de locais de paragem alternativos que garantam a segurança dos passageiros.
48. Mais estabelece que 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.

¹² “Um terminal pode ser simplesmente caracterizado como um local ao qual afluem pessoas e /ou mercadorias e no qual são reunidas em função da sua viagem de destino. A utilização deste tipo de estrutura, quer por parte dos passageiros, bem como pelas mercadorias, não é marcada pela Terminal Rodoviário de Passageiros 10 individualização, mas sim pelo conjunto, isto é, o normal funcionamento, requer no caso dos passageiros, que antes de estes efectuarem a sua viagem, se desloquem ao terminal onde serão devidamente “agrupados” nas denominadas zonas de espera e posteriormente orientados para o seu destino final, independentemente do meio de transporte que utilizem” Terminal Rodoviário de Passageiros - Filipe Alexandre Castro Da Guia Alpuim <https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/57630/1/000142441.pdf> ¹³ <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/>

49. Ou seja, cabe às entidades responsáveis pelo terminal, com obrigação de fixação das responsabilidades entre proprietários e gestores, quando sejam entidades diversas, definir e publicitar, de forma clara e objetiva, as regras de acesso e utilização à infraestrutura.
50. Julgamos que a lei é clara, ao estabelecer as obrigações previstas no DL 140/2019, para qualquer entidade, independentemente da sua natureza ou dos vínculos jurídicos entre si e quando estejam em causa serviços públicos de transporte de passageiros.
51. Recentemente, a AMT emitiu o Parecer n.º 09/2024 sobre o acesso livre e não discriminatório a terminal rodoviário no âmbito de um Contrato de Serviço Público de Transporte de Passageiros¹³, no qual se sustenta, em suma, o entendimento ora mencionado no presente Relatório, designadamente:
52. *“82.1. Confirmação do Estatuto do Terminal de [confidencial]: A AMT confirma que o Terminal de [confidencial] se mantém abrangido pelo regime estabelecido no Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de novembro, enquanto permanecer acessível ao público e estiver associado à prestação de serviços públicos de transporte de passageiros abrangidos pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho (no caso concreto, serviços de transporte escolar, sujeitos a contratação pública e financiamento por fundos públicos).”*
53. *“82.2.1. O operador deve introduzir um conteúdo mínimo no regulamento de acesso e utilização do terminal (conforme estabelecido no Anexo ao presente parecer) bem como critérios para assegurar condições de acesso transparente, equitativo e não discriminatório ao Terminal, de acordo com o Decreto-Lei n.º 140/2019. 82.2.2. O regulamento deve ser adaptado no prazo máximo de 20 dias úteis. 82.2.3. O operador deve responder ao pedido de acesso formulado pela [confidencial], de forma fundamentada, no prazo máximo de 10 dias úteis após o prazo referido anteriormente, incluindo, se aplicável, alternativas efetivamente viáveis.”*

¹³ <https://www.amt-autoridade.pt/pareceres-e-pron%C3%B2ncias/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/>

54. Importa referir que, numa decisão sobre uma operação de concentração, considerou a Autoridade da Concorrência (AdC)¹⁴ o seguinte:

- *“Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 12.º da Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, um[a] interface ou terminal de transporte público de passageiros é uma infraestrutura onde ocorre estacionamento ou paragem de veículos afetos aos serviços públicos de transporte de passageiros, embarque e desembarque de passageiros, bem como conexões entre esses serviços, gerida ou detida por uma entidade pública ou privada, podendo a respetiva gestão e operação ser incluída em contrato de serviço.*
- *Da investigação de mercado realizada pela AdC resulta que o serviço de transporte rodoviário pesado de passageiros não pode ser prestado ou, pelo menos, não pode ser prestado em condições adequadas sem o acesso a interfaces e terminais rodoviários. (...)”*
- *“Nos casos em que [a] interface ou terminal é gerido por uma entidade privada que também é operador de transporte na mesma área geográfica, (...) a concorrência entre a entidade gestora e empresas terceiras poderá ser negativamente afetada em razão do incentivo da entidade gestora para impedir ou dificultar o acesso dos seus concorrentes ao terminal rodoviário.*
- *A discriminação de operadores de transporte concorrentes pode ocorrer não tanto por via da recusa de acesso a essas infraestruturas, o que constituiria uma violação grosseira da Lei n.º 140/2019, mas através de formas de incumprimento mais difíceis de contestar, como a demora na resposta a um pedido de acesso ou a invocação de falta de capacidade.*

¹⁴ Ccent. 51/2019 RBI/Grupo Fundão - https://www.concorrenca.pt/sites/default/files/processos/ccent/AdC-CCENT_2019_51-Decisao-VNC-final-net.pdf . Este entendimento é reiterado no documento da Autoridade da Concorrência “Melhores práticas no âmbito da celebração de contratos de serviço público de transporte rodoviário de passageiros” in https://www.concorrenca.pt/sites/default/files/processos_e_deciso/es/epr/2021/2021%2520-%2520Melhores%2520Pr%C3%A1ticas%2520Contratos%2520Servi%C3%A7o%2520P%C3%BAblico%2520Transporte%2520Rodovi%C3%A1rio%2520Passageiros.pdf ¹⁵ O conceito de posição dominante não está expressamente definido no Tratado, pelo que a sua construção tem sido feita ao longo do tempo pela doutrina, Comissão Europeia (CE) e Tribunal de Justiça (TJ), sendo que no caso, por exemplo, da United Brands o TJ estabeleceu que a posição dominante de uma empresa “diz respeito a uma posição de poder económico detida por uma empresa que lhe permite afastar a manutenção de uma concorrência efetiva no mercado em causa e lhe possibilita comportar-se, em medida apreciável, de modo independente em relação aos seus concorrentes, aos seus clientes e, finalmente, aos consumidores.” (Fonte: Cf. Acórdão do TJ de 14/02/78, *United Brands/Comissão*, Proc. 27/76).

- *Para além dos interfaces e terminais rodoviários, cuja obrigação de acesso em condições não discriminatórias se encontra prevista na Lei n.º 140/2019, nos termos que acabámos de descrever, identificam-se outras infraestruturas e instalações privadas dos operadores de transporte rodoviário sob as quais não existe qualquer obrigação de acesso por parte de terceiros, a saber:*
 - *Parques de estacionamento para aparcamento dos veículos;*
 - *Oficinas, onde se assegura a devida manutenção dos veículos;*
 - *Instalações para lavagem e higienização dos veículos;*
 - *Postos de combustível dedicados, que permitem uma otimização dos custos de combustível e melhor gestão do abastecimento dos veículos; e*
 - *Escritórios.*
- *Da investigação de mercado realizada pela AdC resulta que o serviço de transporte rodoviário pesado de passageiros não pode ser prestado ou, pelo menos, não pode ser prestado em condições adequadas sem o recurso a determinadas infraestruturas (privadas) de apoio à atividade.”*
- *Uma vez comprovado que o serviço de transporte rodoviário pesado de passageiros não pode ser prestado ou, pelo menos, não pode ser prestado em condições adequadas sem o recurso a determinadas infraestruturas (privadas) de apoio à atividade, pode-se concluir que há uma vantagem óbvia para as empresas que já possuem tais instalações nos territórios abrangidos pelos procedimentos concursais (...)”*
- *Por outras palavras, a necessidade de investimento em tais instalações por parte de um operador que ainda não tem atividade na região configura, necessariamente, uma barreira à entrada nos mercados relativos aos procedimentos concursais a lançar por aquelas autoridades de transportes. O mesmo poderá ser válido, aliás, para operadores que, já operando na região, o fazem apenas em pequena dimensão e sem infraestruturas de apoio suficientes para uma operação de maior dimensão.(...)*

- *Nessa medida, o investimento numa “estrutura suficiente para o desenvolvimento da atividade”, a qual deve incluir espaços para o estacionamento dos veículos, oficinas e outras instalações de apoio, traduz-se numa barreira à entrada e à expansão de novos operadores de transporte.*
- *Ou seja, daqui resulta um reforço das vantagens concorrenciais inerentes à presença local dos operadores com maior presença em determinada região, face aos operadores sem presença ou com uma presença reduzida na região em causa.*
- *(...). De todo o supra exposto decorre que as vantagens concorrenciais inerentes à presença local resultam não só das assimetrias informativas e das economias de escala, (...) como também saem reforçadas pelas assimetrias dos operadores no que se refere à rede disponível de instalações de apoio à atividade. (...)”*
- *“Ou seja, também ao nível das infraestruturas de apoio, a operação reforça a assimetria concorrencial da (...) face aos restantes operadores de mercado, o que é suscetível de redundar em entraves adicionais à concorrência.”*

55. Não obstante, a AdC também destacou, nos citados documentos, o papel das autoridades de transportes em assegurar a existência de locais de paragem que garantam a segurança dos passageiros, quando não exista capacidade na infraestrutura e não existam alternativas viáveis, assim como de instalações de apoio que detenham, com destaque para os parques de estacionamento, as oficinas, as instalações de lavagem e higienização de veículos, os postos de combustível dedicados e os escritórios, *“em benefício dos consumidores e de uma eficiente afetação dos recursos públicos.”*

56. Acrescentou o seguinte:

- *“Em novembro de 2020, existiam 121 interfaces e terminais de serviço público de transporte rodoviário de passageiros listados, no Continente. Para muitos destes interfaces e terminais, os operadores dessas infraestruturas são, também, operadores de serviços de transporte e, como tal, também utilizadores das infraestruturas.*

- *O acesso a essas interfaces e terminais rodoviários de transporte público de passageiros encontra-se regulamentado. Em particular, impendem sobre o operador de um[a] interface ou terminal de serviço público de transporte rodoviário de passageiros um conjunto de obrigações de acesso.*
- *O operador deve permitir o acesso (por terceiros) às infraestruturas em condições equitativas, não discriminatórias e transparentes.*
- *O operador apenas pode recusar um pedido de acesso por motivos de falta de capacidade e, caso recuse, deve indicar ao requerente alternativas viáveis à infraestrutura em causa, devendo o município ou a autoridade de transportes, caso essas alternativas não existam, assegurar a existência de locais de paragem que garantam a segurança dos passageiros. (...)*
- *Essas normas assumem particular importância nos casos em que a interface ou terminal é gerido por uma entidade que também pode explorar serviços de transporte na região em causa.*
- *Com efeito, nesses casos, a entidade gestora pode ter incentivos à restrição do acesso à infraestrutura por concorrentes ao nível dos serviços de transporte, nomeadamente recusando o acesso e/ou demorando a tomar uma decisão nesse âmbito. (...)*
- *A este respeito, a AdC defendeu, em 2018, no seu Plano de Ação, que entidades (potenciais ou efetivos) concorrentes ao nível dos serviços de transporte não devem poder gerir uma estação central de camionagem.*
- *Em outubro de 2019, a AdC emitiu, também, recomendações relativas à importância de assegurar a eficácia do regime de acesso a interfaces e terminais de transporte público de passageiros e, nesse sentido, de garantir a implementação de um regime sancionatório efetivo, proporcionado e dissuasivo, (...)*
- *Adicionalmente, de acordo com a regulamentação aplicável, no que respeita ao custo a incorrer pelos operadores de serviço público de transporte rodoviário de passageiros, os operadores de interfaces e*

terminais devem publicitar, na sua página da Internet, a listagem dos serviços prestados e respetivos preços.

- *A este respeito, e à semelhança de outras disposições regulamentares destinadas a assegurar o acesso por terceiros a infraestruturas, em condições equitativas e não discriminatórias, a AdC defendeu que a regulamentação em causa deveria passar a prever de forma expressa os princípios que devem observar os preços de acesso – nomeadamente, em termos de adequação, proporcionalidade e carácter não discriminatório –, assim como a sua avaliação e monitorização por uma entidade independente.*
- *Esse escrutínio é crucial para garantir a eficácia do regime de acesso, principalmente nos casos em que a infraestrutura é gerida por uma entidade que também pode explorar serviços de transporte na região em causa”.*

57. Na verdade, as questões jus concorrenciais relativas ao acesso a infraestruturas essenciais têm sido objeto de debate na literatura especializada, em particular no domínio das infraestruturas associadas a serviços de transporte, bem como de desenvolvimento nos normativos europeus (Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE - artigo 102.º, proibição de abuso de posição dominante¹⁵) e na Jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia (TJUE).
58. Também o direito jus concorrencial nacional ¹⁶ estabelece a proibição da exploração abusiva, por uma ou mais empresas, de uma posição dominante no mercado nacional ou numa parte substancial deste, sendo que pode ser considerado abusivo, nomeadamente, *“recusar o acesso a uma rede ou a outras infraestruturas essenciais por si controladas, contra remuneração adequada, a qualquer outra empresa, desde que, sem esse acesso, esta não consiga, por razões de facto ou legais, operar como concorrente da empresa em posição*

¹⁵ O conceito de posição dominante não está expressamente definido no Tratado, pelo que a sua construção tem sido feita ao longo do tempo pela doutrina, Comissão Europeia (CE) e Tribunal de Justiça (TJ), sendo que no caso, por exemplo, da United Brands o TJ estabeleceu que a posição dominante de uma empresa “*diz respeito a uma posição de poder económico detida por uma empresa que lhe permite afastar a manutenção de uma concorrência efetiva no mercado em causa e lhe possibilita comportar-se, em medida apreciável, de modo independente em relação aos seus concorrentes, aos seus clientes e, finalmente, aos consumidores.*” (Fonte: Cf. Acórdão do TJ de 14/02/78, *United Brands/Comissão*, Proc. 27/76).

¹⁶ *cfr.* Regime Jurídico da Concorrência/RJC, aprovado pela Lei n.º 19/2012, de 08 de maio, conforme alterada.

dominante no mercado a montante ou a jusante, a menos que esta última demonstre que, por motivos operacionais ou outros, tal acesso é impossível, em condições de razoabilidade”.

59. De um modo geral, a questão de acesso a infraestruturas essenciais na área dos transportes tem sido tratada no caso do acesso a grandes infraestruturas para serviços em rede (v.g. acesso a terminais portuários, infraestruturas aeroportuárias e ferroviárias).
60. No entanto, a literatura especializada tem vindo a apontar casos relacionados com o acesso a terminais rodoviários, *“casos em que esse acesso, ainda que não sendo negado pelo operador incumbente a outros operadores, implicava formas subtis ou “secundárias” de abuso de posição dominante, com iguais prejuízos para as empresas e para os consumidores”* ¹⁷.
61. A questão da verificação (ou não) do abuso de posição de dominante ¹⁸ em potenciais restrições de acesso a uma infraestrutura essencial, passa por uma série de análises (ou testes).
62. As questões do acesso tornam-se mais relevantes, do ponto de vista de promoção/defesa de uma concorrência não falseada tendo em conta a proibição de abuso de posição dominante no mercado, quando:
- A falta de acesso a uma determinada infraestrutura determine uma desvantagem – aumento substancial de custos para quaisquer fornecedores;
 - A referida falta de acesso possa afetar os consumidores, no caso, os passageiros;
 - A capacidade seja limitada;

¹⁷ Por exemplo, imposição aos outros Operadores de uso de um determinado de sistema de bilhética e retenção (ou atraso) na distribuição das receitas tarifárias – acesso aos serviços do Terminal Rodoviário de Tallin (Estónia), 1997 – in OECD Policy Roundtables.

¹⁸ A jurisprudência defende a existência de dois tipos de abuso: abuso por exclusão e por exploração. No caso *United Brands*, o TJ definiu o abuso de exploração como a prática em que “empresa em posição dominante utilizou as possibilidades que resultam dessa posição para obter vantagens comerciais que não teria podido obter face a uma concorrência normal e suficientemente eficaz”. (Cf. Acórdão *United Brands /CE*). A definição de abuso por exclusão foi expressamente consagrada no caso *Hoffmann-La Roche*, assim, “a exploração abusiva é uma noção objetiva que abrange os comportamentos de uma empresa em posição dominante suscetíveis de influenciar a estrutura de um mercado no qual, precisamente na sequência da presença da empresa em questão, o grau de concorrência já está enfraquecido e que têm como consequência impedir, através de meios diferentes daqueles que regem uma competição normal de produtos ou serviços com base em prestações dos operadores económicos, a manutenção do grau de concorrência ainda existente no mercado ou o desenvolvimento desta concorrência”. (Cf. Acórdão *Hoffman- La Roche*).

- A infraestrutura não possa ser expandida num curto espaço de tempo;
 - O acesso à infraestrutura não dê lugar a economias de escala ou gama incontestáveis;
 - Uma redistribuição/relocação da capacidade existente seja desejável, do ponto de vista da concorrência, favorecendo os consumidores (passageiros)¹⁹.
63. De acordo com a OCDE²⁰ *“Exemplos potenciais proeminentes de infraestruturas-chave incluem aeroportos nos mercados de transporte aéreo, portos nos mercados de transporte marítimo e de serviços de ferry, caminhos-de-ferro nos mercados ferroviários e terminais nos mercados de transporte de autocarros. “*
64. Seja como for, esta doutrina - e suas declinações - deve ser aplicada de forma ponderada na garantia do acesso não discriminatório a terminais rodoviários no mercado nacional dos serviços públicos do transporte de passageiros, uma vez que o mercado está em mutação e ainda apresenta contornos legislativos não totalmente definidos.
65. Como se verificou no decurso da presente ação de supervisão, existem interfaces/terminais rodoviários “concessionados” a operadores privados que gerem o espaço, direta ou indiretamente ou ainda, interfaces/terminais rodoviários que são propriedade privada de operadores e terminais de operação pública/municipal.
66. Deve referir-se que a questão da propriedade (das infraestruturas) não deve ser o fator mais importante – o que é, de facto, crucial é garantir acesso a essas infraestruturas, de modo equitativo, transparente e não discriminatório, não deixando de ter em conta as implicações da existência de diferentes regimes de propriedade.
67. Num mercado com as características do nacional podem existir, para alguns operadores, aquilo que o TJUE tem classificado como uma “vantagem

¹⁹ Cfr. OECD, Policy Roundtables, Access to Key Transport Facilities, 2006.
<https://www.oecd.org/daf/competition/37981556.pdf>

²⁰ <https://www.oecd.org/daf/competition/37981556.pdf> ²¹ Cfr. Processo T-345/03 *Evropaïki Dynamiki*, disponível em <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A62003TJ0345>

*concorrencial inerente*²¹, muitas vezes associada a “operadores incumbentes” ou anteriormente encarregues da prestação de um determinado serviço. Para que essa “vantagem concorrencial” não viole o princípio de igualdade de oportunidades (corolário do princípio da igualdade) é necessário que, quando possível e adequado, se procurem “neutralizar” as vantagens desse operador.

68. De acordo com a jurisprudência do TJUE, essa “neutralização”²² apenas pode ocorrer quando seja economicamente aceitável e quando não viole direitos, quer do operador atual, quer do eventual proponente.
69. O direito jus concorrencial nacional²³ considera abusivo, nomeadamente, “*recusar o acesso a uma rede ou a outras infraestruturas essenciais por si controladas, contra remuneração adequada, a qualquer outra empresa, desde que, sem esse acesso, esta não consiga, por razões de facto ou legais, operar como concorrente da empresa em posição dominante no mercado a montante ou a jusante, a menos que esta última demonstre que, por motivos operacionais ou outros, tal acesso é impossível, em condições de razoabilidade.*”;
70. As questões do acesso a uma infraestrutura tornam-se relevantes, designadamente quando (i) determine uma desvantagem – aumento substancial de custos para quaisquer fornecedores; (ii) possa afetar os consumidores, (iii) não dê lugar a economias de escala ou gama incontestáveis; (iv) uma redistribuição/realocação da capacidade existente seja desejável, do ponto de vista da concorrência, favorecendo os consumidores (passageiros)²⁴.
71. Uma empresa em posição dominante será sancionada no âmbito do artigo 102.º do TFUE em caso de exploração ou exclusão abusiva dessa mesma posição.²⁵
72. No âmbito da recusa em fornecer, proibida pelo artigo 102.º do TFUE, surge a teoria das infraestruturas essenciais ²⁶ segunda a qual, em circunstâncias

²¹ Cfr. Processo T-345/03 *Evropaïki Dynamiki*, disponível em <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A62003TJ0345>

²² Cfr. mesmo Acórdão.

²³ cfr. Regime Jurídico da Concorrência/RJC, aprovado pela Lei n.º 19/2012, de 08 de maio, conforme alterada.

²⁴ Cfr. OECD, Policy Roundtables, Access to Key Transport Facilities, 2006.²⁵ Cf Caso T-27/76. *United Brands vs. Comissão*, para. 65. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A61976CJ0027>

²⁵ Cf Caso T-27/76. *United Brands vs. Comissão*, para. 65. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A61976CJ0027>

²⁶ v. Temple L. John. – Defining legitimate competition: companies duties to supply competitors and access to essential facilities, *Fordham International law journal*, 1994, vol 18, p. 439

excepcionais em que o direito exclusivo do titular da infraestrutura puder excluir a concorrência no mercado derivado, a autoridade da concorrência intervirá para garantir o acesso a essa infraestrutura,²⁷ ou seja, a teoria responde ao imperativo de garantir a concorrência no mercado pela restrição do direitos de propriedade do titular da infraestrutura essencial.

73. A preservação da concorrência justifica a restrição de direitos de propriedade do titular da infraestrutura.^{28 29}

74. Para a Comissão Europeia, infraestrutura essencial será uma *“instalação ou infraestrutura sem cujo acesso os concorrentes não poderão prestar serviços aos seus clientes”*³⁰ e adotou três pressupostos para a sua aplicação:

- A indispensabilidade da infraestrutura detida e utilizada pela empresa em posição dominante e a dificuldade em duplicá-la;
- A dependência das empresas concorrentes quanto à infraestrutura, e a viabilidade da prestação de serviços pelos concorrentes no mercado secundário;
- O comportamento abusivo que consiste na recusa sem justificação objetiva ou na concessão em termos menos favoráveis do que as dos seus próprios serviços que leva a uma desvantagem competitiva.^{31 32}

75. A Comissão Europeia considerou que a recusa de acesso constituía um abuso de posição dominante, nos termos do artigo 102.º TFUE, pois *“uma empresa que seja proprietária ou assegure a gestão e utilize ela própria uma instalação portuária fundamental, isto é, instalações ou infraestruturas sem as quais os seus*

²⁷ Hovenkamp, H - IP and antitrust, an analysis of antitrust principles applied to intellectual property law, Aspen publishers, 2002, p.10-19.

²⁸ Ana Carolina Martins Dos Santos, “A teoria das infraestruturas essenciais”

²⁹ Moura e Silva, Miguel, O Abuso de Posição Dominante na Nova Economia, Almedina, 2010. p. 366. O autor entende que se traduz na existência do especial poder de monopólio detido pela empresa, e a possibilidade de eliminação da concorrência pela recusa de fornecimento.

³⁰ Decisão da Comissão 94/19/CE, de 21 de Dezembro de 1993, Sea Containers v. Stena Sealink, JO L15/8 de 18 de Janeiro de 1994 - <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:31994D0019> ³¹ f. Comunicação da Comissão. Orientação sobre as prioridades da Comissão na aplicação do art 82º do tratado sobre comportamentos de exclusão abusivos por parte de empresas em posição dominante. 2009/C45/02, para. 78

³¹ f. Comunicação da Comissão. Orientação sobre as prioridades da Comissão na aplicação do art 82º do tratado sobre comportamentos de exclusão abusivos por parte de empresas em posição dominante. 2009/C45/02, para. 78

³² Decisão da Comissão 94/19/CE, de 21 de Dezembro de 1993, Sea Containers v. Stena Sealink, JO L15/8 de 18 de Janeiro de 1994.

concorrentes não podem propor serviços aos seus clientes, e que recuse a terceiros o acesso às mesmas, abusa da sua posição dominante”³³.

76. De facto, o n.º 2 do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de novembro, estabelece que independentemente do regime de gestão ou de propriedade, deve permitir-se o acesso a um terminal/interface em condições equitativas, não discriminatórias e transparentes.
77. É certo que uma aplicação equitativa da norma deve considerar realidades substancialmente diferentes, como a propriedade pública e a propriedade privada.
78. Nesse sentido, a utilização de propriedade privada deve obedecer a regras claras e consensuais. Naturalmente, em tais condições de utilização deve ser tida em conta, de forma objetiva e mensurável, a capacidade de utilização do equipamento, tendo em conta os serviços expresso assim como, a existir, o serviço público de transporte de passageiros atribuído pela autoridade de transportes, bem como outros serviços de interesse ou acesso público como seja o transporte escolar.
79. Será expectável que as condições e termos de utilização do equipamento/infraestrutura de acesso público propostas sejam comparáveis com estruturas semelhantes para uma utilização comparável.
80. Naturalmente, a apresentação de condições desproporcionadas ou de razões não fundamentadas poderão configurar práticas anti concorrenciais no sentido de limitar, condicionar ou impedir o acesso ao mercado por parte de outros concorrentes.
81. Tal possibilidade reforçar-se-á caso os operadores aleguem a vontade de retirar o seu terminal rodoviário do mercado, deixando o mesmo de estar disponível para utilização por terceiros para ser afeto, de forma exclusiva, ao seu uso particular [uso esse que pode ser na área dos transportes ou outra, totalmente diversa] e

³³ Decisão da Comissão 94/119/CE, de 21 de Dezembro de 1993, Porto Roedby, JO L 55/52 de 26 de Fevereiro de 1994, para. 12.³⁴ “Um equipamento público poderá ser definido como um equipamento de utilização coletiva, os edifícios e os espaços não edificados que afetam a prestação de bens e serviços destinados a satisfazer as necessidades coletivas dos cidadãos, nomeadamente nos domínios da saúde, transportes, educação, cultura e desporto, justiça, segurança social, segurança pública e proteção civil. Os equipamentos de utilização pública podem ser públicos ou privados. Quando os bens ou serviços forem fornecidos por órgãos públicos, direta ou indiretamente por concessão ou de outra forma previstos por lei, devem ser designados “equipamentos de uso coletivo de natureza pública”. (DRE, 2009). Num estudo de 2002, a Direção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano (DGOTDU) define o termo “equipamento público” como um edifício onde são realizadas atividades que prestam serviços de interesse geral importantes para a qualidade de vida da comunidade (...)” in Interfaces de Transportes Públicos, Mourisco, Tiago André Soares.

acabe por manter a prestação de serviços de transporte de passageiros, com partidas e chegadas no terminal, designadamente para serviços escolares ou outros, contratados pelas autoridades locais.

82. Caso não seja possível, fundamentadamente, fixar as condições de utilização do equipamento por outros operadores, designadamente por falta de capacidade para acomodar, na totalidade ou em parte, os serviços de outros operadores, deve avaliar-se a existência de alternativas viáveis, designadamente propostas pelas partes, que permitam acomodar, em parte ou na totalidade, a oferta do novo contrato de serviço público. De referir que por alternativas viáveis não se entende a prestação de um serviço nas mesmas condições, mas que seja economicamente aceitável, comparável, possibilite o acesso dos passageiros, permita realizar o serviço de transporte de forma semelhante.
83. Assim, a AMT considera que:
- Um equipamento ou infraestrutura, que esteja associada à prestação de serviço público de transporte de passageiros – que é um serviço essencial - e que seja, em parte, de acesso público, mesmo que tenha associadas instalações de apoio (como garagens, escritórios ou abastecimento), integra o conceito de interface ou terminal rodoviário, nos termos do DL 140/2019; resultando tal diretamente deste diploma;
 - Se o operador do terminal também é um operador de serviço público de transporte de passageiros, a sua infraestrutura, mesmo que da sua propriedade privada, está ao serviço do transporte público de passageiros, transporte esse que é financiado por recursos públicos e que, por definição, é acessível pelo público em geral.
 - Nesse sentido, enquanto estiver associado ao transporte público, deve ser permitido o acesso a outros operadores, exceto se não existir capacidade disponível.
 - Naturalmente, a utilização e disponibilização dessa infraestrutura está sujeita ao pagamento de um determinado valor (preço).
84. Adicionalmente importa referir o seguinte, a propósito do regime de propriedade (público ou privado) dos terminais rodoviários e interfaces de transportes:

85. De facto, é preciso ter presente que o artigo 62.º da Constituição (CRP) determina o regime central de proteção da propriedade privada. A inserção do artigo 62.º da CRP fora do elenco de “direitos, liberdades e garantias” não é neutra, ainda que a doutrina e a jurisprudência – no caso, a do Tribunal Constitucional – tenham vindo a sedimentar o direito de propriedade como um direito análogo a direitos, liberdade e garantias.
86. Não cabe, nesta sede, discutir em profundidade esta questão aceitando, no entanto (Ac. TC 257/92) o princípio que *“embora não fazendo parte do elenco dos direitos liberdades e garantias, o direito de propriedade privada goza de uma natureza análoga a esses direitos”*, beneficiando assim da proteção ou “força jurídica” conferida pelo artigo 18.º da CRP. Como refere a Jurisprudência TC (Ac. 698/2005) *“faz seguramente parte do direito de cada um não ser privado de forma arbitrária da sua propriedade”*.
87. Importante recordar que a lei apenas pode restringir direitos, liberdades e garantias “nos termos da Constituição” (artigo 18.º/2/1.ª parte).
88. No entanto, o regime de acesso relatório não configura qualquer situação que se possa aproximar de uma “desapropriação forçada” do direito de propriedade de um qualquer operador.
89. De facto, ainda que a CRP não consagre expressamente a função social da propriedade – como justificação de limites de garantia de propriedade privada – tal não significa que tal função não releve autonomamente porque a CRP consagra um conjunto relevante de direitos económicos e sociais como direitos fundamentais, onde se encontra - ainda que de forma não expressamente positivada - o direito à acessibilidade a uma rede de transporte público, incluindo acesso a infraestruturas essenciais relacionadas com esse transporte.
90. Aliás, não é por acaso que a lei consagra expressamente os serviços de transporte público como serviços essenciais e, como tal, merecedores de uma especial proteção.
91. Corroborando o reconhecimento do direito à acessibilidade à mobilidade e ao transporte como um direito análogo a um direito fundamental refira-se que a principal finalidade dos direitos fundamentais é conferir aos indivíduos uma posição jurídica de direito subjetivo, em sua maioria de natureza material, mas às

vezes de natureza processual e, consequentemente, guiar a atuação administrativa, no desenho de políticas públicas, necessariamente integradas.

92. Nesta visão material, o direito à acessibilidade ao transporte garante acesso aos demais direitos económicos e sociais (sendo por vezes considerado um “*direito meio*”). Veja-se, a título de exemplo, o estabelecido pela Lei n.º 83/2019, de 3 de setembro (Lei de Bases da Habitação) que estabelece que, cabendo ao Estado garantir o direito à habitação, este deve programar e executar uma política de habitação integrada nos instrumentos de gestão territorial que garantam a existência de uma rede adequada de transportes e de equipamento social.
93. Esta visão material de um “*direito à mobilidade*” (que se traduz na acessibilidade ao transporte público) encontra igualmente conexão com a execução de outras tarefas fundamentais do Estado que conformam direitos fundamentais (proteção da saúde, ambiente e qualidade de vida/ordenamento do território, ensino).
94. Estudos recentes destacam a relevância da acessibilidade no contexto urbano contemporâneo, relacionando-a não apenas com a localização espacial, mas também com a facilidade proporcionada às pessoas para atingir os seus destinos, considerando fatores como a mobilidade, o uso do solo, a conectividade e serviços alternativos de mobilidade. Esses estudos destacam os benefícios da acessibilidade para cidadãos, comunidade e Estado, como o exercício pleno da cidadania, igualdade de oportunidades, segurança e autonomia.
95. A acessibilidade é uma preocupação significativa na qualidade do serviço de transporte público. É necessário adequar os modelos de prestação de serviços de mobilidade e transportes às necessidades da população para reduzir tempo de viagem, emissões poluentes e congestionamentos, além de melhorar o acesso a oportunidades. A acessibilidade no transporte público rodoviário é crucial para garantir a igualdade de oportunidades. De salientar que os terminais rodoviários e interfaces de transporte público de passageiros são elementos integrantes do sistema de transporte público de passageiros.
96. Nesse sentido, o regime consagrado pelo DL 140/2019 no que respeita à garantia de acesso equitativo e não discriminatório a terminais e interfaces – que são infraestruturas essenciais do sistema de transporte público de passageiros, repita-se - deve ser entendido, de forma sistemática, na interpretação conjugada e proporcional dos direitos subjetivos em referência, desde já o direito de

propriedade privada (que tem, como vimos, também uma “função social”, em determinados casos), conjugado com o direito à acessibilidade à rede / sistema de transporte público de passageiros, sem a qual não é possível o exercício pleno dos direitos fundamentais constitucionalmente consagrados, como o acesso das pessoas ao seu local de trabalho e às suas casas, a hospitais e centros de saúde, a escolas e universidades, bem como a outros equipamentos sociais.

97. Por outro lado, não decorre da lei uma obrigatoriedade, sem mais, de acesso a instalações, mas a possibilidade de acesso, em condições equitativas, quando exista capacidade disponível e mediante o pagamento de um preço, e enquanto tal equipamento/infraestrutura estiver a ser utilizado por serviços públicos de transporte de passageiros.
98. Neste contexto, na recusa, sem fundamentação, da sua disponibilização, afigura-se poder estar em causa:
- A exploração abusiva de uma posição dominante no mercado, sendo que pode ser considerado abusivo, nomeadamente, *“recusar o acesso a uma rede ou a outras infraestruturas essenciais por si controladas, contra remuneração adequada, a qualquer outra empresa, desde que, sem esse acesso, esta não consiga, por razões de facto ou legais, operar como concorrente da empresa em posição dominante no mercado a montante ou a jusante, a menos que esta última demonstre que, por motivos operacionais ou outros, tal acesso é impossível, em condições de razoabilidade”*.
 - Comportamentos censuráveis a nível concorrencial por incidirem em infraestruturas essenciais³⁴, uma vez são necessárias³⁵ para que o

³⁴ “Um equipamento público poderá ser definido como um equipamento de utilização coletiva, os edifícios e os espaços não edificados que afetam a prestação de bens e serviços destinados a satisfazer as necessidades coletivas dos cidadãos, nomeadamente nos domínios da saúde, transportes, educação, cultura e desporto, justiça, segurança social, segurança pública e proteção civil. Os equipamentos de utilização pública podem ser públicos ou privados. Quando os bens ou serviços forem fornecidos por órgãos públicos, direta ou indiretamente por concessão ou de outra forma previstos por lei, devem ser designados “equipamentos de uso coletivo de natureza pública”. (DRE, 2009). Num estudo de 2002, a Direção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano (DGOTDU) define o termo “equipamento público” como um edifício onde são realizadas atividades que prestam serviços de interesse geral importantes para a qualidade de vida da comunidade (...)” in Interfaces de Transportes Públicos, Mourisco, Tiago André Soares.

³⁵ “Sendo as infraestruturas de apoio aos transportes públicos essenciais à sua operação as interfaces assumem um papel fundamental na rede, sendo estas infraestruturas que completam a rede e adicionam à rede de transportes uma maior acessibilidade e conectividade, de maneira que as interfaces assumem um papel fundamental na cidade.(...) As interfaces de transporte são uma parte constituinte da rede de transportes e podem em algumas circunstâncias exercer uma função para além da função relacionada com o transporte, ou seja, a garantia da conectividade e da integração da rede de transportes públicos, que é a sua função principal. (...) A interface é uma infraestrutura que possui um conceito lato, porque este tipo de infraestrutura pode ter em muitas situações vários tipos de uso em simultâneo, desde a sua

serviço de transporte rodoviário pesado de passageiros³⁶ seja prestado em condições adequadas sem o acesso a interfaces e terminais rodoviários, sem afetar negativamente empresas terceiras e os consumidores e limitar, condicionar ou impedir a concretização de um contrato de serviço público

99. Considera-se que a recusa de publicitação de regras de acesso ou recusa de acesso a uma instalação, que tenham capacidade disponível e mediante um preço, carecerá de racionalidade económica ou de transparência, a não ser que os motivos para a recusa sejam de ordem protecionista ou impeditivo da concorrência em mercado.
100. Sublinhe-se que os transportes rodoviários são um serviço essencial, nos termos do Lei n.º 23/96, de 26 de Julho, na sua redação atual e setor e um subsector de infraestruturas críticas, nos termos do Decreto-Lei n.º 20/2022 de 28 de janeiro. Aliás, a Diretiva 2008/114/CE do Conselho, de 8 de Dezembro de 2008, relativa à identificação e designação das infraestruturas críticas europeias e à avaliação da necessidade de melhorar a sua proteção considera expressamente as “infraestruturas que fornecem um serviço essencial”.
101. Por outro lado, essencial porque a mobilidade assume particular importância como fator de competitividade, não só pelo impacto que tem no desenvolvimento e acessibilidade das populações, com reflexos diretos no seu bem-estar social e económico e sobretudo em territórios de baixa densidade³⁷.
102. Nos termos do n.º 3 e 4 do artigo 17.º do Regime Jurídico da Concorrência, aprovado pela Lei n.º 19/2012, de 8 de maio, foi questionada a

função principal acesso ao transporte, ou meio de realizar operações de transbordo, a um espaço comercial, ou com capacidade de desenvolver uma centralidade urbana. (...) Conceptualmente a interface é um integrador de uma rede de transportes, a qual é a sua principal função, encontra-se no Manual de Planeamento e Gestão de Transportes da (DGTT, 1986), sendo a proposta de definição a seguinte: “Corresponde a um ponto de uma rede de transportes, em geral um nó onde o 23 passageiro inicia ou termina o seu percurso, muda de transporte ou faz conexões entre diferentes linhas do mesmo modo” in Interfaces de transportes na AML e novas centralidades metropolitanas, Varela, João Tiago Afonso - <https://repositorio.ul.pt/handle/10451/26063>

³⁶ Serviço essencial, nos termos do Lei n.º 23/96, de 26 de Julho, na sua redação atual e setor e subsector de infraestruturas críticas, nos termos do Decreto-Lei n.º 20/2022 de 28 de janeiro³⁷ Mobilidade nos Territórios de Baixa Densidade – Análise estatística - <https://www.amt-autoridade.pt/media/3943/mobilidadeterritoriosbaixadensidade.pdf> ³⁸ Segundo o IMT diversos operadores solicitaram a retirada destas infraestruturas da listagem oficial, com fundamento em “que o terminal não corresponde, nos termos legais, a terminais rodoviários destinados à prestação de serviços a outros operadores” e que “não se encontra aberto ao mercado de terminais”.

³⁷ Mobilidade nos Territórios de Baixa Densidade – Análise estatística - <https://www.amt-autoridade.pt/media/3943/mobilidadeterritoriosbaixadensidade.pdf> ³⁸ Segundo o IMT diversos operadores solicitaram a retirada destas infraestruturas da listagem oficial, com fundamento em “que o terminal não corresponde, nos termos legais, a terminais rodoviários destinados à prestação de serviços a outros operadores” e que “não se encontra aberto ao mercado de terminais”.

Autoridade da Concorrência (AdC) relativamente a esta questão, que considerou que:

- “Qualquer eventual intervenção da AdC em nada prejudica a prossecução pela AMT das atribuições e competências que lhe estão outorgadas.”

“(...) sem prejuízo do enquadramento de qualquer comportamento em termos do regime jurídico da concorrência, considera-se que, prosseguindo o Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, objetivos de promoção da concorrência, nomeadamente visando “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”, o seu cumprimento é passível de trazer benefícios para a concorrência no mercado”.

103. Finalmente, nos termos da alínea q) do n.º 1 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, a AMT tem como competências *“Promover e defender a concorrência no setor da mobilidade e dos transportes terrestres, fluviais, marítimos, ferroviários, no setor dos portos comerciais e respetivas infraestruturas, em estreita cooperação com a Autoridade da Concorrência, nomeadamente nos termos do regime jurídico da concorrência”*
104. Nos termos do Regime Jurídico da Concorrência, aprovado pela Lei n.º 19/2012, de 8 de maio, o respeito pelas regras de promoção e defesa da concorrência é assegurado pela AdC sendo que os processo por infração ao disposto naquele regime regem-se pelo previsto no mesmo.
105. Nos termos do n.º 3 e 4 do artigo 17.º do mesmo regime, sempre que, no âmbito das respetivas atribuições, uma autoridade reguladora setorial apreciar, oficiosamente ou a pedido de entidades reguladas, questões que possam configurar uma violação do disposto na presente lei, dá imediato conhecimento à AdC, juntando informação dos elementos essenciais.
106. Ou seja, considerando clara a abrangência do DL 140/2019, e independentemente dos procedimentos contraordenacionais previstos naquele diploma e no Decreto-lei n.º 78/2014, de 14 de maio, as desconformidades de atuação neste mercado têm igualmente tratamento no âmbito da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio

V – CONCLUSÕES DA INFORMAÇÃO OBTIDA

Identificação oficial de infraestruturas

107. A lista divulgada pelo IMT das infraestruturas identificadas ao abrigo do DL 140/2019 (artigo 12.º, n.º 3) contém a morada, a identificação do operador, o endereço eletrónico do mesmo e a respetiva morada, não tendo, contudo, outros elementos que são relevantes, como sejam as características físicas da interface, a identificação do proprietário, a ligação para os regulamentos em vigor ou os títulos que definem a relação jurídica entre operador e proprietário.
108. É certo que tais informações não são especificadas no DL 140/2019 como sendo uma obrigação de divulgação do IMT e em parte devem constar do site do próprio terminal (artigo 9.º do DL 140/2019), no entanto, considera-se útil que tal informação pudesse ser divulgada, de forma agregada, pelo IMT.
109. Sendo, porém, certo que a atualização da informação depende da iniciativa e diligência dos operadores e proprietários de interfaces.
110. E, como decorre do capítulo anterior, é de sublinhar que a obrigação de atualização de informação impende sobre todos os operadores de interface ou de terminal de transporte público de passageiros, sejam proprietários ou não, quanto à interface e quanto instalações, oficinas, estacionamento, bilheteiras, e sistemas de atendimento, venda e informação ao público.
111. Mais se considera que o regime de gestão ou propriedade não deve ser matéria considerada confidencial, tendo em conta que tal releva para o mercado, no que se refere a entidade de contacto e relacionamento e para as entidades supervisoras, quanto a responsabilidades.

Listagem de serviços prestados

112. Constatou-se que, em relação à obrigação legal prevista na alínea a) do n.º 6 do artigo 12.º, todos os regulamentos analisados apresentam indicação dos serviços prestados e respetivos preços, na generalidade dos casos em listagem anexa ao regulamento.
113. De sublinhar que a obrigação impende sobre todos os operadores de interface ou de terminal de transporte público de passageiros sejam proprietários ou não,

quanto à interface e quanto instalações, oficinas, estacionamento, bilheteiras, e sistemas de atendimento, venda e informação ao público.

Regras de programação da repartição de capacidade

114. No que diz respeito à obrigação legal prevista na alínea b) do n.º 6 do artigo 12.º nenhum dos regulamentos analisados apresenta regras de programação e repartição de capacidade.
115. Tal situação – a não inclusão no regulamento das regras de programação da repartição de capacidade, a que se refere a alínea b) do n.º 6 do artigo 12.º do DL 140/2019 – constitui um ilícito contraordenacional, punível com coima de €500 (quinhentos) a €2.500 (dois mil e quinhentos), nos termos da alínea e) do n.º 2 do artigo 17.º do mesmo diploma.
116. Tal facto não pode ser justificado pela ausência de definições quanto aos conceitos de capacidade, regras de programação e repartição da capacidade da interface ou terminal no DL 140/2019.
117. E assim é porque na normal gestão do equipamento, por qualquer operador, quanto a serviços próprios ou de outros operadores, não pode deixar de ser conhecimento do próprio o número de lugares de paragem de autocarros, bem como o número de serviços de transporte que utilizam os terminais e os respetivos horários.
118. São esses os dados essenciais que permitem ao operador aceitar ou não a paragem de um qualquer serviço, disponibilizado por si ou por outro operador, não existindo notícia de que, quando estão em causa serviços do próprio operador, o mesmo não tenha conseguido gerir a disponibilidade de espaços de paragem para os autocarros que ali param.
119. A definição e repartição de capacidade de um terminal e a aplicação, na prática, de tal conceito, é intrínseca à gestão do equipamento. Caso contrário, os gestores dos terminais não conseguiriam gerir, até hoje, os equipamentos e os seus próprios serviços.
120. No limite poder-se-ia questionar a existência de algumas regras desproporcionadas - por exemplo a consideração de tempos de paragem demasiado extensos para evitar a paragem/utilização de outros serviços.

121. No entanto, a ausência de divulgação de qualquer informação pública, minimamente estruturada, objetiva e mensurável, constitui uma clara violação legal, que não se considera justificável com a alegada ausência de conceitos técnicos (indefinição técnica).
122. De sublinhar que a obrigação impende sobre todos os operadores de interface ou de terminal de transporte público de passageiros sejam proprietários ou não, quanto à interface e quanto instalações, oficinas, estacionamento, bilheteiras, e sistemas de atendimento, venda e informação ao público.

Regras de admissão

123. No que diz respeito à obrigação legal prevista na alínea c) do n.º 6 do artigo 12.º, constatou-se que todos os regulamentos analisados apresentam um artigo dedicado às regras de admissão ao terminal, ainda que genérico.
124. De sublinhar que a obrigação de informação impende sobre todos os operadores de interface ou de terminal de transporte público de passageiros sejam proprietários ou não, quanto à interface e quanto instalações, oficinas, estacionamento, bilheteiras e sistemas de atendimento, venda e informação ao público.

Resposta em audiência prévia

125. Foi realizada audiência prévia aos operadores acima mencionados, encontrando-se as suas alegações nessa sede e a análise da AMT no Anexo II do presente relatório.
126. Retiramos, essencialmente, a título de constatações o seguinte:

Operador da Interface / Terminal Rodoviário	Interface / Terminal	Constatações
• RD Lis	• Leiria • Fátima • Marinha Grande	[confidencial]
• RD Tejo	• Tomar • Abrantes • Rio Maior	[confidencial]

	• Santarém • Torres Novas	
• RD Oeste	• Caldas da Rainha • Alcobaça • Bombarral • Lourinhã • Nazaré • Peniche	[confidencial]
• RD Alentejo	• Évora • Beja	[confidencial]
• Transdev	• Coimbra	[confidencial]
• RNE	• Lisboa - Sete Rios	[confidencial]
• Frota Azul	• Portimão	[confidencial]
• Translagos	• Albufeira	[confidencial]
• EVA	• Faro	[confidencial]
• CCTB-Centro Coordenador de Transportes de Braga	• Braga	[confidencial]
• STCP Serviços Lda.	• Porto - Campanhã	[confidencial]

127. Importa esclarecer que o presente relatório de supervisão incide sobre a implementação do regime do DL 140/2019, sobre as falhas detetadas e sobre a emissão de recomendações e determinações de carácter transversal, tendo por base os elementos recolhidos e transmitidos pelas partes.
128. Foram recolhidos indícios relevantes de ausência de definição, minimamente estruturada, de regras de acesso aos terminais, o que está em clara contradição

com o diploma citado e que conduz à emissão das recomendações e determinação descritas no capítulo seguinte.

129. Foram também recolhidos indícios relevantes de que as respostas dos gestores dos terminais não indicam alternativas viáveis, tal como estabelecido no n.º 4 do artigo 12.º do DL 140/2019.
130. O facto de a propriedade/gestão dos terminais não estar devidamente clarificada e publicitada nem estarem concretamente determinados os direitos e deveres das entidades gestoras e/ou proprietários dos terminais também contribui para a morosidade e falta de transparência do procedimento de avaliação dos pedidos de acessos.
131. Contudo, decisões concretas da AMT sobre recusas de acesso não fundamentadas ou ausência de decisão que impeçam o acesso a determinado terminal para um determinado serviço deverão ocorrer no âmbito do recurso previsto na alínea d) do n.º 1 do artigo 7.º e no n.º 7 do artigo 12.º do DL 140/2019.
132. Por outro lado, só com base em factos claros e suficientes é que poderá ser avaliada a presença de ilícitos contraordenacionais por violação das regras estabelecidas no DL 140/2009, com exceção das que sejam evidentes.
133. No caso concreto as exposições recebidas contêm algumas considerações mais genéricas e as referências a pedidos específicos reportam-se a um período alargado, sendo que uma parte relevante da documentação se encontra a coberto de pedidos de confidencialidade, o que pode, em teoria, vir a dificultar a decisão no âmbito de pedidos de recurso ao abrigo das normas citadas, uma vez que poderá potencialmente limitar a matéria que venha a ser objeto de contraditório bem como a extensão da pronúncia das partes interessadas.
134. Ainda assim, as “queixas”, mesmo que a coberto da confidencialidade do seu conteúdo, suscitaram diversas ações para apuramento de factos.
135. Contudo, considera-se não ser possível ou rigoroso retirar conclusões sustentadas para poder decidir, em concreto, sobre diversos pedidos de acesso.
136. O presente relatório será seguido de ações gerais para o mercado e específicas sobre cada um dos terminais (sobre pedidos específicos de acesso aos mesmos), tendo em conta as determinações transversais, os pedidos efetuados e os recursos efetivados.

137. Entre essas ações estará:

- A supervisão do cumprimento das determinações/recomendações do presente Relatório reformulado;
- A verificação das condições e caracterização de todos os terminais do país, bem como de alternativas aos mesmos, em articulação com o IMT;
- A publicação de um quadro de conceitos comuns e de disposições de reporte regulamentar periódico/sistemático de informação, a ser sujeito a consulta pública.

138. Após a ação de supervisão foi ainda possível concluir o seguinte:

- Que os operadores de interface ou terminal que gerem os terminais fiscalizados são igualmente operadores de transporte público de passageiros, com exceção do Centro Coordenador de Transportes de Braga; tal integração vertical pode configurar uma “barreira à entrada” (no que se refere ao acesso a terminais) de novos operadores de transporte público de passageiros; é assim essencial que esses operadores cumpram as regras de transparência no acesso a terminais/interfaces decorrentes do DL 140/2019;
- Que os operadores de interface ou de terminal que gerem as referidas infraestruturas e que aprovam as condições de acesso e os tarifários, alocam a capacidade e estabelecem os horários e escalas, são, em muitos casos, entidades de direito privado, sendo, na maior parte dos casos, como acima se refere, simultaneamente operadores de serviços de transporte público de passageiros;
- Em relação à utilização dos interfaces e terminais, constatou-se que são titulados por instrumentos atípicos, muitas vezes desatualizados, designados por “contratos de arrendamento”, por “contratos de concessão de serviço público”, “acordos de cedência” ou “protocolos de gestão” celebrados com entidades de direito público (*máxime* Municípios);
- Dois operadores de transporte rodoviário de passageiros ([confidencial], que são também, materialmente, operadores/gestores de terminais), manifestaram à AMT a sua intenção de que os mesmos passem ao seu

uso exclusivo, tendo solicitado junto do IMT, a retirada desses interfaces e terminais do registo contendo as informações respeitantes a interfaces e terminais de transporte público de passageiros para efeitos do disposto no n.º 3 do artigo 12.º do DL 140/2019³⁸;

- No que diz respeito ao dever dos operadores de interfaces ou de terminais rodoviários de publicitar no respetivo sítio na Internet o regulamento de acesso e utilização dos mesmos, constatou-se que, com exceção dos operadores Centro Coordenador Transportes de Braga e Terminal Intermodal de Campanhã no Porto, todos os operadores de interface ou de terminais rodoviários, quando publicitam o regulamento, utilizam o sítio da internet do operador de transporte de passageiros ao invés do sítio da internet da interface ou do terminal;
- [confidencial]

VI- RECOMENDAÇÕES E DETERMINAÇÃO

Conteúdo mínimo de regulamentos de terminais

139. Tendo em conta a constatação de que os regulamentos dos terminais visados não definem de forma minimamente satisfatória as regras de programação da repartição da capacidade e sem prejuízo da responsabilidade contraordenacional que nesta matéria vier a ser apurada, **determina-se** que os regulamentos de acesso e utilização das interfaces e terminais de passageiros identificados no relatório passem a incluir regras claras e objetivas sobre programação e repartição da capacidade, recomendando-se desde já, para efeitos de uniformização de critérios o conteúdo mínimo definido pela AMT no presente relatório, devidamente adaptado a cada situação concreta. Isto sem prejuízo de aprovação futura, pela AMT, com sujeição a consulta pública, de especificação/regulamentação do DL 140/2019.
140. Esta determinação tem como objetivo enquadrar e apoiar na criação de um conteúdo mínimo dos regulamentos de acesso e utilização de interfaces e terminais de passageiros, bem como os critérios a considerar, para garantir

³⁸ Segundo o IMT diversos operadores solicitaram a retirada destas infraestruturas da listagem oficial, com fundamento em “que o terminal não corresponde, nos termos legais, a terminais rodoviários destinados à prestação de serviços a outros operadores” e que “não se encontra aberto ao mercado de terminais”.

condições de acesso transparente, equitativo e não discriminatório, nos termos do DL 140/2019, sem prejuízo de a AMT emitir a regulamentação que seja considerada necessária à aplicação daquele decreto-lei, no âmbito das suas atribuições.

141. A determinação tem como destinatários as interfaces ou terminais de transporte público de passageiros na aceção dada pela alínea a) do n.º 1 do artigo 12.º do DL 140/2019:

- Que estejam afetos à prestação de serviços públicos de transportes identificados na Lei n.º 52/2005, de 9 de junho;
- Que estejam abertos ao acesso dos seus utilizadores e acompanhantes ou utilizadores de serviços e atividades económicas de acesso público existentes nos equipamentos;
- Independentemente das suas características e qualquer que seja a denominação adotada para a infraestrutura;
- Independentemente do regime de propriedade e do regime de gestão e exploração das interfaces ou terminais rodoviários de passageiros;
- Que se desenvolvam em espaço não delimitado por estrutura física e na medida em que os espaços para paragem, estacionamento, embarque e desembarque de passageiros estejam afetos exclusivamente a esse fim, incluindo pontos que sirvam para embarque ou desembarque de passageiros ou de paragem, e onde se deva acautelar a repartição de acesso aos mesmos;
- Que funcionem em regime de intermodalidade, sem prejuízo e em complemento da regulamentação específica referente a outros modos de transporte.

142. A determinação é dirigida aos operadores de transportes utilizadores ou gestores dos terminais, seja a que título for, bem como às autoridades de transportes e municípios onde os mesmos se situem, independentemente do modelo “concessório” em causa, de forma a garantir o cumprimento das obrigações constantes do DL 140/2019.

143. Sem prejuízo da responsabilidade contraordenacional que vier a ser apurada por, até à data, não terem dado integral cumprimento ao disposto no DL 140/2019, os operadores de interfaces ou terminais e seus proprietários, quando entidades diversas, **devem garantir que são publicados os respetivos regulamentos, no prazo máximo de 60 dias úteis, adaptados ao conteúdo acima referido, disso notificando a AMT.**
144. Em específico, **determina-se** que os operadores RD Lis, RD Tejo e RD Oeste incluam nos regulamentos das respetivas interfaces/terminais a informação remetida à AMT em junho de 2023, relativa à capacidade para cada um dos terminais em referência, designadamente o número de toques por ano, mês e dia, bem como o elenco dos horários praticados pelos operadores, atualizável a todo o tempo e ainda a capacidade existente, programada e utilizada, bem como a disponível.
145. Os regulamentos de acesso e utilização das interfaces e terminais de passageiros devem passar a incluir, para efeitos de uniformização de critérios, o seguinte conteúdo, para efeitos de:
- I. **Informação ao público e divulgação pelos operadores de serviços de transporte:**
- O sistema de informações da interface ou terminal deve incluir a divulgação:
- a) Do regulamento de condições de acesso, operação e exploração e manutenção da interface ou terminal;
 - b) De regras de programação e repartição da capacidade;
 - c) De regras de afetação de cais, lugar de paragem ou de estacionamento;
 - d) Capacidade;
 - e) Disponibilidade;
 - f) Preços;
 - g) Informação sobre todos os serviços de transporte de passageiros que o utilizam;
 - h) Estatística de utilização, incluindo número de embarques e desembarques por tipo de serviço de transportes.

II. **Definições:**

O regulamento de condições de acesso, operação e exploração e manutenção da interface ou terminal, deve incluir pelo menos as seguintes definições:

- a) «Cais», a estrutura física adjacente ao ponto de imobilização do veículo para efeito de embarque e desembarque de passageiros e bagagens, podendo ser materializada apenas por marcações no pavimento;
- b) «Capacidade», o número máximo de veículos que uma interface ou terminal pode acomodar simultaneamente num determinado período, incluindo a capacidade de paragem e, se disponível, a capacidade de desenvolvimento de serviços complementares.
- c) «Disponibilidade», a existência de capacidade livre que permita condições de operação para um determinado serviço;
- d) «Estacionamento», a imobilização do veículo por um período superior a 15 minutos³⁹, sem embarque ou desembarque de passageiros ou carga;
- e) «Horário», a definição do período de funcionamento por serviço, e/ou das horas de passagem ou paragem dos veículos;
- f) «Paragem», a imobilização do veículo pelo tempo estritamente necessário ao embarque e desembarque de passageiros, podendo ser em regime de “toque” ou prolongada e pode incluir breves operações de carga ou descarga de bagagem ou mercadoria, sujeita a tempo limite, com um tempo limite recomendável de 15 minutos⁴⁰ para paragens intermédias e 200 minutos⁴¹ para paragens iniciais ou finais;
- g) «Paragem em regime de toque», a paragem intermédia numa viagem, de muito curta duração, apenas para embarque e desembarque de passageiros e em geral utilizada em serviços urbanos.

III. Repartição da capacidade:

³⁹ Tempo indicativo, a determinar consoante as características da infraestrutura

⁴⁰ Tempo indicativo, a determinar consoante as características da infraestrutura

⁴¹ Tempo indicativo, a determinar consoante as características da infraestrutura

As regras de programação da repartição de capacidade da interface ou terminal devem obrigatoriamente integrar o regulamento de acesso e utilização, não devem ser discriminatórias e devem maximizar a utilização da capacidade.

Para definição das referidas regras deve ser considerado:

- a) O número de lugares;
- b) Os serviços de transporte público de passageiros que utilizam os referidos lugares;
- c) Os horários em que os serviços utilizam os referidos lugares;
- d) Os tempos de paragem associados a cada utilização de lugares;
- e) Os tempos de manobras e circulação no interior de interface e terminal;
- f) Os tempos de paragem associados a paragens iniciais e finais e paragens intermédias.

A capacidade disponível consiste no resultado da afetação de serviços e horários aos lugares disponíveis, considerando os tempos de paragem recomendados.

A capacidade disponível deve ser publicitada no sítio da internet da interface ou terminal ou do Operador, devendo ser atualizada sempre que se verifica alguma alteração.

IV. Afetação de cais, lugares de paragem e de estacionamento:

Em relação à afetação de cais, lugar de paragem ou de estacionamento, devem constar os seguintes critérios:

- a) A afetação de cais, lugar de paragem ou de estacionamento (“lugares”) depende da capacidade de cada interface ou terminal e da procura por parte dos operadores de serviços de transporte;
- b) A afetação de lugares deve maximizar a capacidade para a operação dos serviços de transporte, nomeadamente o embarque e desembarque de passageiros;
- c) A afetação de lugares a um operador de serviço de transporte não pode limitar artificialmente a capacidade e assim impedir o acesso a outros operadores à interface ou terminal de modo discriminatório;

- d) Excetuam-se do referido no ponto anterior os terminais em propriedade privada de um operador de transporte e que simultaneamente constituam base desse operador e na medida em que estejam afetos à sua frota e sejam indispensáveis ao seu funcionamento num determinado período horário;
- e) Se da afetação de lugares estacionamento resultar uma redução objetiva da capacidade, impedindo o desenvolvimento de serviços de transporte com procura da interface ou terminal e se verificar que, simultaneamente não é utilizada a capacidade reservada impedindo a sua utilização por outros operadores de transporte, o operador deve colocar à disposição dos utilizadores tal capacidade.

V. Seriação de pedidos de acesso

Para efeitos de seriação dos pedidos de acesso devem ser considerados critérios objetivos e essencialmente ligados aos serviços de transporte para o qual é requerido o acesso.

Consideram-se ainda como válidos e suscetíveis de ser adotados para seriação dos pedidos de acesso, condições baseadas em critérios tais como:

- a. Tipo de serviço, nomeadamente:
 - i) Serviço público de transporte de passageiros com obrigações de serviço público (OSP);
 - ii) Transporte escolar;
 - iii) Serviço público de transporte de passageiros sem OSP;
 - iv) Serviço de transporte expresso nacional e, ou internacional;
 - v) Serviços ocasionais ou regulares especializados;
 - vi) Outros tipos de transporte;
- b. Tipologia dos veículos, nomeadamente:
 - i) Ligeiros ou pesados;
 - ii) Combustível utilizado;
 - iii) Classe EURO de emissões;
 - iv) Dimensões dos veículos;

- c. Frequência do serviço:
 - i) Serviços diários;
 - ii) Serviços com outra periodicidade;
 - iii) Serviços pontuais;
- d. Passageiros que utilizam o serviço:
 - i) Número;
 - ii) Necessidades especiais (p. ex. mobilidade reduzida);
- e. Podem ser utilizados outros critérios, desde que objetivos e não discriminatórios, os quais devem constar do regulamento.
- f. O regulamento deve definir justificadamente a ordem de aplicação dos critérios utilizados para a seriação dos pedidos.
- g. Em caso de, após seriação, se manter a indisponibilidade da hora de acesso requerida, o operador deve informar o requerente qual a hora mais próxima com capacidade disponível, bem como indicar uma alternativa viável conforme estabelecido no DL 140/2019.
- h. Não podem ser utilizados, para seriação de pedidos de acesso a interfaces, critérios ou parâmetros que não estejam definidos no regulamento.

VI. Além do estabelecido no n.º 6 do artigo 12.º do DL 140/2019, o regulamento deve incluir pelo menos as seguintes informações:

- a) Identificação da entidade proprietária e do operador, bem como do título habilitante para exploração da referida infraestrutura;
- b) Identificação da entidade que gere diretamente o equipamento no caso de o operador ter cedido a exploração do equipamento;
- c) Competências e responsabilidades da entidade proprietária, do operador e, se aplicável, da entidade que gere diretamente o equipamento ou identificação do instrumento regulamentar ou contratual onde constem tais regras;
- d) A caracterização física e funcional da infraestrutura e informação sobre os principais serviços disponibilizados aos operadores de transporte de passageiros;

- e) O procedimento a utilizar para requerer o acesso e utilização do equipamento e de serviços adicionais;
- f) Horário de funcionamento da interface e dos serviços suplementares disponibilizados;
- g) Identificação de todos os preços aplicáveis à utilização do equipamento e relativos a todos os serviços indispensáveis à realização dos serviços de transporte;
- h) As condições de acessibilidade e de utilização, incluindo as regras a aplicar em situações de falta de capacidade, que impeçam a satisfação de todos os pedidos de acesso que sejam apresentados pelos operadores de serviços de transporte;
- i) O prazo pelo qual as autorizações de acesso são atribuídas e condições para os operadores de transporte requererem a sua renovação;
- j) Quaisquer outras disposições ou condições operacionais que sejam necessárias à boa gestão da interface ou terminal;
- k) Salvaguardas:
 - i) Considera-se injustificada a recusa de acesso a terminal, com fundamento em implementação de projetos futuros, designadamente de redução de capacidade, a menos que seja apresentada prova dos mesmos e com base em horizonte temporal preciso;
 - ii) Deve existir clara definição de que espaços ou cais no terminal são alocados ao serviço de carga e descarga de passageiros e quais são destinados a estacionamento;
 - iii) Quando se verifique uma incapacidade de dar resposta à procura de cais para tomada e largada de passageiros, deve ser apresentada fundamentação quanto à (im)possibilidade de utilização de locais de estacionamento;
 - iv) Os terminais devem publicar em site de internet a situação atual da sua capacidade, nomeadamente os horários totalmente ocupados e uma indicação de ocupação nos restantes horários possíveis.

146. **Determina-se ainda** a manutenção dos terminais/interfaces identificados na listagem oficial do IMT, por se encontrarem abrangidos pelas obrigações previstas no DL 140/2019, nos termos ali previstos.
147. De facto, os operadores e as Autoridades de Transportes podem negociar regras de acesso contratualizando as condições da sua utilização, definindo um prazo de utilização e incluindo a remuneração e taxas que sejam devidas, de forma proporcional e equitativa, tendo em conta a capacidade efetiva do terminal para acomodar diversos serviços.
148. Os operadores devem responder aos pedidos de acesso de forma fundamentada, apenas podendo recusar o acesso por manifesta e comprovada falta de capacidade do equipamento, devendo indicar alternativas efetivamente viáveis, mediante parecer da Autoridade de Transportes.
149. Nas alternativas viáveis devem ser ponderadas localizações adequadas para configurar locais de paragem que acomodem a nova operação de transportes e que garantam a segurança dos passageiros, procurando oferecer as melhores condições possíveis aos utilizadores.
150. O não cumprimento ou cumprimento defeituoso das determinações da AMT é passível de constituir infração à lei e determinar a abertura e instrução de processos contraordenacionais, nomeadamente por recusa não fundamentada de acesso ao terminal em violação das regras do DL 140/2019 e, ainda, pela inexistência de regras de acesso e repartição da capacidade de acordo com o mesmo diploma.

Mercado das interfaces a nível nacional

151. Recomenda-se que os operadores de interfaces ou terminais e seus proprietários, quando entidades diversas, garantam a revisão dos respetivos regulamentos, notificando a AMT, tendo em conta o conteúdo mínimo supramencionado.
152. Recomenda-se que os operadores de interfaces ou terminais e seus proprietários, quando entidades diversas, comuniquem ao IMT, no prazo máximo de 60 dias úteis, notificando também a AMT, os dados atualizados dos terminais quanto morada, a identificação do operador, o endereço eletrónico do mesmo, bem como as características físicas das interfaces, a identificação do proprietário, a ligação para regulamentos ou os títulos jurídicos entre operador e proprietário.

153. Caso formalmente não possam proceder à aprovação de regulamentos, devem, no mesmo prazo estar preparados com os elementos necessários a responder a pedidos de acesso de outros operadores interessados, incluindo a Flixbus.
154. **Recomenda-se à Flixbus** que, atualizando as suas necessidades, efetue os pedidos de acesso aos terminais pretendidos, devidamente instruídos (incluindo os aqui elencados ou outros) e que, em caso de recusa não fundamentada, apresente recurso à AMT nos termos da alínea d) do n.º 1 do artigo 7.º e n.º 7 do artigo 12.º do DL 140/2019.
155. Caso a Flixbus considere que a apresentação de recurso é desde já possível, por se manterem as necessidades manifestadas, **recomenda-se** que, querendo, sejam apresentados tais recursos junto da AMT, dispensando-se a apresentação de prova documental que já se encontre em poder da AMT, sem prejuízo da análise da sua (in)suficiência para efeitos de apreciação do recurso e exercício do direito ao contraditório.

Articulação institucional

156. Nos termos do n.º 3 do artigo 17.º da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio e da alínea b) do n.º 1 do artigo 7.º do DL 140/2019, deve ser dado conhecimento à AdC do presente relatório, para os devidos efeitos.
157. Deve ainda ser dado conhecimento do presente relatório ao IMT.

Regulamentação

158. A definição e sistematização de regras claras, objetivas e sindicáveis e uniformes constitui um requisito de transparência que deve ser assegurado, estabelecendo o DL 140/2019 que a AMT pode emitir a regulamentação que seja considerada necessária à aplicação daquele diploma, no âmbito das suas atribuições.
159. Nesse sentido, a AMT irá submeter a consulta pública um projeto de regulamento, seguindo as orientações constantes do presente relatório, que estabeleça o conteúdo mínimo dos regulamentos de acesso e utilização das interfaces e terminais de passageiros, bem como os critérios uniformes a considerar, para garantir condições de acesso e repartição de capacidade, transparentes, equitativos e não discriminatórios.

160. Tal não impede os operadores de interface e respetivos proprietários, quando sejam entidade diversas, de responder, de forma fundamentada, a pedidos de acesso.

Cominações

161. Nos termos do artigo 40.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, constituem contraordenação, punível com coima de (euro) 1 000,00 a (euro) 3 740,98 ou de (euro) 5 000,00 a (euro) 44 891,81, consoante se trate de pessoa singular ou coletiva, as seguintes infrações:
- O incumprimento de qualquer decisão, emitida pela AMT no exercício dos seus poderes de regulação;
 - O incumprimento de determinação, emitida pela AMT no exercício dos seus poderes de regulação, de promoção e defesa da concorrência e de supervisão, e das determinações de correção de irregularidades detetadas;
 - A não prestação de informações ou a prestação de informações falsas, inexatas ou incompletas, pelos responsáveis das entidades reguladas, quando requeridas pela AMT no uso dos seus poderes de autoridade;
 - A recusa de colaboração com a AMT, quando devida, designadamente a recusa de acesso ao exercício das suas atribuições de supervisão, de monitorização, de auditoria e de ações inspetivas e de fiscalização.
162. Nos termos do artigo 17.º do DL 140/2019, consideram-se contraordenações graves, sancionadas com coima de (euro) 1500 a (euro) 7500 aplicável a pessoas coletivas:
- O não cumprimento do regime de acesso a interfaces ou de terminais de transporte público de passageiros;
 - A recusa de acesso a interfaces ou a terminais de transporte público de passageiros e a não autorização de paragem sem fundamentação.
163. Nos termos do mesmo diploma, consideram-se infrações leves, sancionadas com coima de (euro) 500 a (euro) 2500 aplicável a pessoas coletivas, o incumprimento da obrigação de publicitação de informações relativas a interfaces ou a terminais, nos termos do n.º 6 do artigo 12.º.

164. Assim, nos termos das disposições legais mencionadas determina-se a todos os operadores de interfaces e respetivos proprietários, quando entidades diversas, que transmitam à AMT informação comprovativa do cumprimento do DL 140/2019, de 18 de novembro e das presentes determinações e recomendações, no prazo de 60 dias úteis.

Lisboa, 22 de agosto de 2024

ANEXOS

Identificação do Interface/Terminal							
#	Designação do Interface	Morada	Operador de Interface	Página electrónica	Fonte dos dados	Tem regulamento?	Atual
1	Central Rodoviária de Esposende	Travessa Vasco da Gama 14, 4740-302 Esposende	CM Esposende	www.cm-espouende.pt	CIM Cávado	S	N
2	Central Rodoviária de Vila Verde	Central de Camionagem, Av. do Autarca, 4730-073 Vila Verde	CM Círculo Verde	www.cm-vilaverde.pt	CIM Cávado	S	N
3	Central Rodoviária de Barcelos	Estr. da Estação 5-6, Arcozelo	CM Amares	www.cm-barcelos.pt	CIM Cávado	S	N
4	Central Rodoviária de Braga	Avenida General Norton de Matos 110, 4700-387 Braga	CM Braga	www.cm-braga.pt	CIM Cávado	N	N
5	Central de Camionagem de Coruche	Rua Dr. Virgílio Campos Pais do Amaral, Coruche	Ribatejana Verde	www.cm-coruche.pt	CIM Lestria do Tejo	S	N
6	Centro Coordenador de Transportes de Almeirim	Rua Professor Dr. António Manuel Baptista, Almeirim	Rodoviária do Tejo	www.rodotejo.pt	CIM Lestria do Tejo	N	N
7	Terminal Rodoviário de Salvaterra de Magos	Largo Luís Augusto Rebelo da Silva, Salvaterra de Magos	Ribatejana Verde	www.ribatejana.pt	CIM Lestria do Tejo	N	N
8	Centro Coordenador de Transportes de Felgueiras	Rua João Dinis - 4610-193 Felgueiras	Município de Felgueiras	-	CIM Tâmega e Sousa	N	N
9	Estação Rodoviária do Queimado	Rua Dos Combatentes do Ultramar	Município de Amarante	-	CIM Tâmega e Sousa	S	N
10	Centro Coordenador de Transportes Terrestres de Aljustrel	Rua José Afonso, 7600-103 Aljustrel	CM Aljustrel	www.mun-aljustrel.pt	CIM Baixo Alentejo	N	N
11	Centro Coordenador de Transportes de Almodôvar	Largo Mártir Santo, 7700-019 Almodôvar	CM Almodôvar	www.cm-almodovar.pt	CIM Baixo Alentejo	N	N
12	Terminal Rodoviário de Beja	Rua Professor Janeiro Acabado, S/N - Usado Eplo Int R. Gen. Humberto Delgado 44, 7800-453 Beja	CM Beja	www.cm-beja.pt	CIM Baixo Alentejo	S	S
13	Terminal Rodoviário de Ferreira do Alentejo	Av. Gago Coutinho 21, 7900-1010 Ferreira do Alentejo	CM Ferreira do Alentejo	www.ferreiradolentejo.pt	CIM Baixo Alentejo	S	N
14	Estação Rodoviária de Serpa	Av. Capitães de Abril, 7830-373 Serpa	CM Serpa	www.cm-serpa.pt	CIM Baixo Alentejo	N	N
15	Centro Coordenador de Transportes de Castelo Branco	Rua Poeta João Roiz, 6000-260 Castelo Branco	CM Castelo Branco	www.cm-castelobranco.pt	CIM Beira Baixa	N	N
16	Terminal Rodoviário de Póvoa-a-Nova	Rua Padre Manuel Alves Catarino, 6150-441 Póvoa-a-Nova	Rodoviária da Beira Interior, S.A.	-	CIM Beira Baixa	N	N
17	Terminal Rodoviário de Idanha-a-Nova	Av. Joaquim Morão	Rodoviária da Beira Interior, S.A.	-	CIM Beira Baixa	N	N
18	Terminal Rodoviário de Tavira	R. Chefe António Afonso 6, 8800-411 Tavira	EVA - Transportes, S.A.	www.eva-bus.com	CIM Algarve	N	N
19	Terminal Rodoviário de Alandroal	Rua do Rodo, 15 Alandroal	Mun. Alandroal	www.cm-alandroal.pt	CIM Alentejo Central	N	N
20	Estação Central de Camionagem de Estremoz	Av. Rainha Santa Isabel 7100-500 Estremoz	Rodoviária do Alentejo	www.rodalentejo.pt	CIM Alentejo Central	S	S
21	Terminal Rodoviário de Montemor-o-Novo	Rua de São Francisco, N.º 19 - 7050-195 Montemor-o-Novo	Rodoviária do Alentejo, S.A.	www.rodalentejo.pt	CIM Alentejo Central	S	S
22	Terminal Rodoviário de Portel	Rua Dos Bombeiros Voluntários 1, 7220-361 Portel	Município de Portel	www.cm-portel.pt	CIM Alentejo Central	N	N
23	Centro Coordenador de Transportes Rodoviários de Reguengos de Monsaraz	Rua de São Marcos - Terminal de Transportes	Rodoviária do Alentejo, S.A.	www.rodalentejo.pt	CIM Alentejo Central	S	S
24	Estação Central Rodoviária	Av. 25 Abril, Vendas Novas	Rodoviária do Alentejo, SA	www.rodalentejo.pt	CIM Alentejo Central	S	S
25	Estação Central de Camionagem de Évora	Av. Túlio Espanca, Évora	Rodoviária do Alentejo, S.A.	www.rodalentejo.pt	CIM Alentejo Central	S	S
26	Terminal Rodoviário Transdev	Av. General Humberto Delgado 3600-187 Castro Daire	Transdev Interior	www.rodalentejo.pt	CIM Viseu Dão Lafões	N	N
27	Estação de Mangualde	Rua da Estação	Comboios de Portugal	www.cm-mangualde.pt	CIM Viseu Dão Lafões	N	N
28	Gare de Autocarros	Rua 1.ª de Maio	Município de Mangualde	www.cm-mangualde.pt	CIM Viseu Dão Lafões	N	N
29	Terminal Rodoviário de Oliveira de Frades	Rua da Estação, 14, 3680-121 Oliveira de Frades	Transdev Interior S. A	www.transdev.pt	CIM Viseu Dão Lafões	N	N
30	Centro de Coordenação de Transportes	Avenida de Portugal <i>Falta informações de morada</i>	Rodoviária da Beira Litoral	www.rede-expressos.pt	CIM Viseu Dão Lafões	N	N
31	Centro de Operações de Mobilidade de Viseu	Avenida Dr. António José de Almeida - 3510 - 043 Viseu	Município de Viseu	www.cm-viseu.pt/	CIM Viseu Dão Lafões	S	N
32	Centro Coordenador de Transportes de Vouzela	Av. Sidónio Pais, 3670-250 Vouzela	Município de Vouzela	www.cm-vouzela.pt	CIM Viseu Dão Lafões	N	N
33	Terminal Rodoviário Auto Viação do Tâmega Lda	Largo da Estação, 5400-231, Santa Maria Maior Chaves	Auto Viação do Tâmega Lda.	www.svtamega.com	CIM Alto Tâmega	N	N
34	Estação de Camionagem de Botijas	Largo Feira 5, 5460-304 Botijas	CM Botijas	www.cm-botijas.pt	CIM Alto Tâmega	N	N
35	Central de Camionagem de Montalegre	R. Gen. Humberto Delgado, 5470-204 Montalegre	CM Montalegre	www.cm-montalegre.pt	CIM Alto Tâmega	N	N
36	Central de Camionagem de Valpaços	Rua Cidade de BeLembourg 5430 Valpaços	CM Valpaços	www.valpaços.pt	CIM Alto Tâmega	N	N
37	Central de Camionagem de Vila Pouca de Aguiar	Av. Miguel Torga 9, Vila Pouca de Aguiar	CM Vila Pouca de Aguiar	www.cm-vilaaguiar.pt	CIM Alto Tâmega	N	N
38	Central de Camionagem de Arco de Baúlhe	Rua Viscondessa do Peso da Régua, 4860 - 039 Arco de Baúlhe	CM Cabeceiras de Basto	www.cabeceirasdebasto.pt	CIM Ave	N	N
39	Central de Camionagem de Cabeceiras de Basto	Alameda Camilo Castelo Branco, 35, 4860 - 148 Cabeceiras de Basto	CM Cabeceiras de Basto	www.cabeceirasdebasto.pt	CIM Ave	N	N
40	Centro Coordenador de Transportes - Fafe	Avenida do Brasil	CM Fafe	www.cm-fafe.pt	CIM Ave	N	N
41	Centro Coordenador de Transportes - Vila Nova de Famalicão	Alameda Dr. Francisco Sá Carneiro - Antas, Vila Nova de Famalicão	CM Vila Nova de Famalicão	www.cm-famalicão.pt	CIM Ave	S	N
42	Central de Camionagem de Mondim de Basto	Largo da Central de Camionagem N.º 183, 4880-171 São Cristóvão de Mondim de Basto	Transdev Norte, S.A.	www.transdev.pt	CIM Ave	N	N
43	Estação Central de Camionagem - Guimarães	Alameda Dr. Mariano Felgueiras	CM Guimarães	www.cm-guimarães.pt	CIM Ave	N	N
44	Estação da Central de Camionagem de Vieira do Minho	Avenida Professor Carlos Teixeira	CM Vieira do Minho	www.cm-vieira.pt	CIM Ave	N	N
45	Terminal Rodoviário Arruda dos Vinhas	Av. Eng.º Adriano Brito da Conceição	Boa Viagem (Barralheiro Transportes)	www.boa-viagem.pt	CIM Oeste	N	N
46	Terminal Bombarral	Rua de Courtada	Rodoviária do Oeste	www.rodoviariadoeste.pt	CIM Oeste	S	S
47	Terminal Cadaval	Rua 25 de Abril	NA	NA	CIM Oeste	N	N
48	Terminal Alcácer do Sal	Av. José Saramago 14, 7580-103 Alcácer do Sal	CM Alcácer do Sal	www.cm-alcacerdosal.pt/turismo/e-que-visitar/	CIM Alentejo Litoral	N	N
49	Terminal Grândola	R. Dom Afonso Henriques, 7570-239 Grândola	Rodoviária do Alentejo	www.rodalentejo.pt	CIM Alentejo Litoral	N	N
50	Terminal Santiago do Cacém	R. Cidade de Setúbal 39-23	Rodoviária do Alentejo	www.rodalentejo.pt	CIM Alentejo Litoral	S	S
51	Terminal Odemira	R. Souza Prado 10, 7630-174 Odemira	Rodoviária do Alentejo	www.rodalentejo.pt	CIM Alentejo Litoral	S	S

Identificação do Interface/Terminal								
#	Designação do Interface	Morada	Operador de Interface	Página eletrónica	Fonte dos dados	Tem regulamento?	Atual	Observações
52	Central de Transportes Pombal	Rua Calouste Gulbenkian	Município de Pombal	www.cm-pombal.pt	CIM Região de Leiria	N		Não disponível
53	Terminal Rodoviário de Mira	Rua Óscar Moreira da Silva, 3070-330 Mira	TRANSDEV	www.transdev.pt	CIM Região de Coimbra	N		Não disponível
54	Terminal Rodoviário Da Figueira Da Foz	Largo da Estação		-	CIM Região de Coimbra	N		Não disponível
55	Estação N° 1 - Terminal Rodo-Ferrovário	Estrada de Coimbra		-	CIM Região de Coimbra	N		Não disponível
56	Central de Camionagem de Oliveira Do Hospital	Av. Dr. Carlos Campos - Oliveira do Hospital	Município de Oliveira do Hospital	www.cm-oliveiradohospital.pt	CIM Região de Coimbra	N		Não disponível
57	Centro Coordenador de Transportes de Vila Nova de Poiares	Rua Quinta do Torrel, N° 1 - 3350 Vila Nova de Poiares	Município de Vila Nova de Poiares	www.cm-vilanovadepoiares.pt	CIM Região de Coimbra	N		Não disponível
58	Terminal Rodoviário de Tábua	Rua do Estádio Municipal - 3420-427 Tábua	TRANSDEV	www.transdev.pt	CIM Região de Coimbra	N		Não disponível
59	Estação da Mobilidade de Carrizada de Ansiães (Terminal rodoviário de Vila Real)	Avenida Eng. Camilo Mendonça, N° 462; 5140-073 Carrizada de Ansiães (Rua D. António Valente da Fonseca 5000-539 Vila Real)	Sociedade de Transportes Carrizada-Vila Flor, Lda	www.sociedadetransportes.pt	CIM Douro	N		Tem regulamento Quando se clica na página eletrónica, vai direto para o terminal e não para a estação de mobilidade de carrizada de ansiães
60	Central de Camionagem Lamego	Sem Nome	Câmara Municipal de Lamego	www.cm-lamego.pt	CIM Douro	N		Não disponível
61	Interface de S. João da Pesqueira	Rua Oliveira dos Amores, São João da Pesqueira	Município de São João da Pesqueira	www.sipesqueira.pt	CIM Douro	N		Não disponível
62	Terminal de Camionagem de Torre de Moncorvo	Av.ª João Paulo II	António Augusto Santos, Lda	www.santosviagenseturismo.pt	CIM Douro	N		Não disponível
63	Terminal Rodoviário de Vila Real	Rua D. António Valente da Fonseca, 5000-539 Vila Real	TRVR - Terminal Rodoviário de Vila Real, Unipessoal, Lda.	www.terminalvilareal.pt	CIM Douro	S		Tem regulamento
64	Central de Camionagem de Ferreira Do Zêzere	Rua Maria Vasques, 56 - Ferreira do Zêzere	(a aguardar informação do Município)	-	Cim Médio Tejo			
65	Terminal Rodoviário da Sertã	Av. Padre Manuel Antunes	Rodoviária da Beira Interior SA	www.transdev.pt	Cim Médio Tejo	N		Não disponível
66	Centro Coordenador de Transportes de Abrantes	Av. Maria do Carmo Dantas, Abrantes	Rodoviária do Tejo S.A.	www.rodotejo.pt	Cim Médio Tejo	N		Tem regulamento
67	Central de Camionagem de Mirandela	Rua D. Afonso III, S/N, 5370-408 Mirandela	Câmara Municipal de Mirandela	www.cm-mirandela.pt	Cim Terras Trás-os-Montes	N		Não disponível
68	Central de Camionagem de Mogadouro	Rua de Santo António 16	Câmara Municipal de Mogadouro	www.mogadouro.pt	Cim Terras Trás-os-Montes	S		Desatualizado
69	Interface Rodoviário de Vimioso	Avenida de Alcanices, 5230-Vimioso	Município de Vimioso	www.cm-vimioso.pt	Cim Terras Trás-os-Montes	N		Não disponível
70	Interface Mafra - Escolas	Rua da Santa Casa da Misericórdia, 2640-528 Mafra	Câmara Municipal Mafra	-	AML	N		Não disponível
71	Interface Mafra - Alto da Vela	Alto da Vela - Variante Sul - Mafra	Câmara Municipal Mafra	-	AML	N		Não disponível
72	Interface Malveira	Rua 25 de Abril - Malveira - 2665-201 Malveira	Câmara Municipal Mafra	-	AML	N		Não disponível
73	Interface Venda do Pinheiro	Av. 9 de Julho - Venda do Pinheiro - 2665-522 Venda do Pinheiro	Câmara Municipal Mafra	-	AML	N		Não disponível
74	Terminal Ericeira Parque Intermodal da Ericeira	Rua Dos Bombeiros Voluntários - Ericeira - 2655-246 Ericeira	Câmara Municipal Mafra	-	AML	N		Não disponível Informação desatualizada com designação errada
75	Terminal Rodoviário do Largo Dos Cravos	Largo Dos Cravos - Vale da Amoreira 2835-208	Transportes Sul do Tejo by Arriva	-	AML	N		informação incompleta:falta localidade
76	Estação Tst Montijo - Terminal Rodoviário	Praça Gomes Freire de Andrade Lj 18 2870, 2870-237 Montijo	TST- Transportes Sul do Tejo Lda	www.tsuldoitejo.pt	AML	N		Não disponível
77	Terminal Rodoviário de Canaças	Praça Dr. Manuel de Arriaga 6, 1685-577 Canaças	Rodoviária de Lisboa	www.rodoviariadelisboa.pt	AML	N		Não disponível
78	Terminal Rodoviário de Odivelas	R. Guilherme Gomes Fernandes	Rodoviária de Lisboa	www.rodoviariadelisboa.pt	AML	N		Não disponível
79	Terminal Palmela	Av. 25 de Abril, 2950 Palmela	TST	www.tsuldoitejo.pt	AML	N		Não disponível
80	Terminal de Sesimbra	Avenida da Liberdade 2970 -635 Sesimbra	Transportes Sul do Tejo	www.tsuldoitejo.pt	AML	N		Não disponível
81	Estação Rodoviária de Setúbal	Avenida 5 Outubro, N° 52, 2900-308 SETUBAL	Transportes Sul do Tejo, S.A.		AML	N		Gestão dos TST por acordo com o município de Setúbal, e é noutro local, portanto morada desatualizada
82	Estação de Sintra	Av. Dr. Miguel Bombarda, 2710-590, Sintra	Câmara Municipal de Sintra	www.cm-sintra.pt	AML	N		Não disponível
83	Estação da Portela de Sintra	Largo Vasco da Gama, 2710-450, Sintra	Câmara Municipal de Sintra	www.cm-sintra.pt	AML	N		Não disponível
84	Estação de Algueirão-Mem Martins	Largo 25 de Abril de 1974, 2725-468, Mem Martins	Câmara Municipal de Sintra	www.cm-sintra.pt	AML	N		Não disponível
85	Estação Das Mercês	Av. Miguel Torga, Caminhos de Ferro Portugueses, 2725-555, Algueirão	Câmara Municipal de Sintra	www.cm-sintra.pt	AML	N		Não disponível
86	Estação de Rio de Mouro	Rua Óscar Monteiro Torres, 2635-383 , Rio de Mouro	Câmara Municipal de Sintra	www.cm-sintra.pt	AML	N		Não disponível
87	Estação de Mira Sintra - Meleças	Mira Sintra-Meleças	Câmara Municipal de Sintra	www.cm-sintra.pt	AML	N		Não disponível
88	Estação de Aqualva - Cacém	Largo da Estação, 2735-101, Aqualva-Cacém	Câmara Municipal de Sintra	www.cm-sintra.pt	AML	N		Não disponível
89	Estação de Massamá - Barcarena	Rua Comendador Vilela, 2730, Massamá	Câmara Municipal de Sintra	www.cm-sintra.pt	AML	N		Não disponível
90	Estação de Monte Abraão	Largo da Paz, 2745, Monte Abraão	Câmara Municipal de Sintra	www.cm-sintra.pt	AML	N		Não disponível
91	Estação de Queluz - Belas	Av. António Enes, n.º 33, 2745, Queluz	Câmara Municipal de Sintra	www.cm-sintra.pt	AML	N		Não disponível
92	Estação de Vila Franca de Xira	Avenida 25 de Abril, nº11, 2600 Vila Franca de Xira	Boaviagem (Barraqueiro Transportes)	www.boa-viagem.pt	AML	N		Não disponível
93	Terminal Rodoviário de Vila Real	Rua D. António Valente da Fonseca, 5000-539 Vila Real	TRVR - Terminal Rodoviário de Vila Real, Unipessoal, Lda.	www.terminalvilareal.pt	Operador da Interface	S	N	Tem regulamento que precisa de ser atualizado
94	Terminal Rodoviário do Campo 24 de Agosto	Campo 24 de Agosto, 125 - 4300-505 Porto	Cidades e Variantes - parques de estacionamento Auto Viação Aveiroense SA	www.transdev.pt	Operador da Interface	S	S	Tem regulamento Dados não atualizados
95	Terminal Turístico Garagem Atlântico	Rua de Alexandre Herculano, 366 - 4000-053 Porto	Garagem Jardim do Carregal, Lda.	-	Operador da Interface	N		Não disponível
96	Centro Coordenador de Transportes de Pedrógão Grande	Avenida 25 de Abril	Rodoviária da Beira Litoral, S.A.	-	CIM Região de Leiria	N		Não disponível
97	Terminal Rodoviário de Figueiró dos Vinhos	Praça Simões de Almeida 1, 3260-421 Figueiró dos Vinhos	Transdev	https://www.transdev.pt/	CIM Região de Leiria	N		Não disponível
98	Terminal Rodoviário de Tavira	Rua dos Pelames	EVA - TRANSPORTES, SA	www.eva-bus.com	Operador da Interface	N		Não disponível
99	Terminal Rodoviário de Faro	Av. da República 5	EVA - TRANSPORTES, SA	www.eva-bus.com	Operador da Interface	S	S	Não disponível
100	Terminal Rodoviário de Loulé	Rua Nossa Senhora de Fátima	EVA - TRANSPORTES, SA	www.eva-bus.com	Operador da Interface	N		Não disponível
101	Terminal Rodoviário de Quarteira	Av. Sá Carneiro	EVA - TRANSPORTES, SA	www.eva-bus.com	Operador da Interface	N		Não disponível
102	Terminal Rodoviário de Albufeira	Alto dos Calções, Rua Paul Harris	EVA - TRANSPORTES, SA	www.eva-bus.com	Operador da Interface	N		Não disponível
103	Terminal Rodoviário de Lagoa	Rua Jacinto Correia	EVA - TRANSPORTES, SA	www.eva-bus.com	Operador da Interface	N		Não disponível
104	Terminal Rodoviário de Lagos	Largo Rossio S. João	EVA - TRANSPORTES, SA	www.eva-bus.com	Operador da Interface	S	S	Não consta da Lista do IMT
104	Terminal Rodoviário de Portimão	Rua da Abicada	FROTA AZUL ALGARVE, LDA	www.frotaazul-algarve.pt	Operador da Interface	N		Não disponível
105	Central de Camionagem de Macedo de Cavaleiros	Rua das Rosas, 5340-208		www.cm-macedodecavaleiros.pt	CM	N		Não disponível
106	Terminal Rodoviário de Leiria	Av. Heróis de Angola, n.º 30 2º Esq, 2400 - 153 Leiria	RDL - Rodoviária do Lis, Lda.	www.rodoviariadolis.pt	Operador da Interface	S	S	Tem regulamento
107	Terminal Rodoviário da Marinha Grande	Av. Vítor Gallo 2430 - 202 Marinha Grande	RDL - Rodoviária do Lis, Lda.	www.rodoviariadolis.pt	Operador da Interface	S	S	Tem regulamento
108	Terminal Rodoviário da Nazaré	Av. Do Município 2450 - 106, Nazaré	RDO - Rodoviária do Oeste, Lda.	www.rodoviariadooeste.pt	Operador da Interface	N		Tem regulamento
109	Terminal Rodoviário de Alcobaca	Av. Manuel da Silva Carolino 1, Alcobaca	Rodoviária do Oeste	http://rodoviariadooeste.pt/	CIM Oeste	N		Tem regulamento

Identificação do Interface/Terminal								Observações
#	Designação do Interface	Morada	Operador de Interface	Página electrónica	Fonte dos dados	Tem regulamento?	Atual	
110	Terminal Rodoviário de Alenquer (sem efeito)	AV. Eng.º Adriano Brito da Conceição	Boa Viagem	https://www.boa-viagem.pt/	CIM Oeste	N		Não disponível
111	Terminal Rodoviário das Caldas Da Rainha	R. do Dr. Leão Azedo 15, Caldas da Rainha	Rodoviária do Oeste	http://rodoviariadooeste.pt/	CIM Oeste	N		Tem regulamento
112	Terminal Rodoviário de Sobral de Monte Agraço	Av. Marquês de Pombal 94, 2590-015 Sobral de Monte Agraço	Boa Viagem	https://www.boa-viagem.pt/	CIM Oeste	N		Não disponível
113	Terminal Rodoviário de Torres Vedras	Expo Torres Morada incompleta	Barraqueiro Transportes	https://www.barraqueiro-oeste.pt/	CIM Oeste	N		Não disponível
114	Terminal Rodoviário de Ourém	Rua Dr. Neves Eliseu	Rodoviária do Tejo SA	www.rodotejo.pt	Operador da Interface	N		Não disponível
115	Terminal Rodoviário de Fátima	Av. D. José Alves Correia da Silva, 2495-402 Fátima	Rodoviária do Lis	www.rodoviariadolis.pt	Operador da Interface	S	S	Tem regulamento
116	Terminal Rodoviário de Lourinhã	Rua dos Bombeiros Voluntários, 2530 - 147 Lourinhã	RDO - Rodoviária do Oeste, Lda.	www.rodoviariadooeste.pt	Operador da Interface	S	S	Tem regulamento
117	Terminal de Peniche	Rua Dr. Ernesto Moreira, 2520 - 428 Peniche	RDO - Rodoviária do Oeste, Lda.	www.rodoviariadooeste.pt	Operador da Interface	S	S	Tem regulamento
118	Terminal Rodoviário de Rio Maior	Av. Dr. Mário Soares 2040 - 413 Rio Maior	Rodoviária do Tejo, S.A.	www.rodotejo.pt	Operador da Interface	S	S	Tem regulamento
119	Terminal Rodoviário de Santarém	Av. do Brasil 41 a 57 2005 - 136 Santarém	Rodoviária do Tejo, S.A.	www.rodotejo.pt	Operador da Interface	S	S	Tem regulamento
120	Central de Camionagem de Tomar	Av. Combatentes da Grande Guerra, 2300 - 533 Tomar	Rodoviária do Tejo, S.A.	www.rodotejo.pt	Operador da Interface	S	S	Tem Regulamento
121	Terminal Rodoviário Torres Novas	Rua do Nogueiral, Edifício Galinha, 2350-413 Torres Novas	Rodoviária do Tejo, S.A.	www.rodotejo.pt	Operador da Interface	N		Não disponível
122	Terminal de Transporte Público de Passageiros de PONTE DE SÓR	Av. da Liberdade, 25-21, Ponte de Sor	Rodoviária do Alentejo, SA	www.rodalentejo.pt	Operador da Interface	S	S	Tem regulamento; não consta do IMT
123	Terminal de Transporte Público de Passageiros de COIMBRA	Avenida Fernão de Magalhães, Edifício da Rodoviária 3000-178 Coimbra	TRANSDEV, SA	www.transdev.pt	Operador de interface	S	S	Tem regulamento; não consta do IMT
124	Terminal de Transporte Público de Passageiros de Oliveira de Azeméis	Rua Manuel Alves Soares, 3720 - 243 Oliveira de Azeméis	Caima Transportes SA	www.transdev.pt	Operador de interface	S	S	Tem regulamento; não consta do IMT

ANEXO II

COMENTÁRIOS DA AMT QUANTO À PRONÚNCIA DO IMT RECEBIDA NA AUDIÊNCIA PRÉVIA

Comentários IMT	Comentários AMT
Após análise do mesmo, informamos que partilhamos as respetivas conclusões. Avaliamos que o presente relatório contribuirá de forma muito positiva para clarificar a utilização de terminais/interfaces.	Sublinhamos positivamente a concordância com os termos do relatório.
Deixamos a sugestão de possível inclusão de referência que reforce a obrigatoriedade de cumprimento do n.º 2 do artigo 22.º, do Decreto-lei 140/2019, de 18 de Setembro, que estabelece que: <i>“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”</i> (Ponto 3 do Artigo 12.º: <i>“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.”</i>)	Concordamos e será incluído.

**COMENTÁRIOS DA AMT QUANTO À PRONÚNCIA DA TRANSDEV RECEBIDA NA
AUDIÊNCIA PREVIA**

[confidencial]

**COMENTÁRIOS DA AMT QUANTO À PRONÚNCIA DOS OPERADORES RD LIS,
RD TEJO, RD OESTE, RD ALENTEJO, TRANSLAGOS, FROTA AZUL E EVA
RECEBIDAS NA AUDIÊNCIA PREVIA**

[confidencial]

**COMENTÁRIOS DA AMT QUANTO À PRONÚNCIA DA STCP SERVIÇOS RECEBIDA NA
AUDIÊNCIA PRÉVIA**

[confidencial]

**COMENTÁRIOS DA AMT QUANTO À PRONÚNCIA DA FLIXBUS RECEBIDA NA
AUDIÊNCIA PRÉVIA**

[confidencial]

**COMENTÁRIOS DA AMT QUANTO À PRONÚNCIA DA RNE RECEBIDA NA
AUDIÊNCIA PRÉVIA**

[confidencial]

