

PARECER N.º 40/AMT/2025

[versão não confidencial]

I – DO OBJETO

1. A FlixBus Portugal, Unipessoal, Lda. (FlixBus) apresentou junto da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) um recurso, nos termos do n.º 7 do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro (DL 140/2019), contra a omissão de decisão pelo operador do Terminal Rodoviário de Coimbra.
2. Importa realçar que se tem em conta o relatório elaborado pela AMT¹, consequente da ação de supervisão às entidades gestoras de interfaces ou terminais rodoviários de serviço público de transporte de passageiros, relativamente às condições de acesso e utilização de interfaces e terminais rodoviários.
3. De acordo com o artigo 12.º do DL 140/2019, os requerentes de acesso a um terminal podem interpor recurso contra as decisões dos operadores de interfaces ou de terminais, junto da AMT, que profere a sua decisão no prazo de 15 dias após a receção de todas as informações pertinentes.
4. No quadro do recurso apresentado pela FlixBus, elencam-se os documentos associados a este processo:

[confidencial]

5. Face ao exposto a AMT está em condições de emitir uma decisão.

II – DO ENQUADRAMENTO

6. A FlixBus apresentou à AMT, [confidencial] um recurso contra a omissão de decisão pelo operador do Terminal Rodoviário de Coimbra, a TRANSDEV.
7. A FlixBus vem assim requerer à AMT o seguinte:
 - Que “*inste a TRANSDEV EXPRESSOS, UNIPESSOAL L.D.A., a TRANSDEV INTERIOR, S.A., e demais entidades do Grupo Transdev que entender relevantes, para que indiquem, de forma clara e precisa, quem é o Operador*

¹ Versão final de 22 de agosto 2024.

de Terminal atualmente responsável pelo Terminal Rodoviário de Coimbra, ao qual devem ser dirigidos os pedidos de acesso”.

- *Requer ainda que a AMT “adote devidas providências junto da TRANSDEV EXPRESSOS, UNIPESSOAL L.D.A., da TRANSDEV INTERIOR, S.A., e demais entidades do Grupo Transdev que entenda relevantes, para que sejam fornecidas, publicamente, informações claras e precisas sobre a identidade da entidade gestora do terminal em questão.”*

8. Do recurso apresentado à AMT pela FlixBus retira-se, em termos do seu enquadramento, o seguinte:

[confidencial]

9. No que aos factos diz respeito, a FlixBus refere, designadamente, o seguinte:

[confidencial]

10. No que a matéria de direito diz respeito, o recurso da FlixBus agrupa as questões de direito em aspetos de “a) *Da manifesta ausência de transparência do Operador de Terminal*” e de “b) *Da restrição do direito de acesso legalmente reconhecido à FlixBus*”.

11. Sobre a manifesta ausência de transparência do Operador de Terminal, a FlixBus menciona que:

[confidencial]

12. Relativamente à restrição do direito de acesso legalmente reconhecido à FlixBus, a FlixBus refere que:

[confidencial]

13. Em resposta ao ofício [confidencial], e no exercício do direito de pronúncia, a Transdev expõe à AMT, em [confidencial], o seguinte:

[confidencial]

III – DO PARECER

Enquadramento

14. Importa recordar que a AMT em estudo apresentado em 2018 - “*Do Novo Paradigma Regulação-Regulamentação no Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes Melhor Legislação para uma Melhor Regulação Da Legislação complementar do Regime*

*Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros*² – apresentou a sua reflexão regulatória sobre o “Acesso Equitativo e Não Discriminatório a Terminais Rodoviários e Interfaces de Transportes”.

15. A AMT constatou que:

- *“O acesso equitativo e não discriminatório a terminais (ou interfaces) de transportes é fundamental para efeitos do processo de contratualização dos serviços públicos de transporte rodoviário de passageiros, nos termos do Regulamento e do RJSPTP, sobretudo numa perspetiva jus concorrencial. Também o acesso a estas infraestruturas é de crucial importância, face a outros “mercados” nos quais seja introduzida alguma liberalização no acesso e permanência (...).*
- O n.º 4 do artigo 33.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, estabelece que *“os interfaces de transportes devem assegurar o acesso não discriminatório e a igualdade de oportunidades a todos os operadores de serviços públicos de transporte de passageiros Expresso, designadamente quanto às instalações, oficinas, estacionamento, bilheteiras, sistemas de atendimento, venda e informação ao público, podendo o respetivo regime ser estabelecido por portaria do membro do Governo responsável pela área dos transportes ou por deliberação da AMT.”*
- Não obstante a letra da lei apenas referenciar os serviços de transporte de passageiros “Expresso”, a questão coloca-se relativamente a todos os outros serviços de transporte de passageiros por modo rodoviário (serviços regulares), incluindo serviços intermunicipais e inter-regionais³.
- Ou seja, também se suscitam eventuais questões concorrenciais quanto ao acesso a terminais e interfaces de transporte rodoviário, sobretudo quando os mesmos são afetos e de utilização exclusiva de operadores de transporte público, que poderão ser (ou não) adjudicatários dos contratos de serviço

² <https://www.amt-autoridade.pt/media/1770/melhor-legisla%C3%A7%C3%A3o-para-uma-melhor-regula%C3%A7%C3%A3o.pdf>

³ Cfr. Definições constantes das alíneas r) e t) do Artigo 3.º do RJSPTP.

público nos termos do RJSPTP e do Regulamento n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro⁴.

16. O quadro legal nacional aplicável a interfaces de transportes – ou Estações Centrais de Camionagem (ECC)/Centros de Coordenação de Transportes (CCT) - remonta à década de 70 do século passado⁵. O Decreto n.º 170/71, de 27 de abril, assumindo-se como “programático”, constitui a “lei básica” dos interfaces, também denominados como “Estações Centrais de Camionagem” (ECC).
17. O regime é, em síntese, o seguinte:
- A ECC é o estabelecimento onde se concentram obrigatoriamente os locais terminais ou os locais de paragem de todas as carreiras não urbanas de transporte rodoviário de passageiros que servem os aglomerados urbanos.
 - As ECCs devem cumprir algumas funções básicas - assegurando a “comodidade dos passageiros” e a “coordenação modal” – modos ferroviário e fluvial - devendo a sua localização “aproximar-se tanto quanto possível do núcleo urbano”, devendo ser assegurada a ligação entre “os transportes urbanos e as carreiras extraurbanas”.
 - No que respeita à propriedade das ECC, dispõe o n.º 2 do artigo 7.º do diploma que o estabelecimento do ECC é “propriedade privada” (a) da pessoa coletiva de direito público que o construiu ou adquiriu (ou para quem reverteu); (b) da entidade concessionária (durante o período da “concessão”); e (c) da entidade particular que o construiu / adquiriu (uma vez reconhecido que se trata de uma ECC).
18. No que respeita às modalidades de gestão, as ECC podem ser (i) geridas diretamente pelo Estado ou pela autarquia local ou (ii) indiretamente, em regime de concessão, por “sociedade da economia privada” (que pode, nos termos do regime, ter uma participação pública).
19. Por seu turno, a Portaria n.º 410/72, de 25 de julho, que tem por base legal os normativos anteriores, aprova (a) o Caderno de Encargos-Tipo de construção/exploração de ECC;

⁴ Alterado pelo Regulamento (UE) n.º 2016/2338, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro.

⁵ *cfr.* Decreto n.º 170/71, de 27 de abril, Decreto n.º 171/72, de 18 de maio e Portaria n.º 410/72, de 25 de julho, todos publicados no Diário do Governo.

- (b) o Caderno de Encargos-Tipo da Exploração de ECC; e ainda (c) o Regulamento de exploração-tipo da ECC – nos termos do Artigo 5.º deste normativo há uma referência às questões de acesso, estabelecendo-se que a *“direção da ECC regulará a repartição dos serviços, de modo a evitar, nomeadamente, situações de vantagem concorrencial para qualquer transportador, quando dois ou mais sirvam os mesmos destinos, com os mesmos horários ou horários próximos”*.⁶.
20. Por outro lado, o RJSPTP estabelece o regime aplicável ao planeamento, organização, operação, atribuição, fiscalização, investimento, financiamento, divulgação e desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros⁷, em que a competência para planeamento, organização, desenvolvimento e articulação de infraestruturas dedicadas ao serviço público do transporte de passageiros cabe, *prima facie*, às “autoridades de transporte Locais”, no âmbito dos seus territórios e tendo em conta os modelos através dos quais decidiram exercer as suas competências.
21. Várias referências técnicas, nacionais e internacionais⁸ designam interface como o espaço físico onde é efetuada a transferência/transbordo de passageiros entre diversos modos de transporte ou entre veículos do mesmo modo, numa mesma viagem, fazendo parte integrante do sistema de transportes intermodal.
22. Os interfaces desempenham um papel determinante no funcionamento do sistema intermodal e devem garantir que a ligação entre os diversos modos de transporte se processa (i) de forma acessível e promotora da inclusão; (ii) de forma rápida e sem perdas de tempo significativas nos transbordos; (iii) em condições de conforto e de segurança para os passageiros.
23. Também o direito europeu deve ser considerado na análise desta matéria. As infraestruturas de transporte – *máxime* interfaces⁹ - devem ser colocadas à disposição

⁶ Em 1996 foram estabelecidas as normas de financiamento referentes às normas de financiamento aplicáveis à execução de empreendimentos relativos a CCT, assim como de outras infraestruturas destinadas a assegurar a melhor articulação intermodal e a melhoria da circulação viária e pedonal. Cfr. Despacho Normativo n.º 23-A/96, de 17 de julho.

⁷ O RJSPTP completa o processo de descentralização de competências e estabelece que, para prossecução das suas atribuições, as autoridades de transporte de nível local, i.e. Áreas Metropolitanas, Comunidades Intermunicipais e Municípios possuem competências no que respeita à *“organização, planeamento, desenvolvimento e articulação das redes e linhas de serviço público de transporte de passageiros, bem como dos equipamentos e infraestruturas a ele dedicados”*.

⁸ ⁸ Sobre características técnicas de interfaces de passageiros, ver Pacote da Mobilidade do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, 2011, brochuras técnicas.
http://server109.webhostingbuzz.com/~transport/conferenciamobilidade/pacmob/interfaces_tpassageiros/Interfaces_de_transportes_de_passageiros_Marco2011.pdf

⁹ O Regulamento 181/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro (art. 3.º, al. m)), define terminais como: “um terminal dotado de pessoal em que, de acordo com o percurso determinado, está prevista a paragem de um serviço regular

de todos os concorrentes, no âmbito de um procedimento de contratação de serviços de transporte público de passageiros, em igualdade de circunstâncias, incluindo-se nessa tipologia os abrigos de paragem, os terminais rodoviários e os Parques de Manobras e Oficinas, quando estes pertençam à Autoridade de Transportes.

24. Caso a Autoridade de Transportes venha a requerer, no concurso público, a utilização de terminais rodoviários, deve assegurar-se que tal requisito não constitui uma “barreira à entrada” de novos concorrentes/operadores (para além do “operador incumbente” que possa deter a propriedade e/ou assegura a gestão do terminal).
25. Além do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, no seu artigo 102.º, estabelecer a proibição de abuso de posição dominante¹⁰, a Jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia (TJUE) e o direito jus concorrencial nacional¹¹ estabelecem 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 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”*.
26. 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) e 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*

para o embarque ou desembarque de passageiros, equipado com instalações tais como balcões de registo, sala de espera ou bilheteira.”

¹⁰ 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).

¹¹ *cfr.* Regime Jurídico da Concorrência/RJC, aprovado pela Lei n.º 19/2012, de 08 de maio, conforme alterada.

abuso de posição dominante, com iguais prejuízos para as empresas e para os consumidores”¹².

27. A questão da verificação (ou não) do abuso de posição dominante¹³ em potenciais restrições de acesso a uma infraestrutura essencial, passa por uma série de análises (ou testes), a serem conduzidos pela Autoridade da Concorrência, ao abrigo da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio.
28. As questões do acesso tornam-se 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;
 - 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)¹⁴.
29. A questão da propriedade (das infraestruturas) não deve ser o fator mais importante, sendo de facto crucial garantir acesso a essas infraestruturas, de modo equitativo,

¹² 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.

¹³ 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*).

¹⁴ Cfr. OECD, Policy Roundtables, Access to Key Transport Facilities, 2006.

transparente e não discriminatório, não deixando de ter em conta as implicações da existência de diferentes regimes de propriedade (o que deve ser analisado de forma ponderada e de forma casuística, tendo em conta a realidade existente).

30. Podem existir, para alguns operadores, aquilo que o TJUE tem classificado como uma “vantagem concorrencial inerente”¹⁵, 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.¹⁶
31. Em 2023, a AMT deu início a uma ação de supervisão¹⁷ operadores/gestores de interfaces ou terminais rodoviários em todo o país face à receção de exposições sobre alegadas dificuldades de acesso a terminais.
32. No âmbito desta ação de supervisão, a AMT solicitou à Transdev, como operador do Terminal Rodoviário de Coimbra, a seguinte informação:
- *“A demonstração do 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.”*

¹⁵ Cfr. Processo T-345/03 *Evropaïki Dynamiki*, disponível em <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A62003TJ0345>

¹⁶ Cfr. mesmo Acórdão. De acordo com a jurisprudência do TJUE, essa “neutralização” apenas pode ocorrer quando seja economicamente aceitável e quando não viole direitos, quer do operador atual, quer do eventual proponente (num concurso público).

¹⁷ <https://www.amt-autoridade.pt/media/4635/comunicado-supervisao-terminais-220824.pdf>

33. Na sequência deste pedido de informação, a Transdev foi alvo de ação de supervisão, no âmbito da sua atividade de gestão de terminais, tendo-se procedido à fiscalização do Terminal Rodoviário de Coimbra.
34. Ainda no decorrer desta ação de supervisão, a AMT procedeu à audiência prévia da Transdev, tendo neste âmbito registado o seguinte:
- *“O operador declarou, quando ouvido presencialmente na AMT, que não teve conhecimento de qualquer pedido de acesso de operadores de transporte fora do grupo Transdev.*
 - *Defende a inconstitucionalidade do DL 140/2019 na parte em que contém uma restrição não autorizada do direito constitucional de propriedade privada e refere que solicitou a retirada do terminal da listagem oficial de terminais.*
 - *Com mais acutilância neste caso, constata-se a falta de rigor na descrição de funcionamento do terminal e das respetivas regras de acesso, representando tal a existência de condições deficientes e insuficientes de transparência no seu funcionamento”.*
35. O DL 140/2019 define «Interface ou terminal de transporte público de passageiros», como uma infraestrutura, equipada com instalações tais como balcões de registo, salas de espera ou bilheteira, dotada de pessoal, gerida ou detida por uma entidade pública ou privada, podendo a respetiva gestão e operação ser incluída em contrato de serviço público, onde ocorrem estacionamento ou paragens de veículos afetos aos serviços públicos de transporte de passageiros, embarque e desembarque de passageiros, bem como conexões entre esses serviço.
36. Da pronúncia da Transdev não resulta ter sido afastada qualquer uma daquelas características nem foi afastado o carácter público da sua utilização, designadamente, a existência de acesso público por qualquer utilizador ou acompanhante, pelo que improcedem os argumentos no sentido da retirada do mercado do terminal.
37. Em face das conclusões a AMT decidiu:
- Efetuar recomendações para a introdução de um conteúdo mínimo de informação e regras, mais claras e objetivas, nos regulamentos de terminais, para tornar o mercado mais transparente. Por exemplo, a divulgação de

capacidade existente, capacidade utilizada e capacidade disponível para serviços de transportes adicionais;

- Tais recomendações serão extensíveis a todos os terminais existentes no país, através de projeto de regulamento que seja sujeito a consulta pública;
- Recomendou a operadores queixosos, a apresentação de recursos dirigidos à AMT quanto a decisões concretas de recusa de acesso que não estejam objetivamente fundamentadas, para efeitos de avaliação e eventuais procedimentos contraordenacionais;
- Remeter o processo à AdC para avaliação no âmbito do Regime Jurídico da Concorrência.

38. Em 2024, a AMT emitiu o Parecer n.º 09/2024¹⁸ sobre o acesso livre e não discriminatório a um terminal rodoviário tendo concluído que:

- O operador recusou o acesso, usando o argumento de que o terminal não teria capacidade disponível, mas não concretizou tal alegação. Tal constitui recusa de acesso não fundamentada;
- O operador deve introduzir um conteúdo mínimo no regulamento de acesso e utilização do terminal (conforme estabelecido no Anexo ao parecer) bem como critérios para assegurar condições de acesso transparente, equitativo e não discriminatório ao Terminal, de acordo com o DL 140/2019;
- O operador deve responder ao pedido de acesso de forma fundamentada, no prazo máximo de 10 dias úteis após o prazo referido anteriormente, incluindo, se aplicável, alternativas efetivamente viáveis;
- O não cumprimento ou cumprimento defeituoso das determinações constantes do parecer 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 e, ainda, pela inexistência de regras de acesso e repartição da capacidade de acordo com o DL 140/2019.

39. Posteriormente, e tendo em conta as recomendações constantes do relatório da ação de supervisão, a AMT considerou ser necessário especificar o conteúdo mínimo dos

¹⁸ https://www.amt-autoridade.pt/media/4420/parecer_09_dr_14marterminal.pdf

regulamentos de funcionamento daqueles equipamentos, em cumprimento dos princípios da transparência, legalidade, prossecução do interesse público, boa administração, justiça e imparcialidade e razoabilidade.

40. E nesse contexto, a AMT aprovou o Regulamento n.º 3/2025¹⁹, de 3 de janeiro, que estabelece o conteúdo mínimo dos regulamentos de acesso e utilização de terminais ou interfaces de passageiros e critérios de acesso e repartição de capacidade, transparentes, equitativos e não discriminatórios.
41. É certo que o regulamento tem um período transitório de aplicação, mas tal não obsta ou impede a existência de um regulamento com regras mínimas de transparência, com base no Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, que não dependem das especificações do regulamento, designadamente, a indicação da capacidade utilizada e disponível.

O caso concreto

42. O recurso apresentado pela FlixBus à AMT, em [confidencial] é relativo à **omissão de decisão** pelo operador do Terminal Rodoviário de Coimbra, a TRANSDEV:
- (...) tendo a FlixBus dirigido pedidos de acesso a ambas as entidades (integrantes do Grupo Transdev), estas alegaram, sem qualquer explicação, que não ocupam a posição de Operador de Terminal, escusando-se a proferir decisão atinente ao acesso, pela FlixBus, ao Terminal Rodoviário de Coimbra. *[destaque nosso]*
 - [confidencial]
 - [confidencial]
43. Por isso requer a FlixBus à AMT o seguinte:
- “Que inste a TRANSDEV EXPRESSOS, UNIPessoal L.D.A., a TRANSDEV INTERIOR, S.A., e demais entidades do Grupo Transdev que entender relevantes, para que indiquem, de forma clara e precisa, quem é o Operador de Terminal atualmente responsável pelo Terminal Rodoviário de Coimbra, ao qual devem ser dirigidos os pedidos de acesso.

¹⁹ <https://files.diariodarepublica.pt/2s/2025/01/002000000/0024100253.pdf>

- *Requer ainda que a AMT adote devidas providências junto da TRANSDEV EXPRESSOS, UNIPessoal L.D.A., da TRANSDEV INTERIOR, S.A., e demais entidades do Grupo Transdev que entenda relevantes, para que sejam fornecidas, publicamente, informações claras e precisas sobre a identidade da entidade gestora do terminal em questão. “*

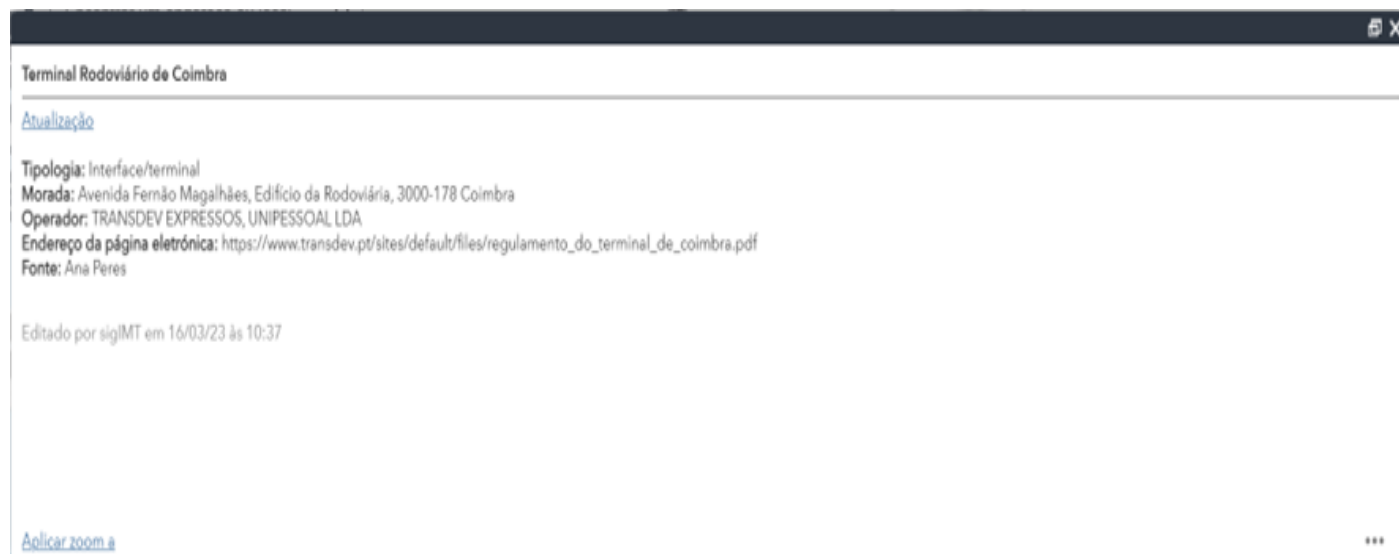
Fundamentação de facto

44. Da análise da documentação associada a este processo e das fontes de informação oficial, Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., e da Câmara Municipal de Coimbra, apurou-se o seguinte:

- O Terminal Rodoviário de Coimbra, sito na Avenida Fernão de Magalhães, Edifício da Rodoviária, 3000-178 Coimbra, é utilizado como terminal de diversos serviços de transportes públicos de passageiros, quer das redes intermunicipais, quer da rede expresso, conforme o atesta a comunicação enviada pelo Município de Coimbra à AMT, em 26 de dezembro de 2024, corroborado ainda pela informação constante da listagem de interfaces de transporte público de passageiros e terminais rodoviários²⁰, gerido sob a responsabilidade do IMT, nos termos do n.º 3 do artigo 12.º do DL 140/2019.

[confidencial]

Fonte: Comunicação do Município de Coimbra

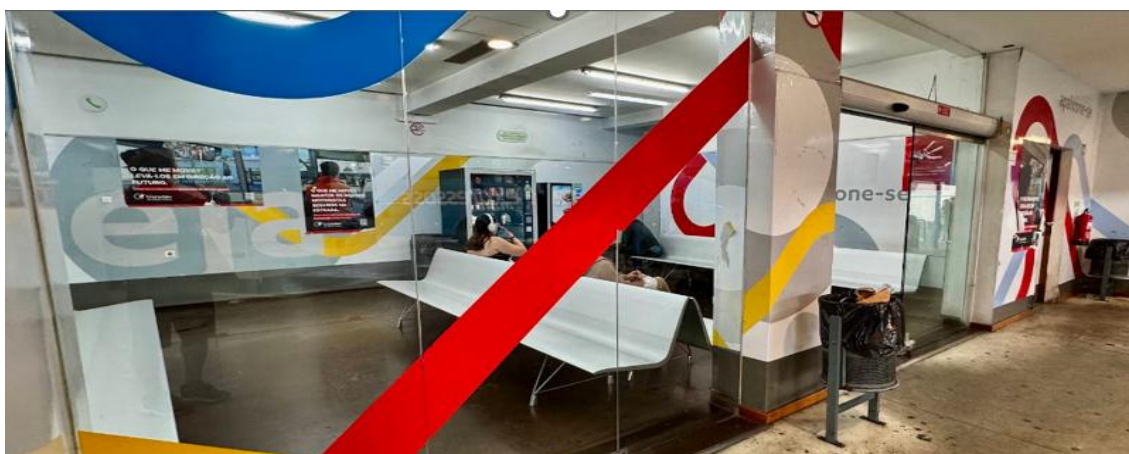
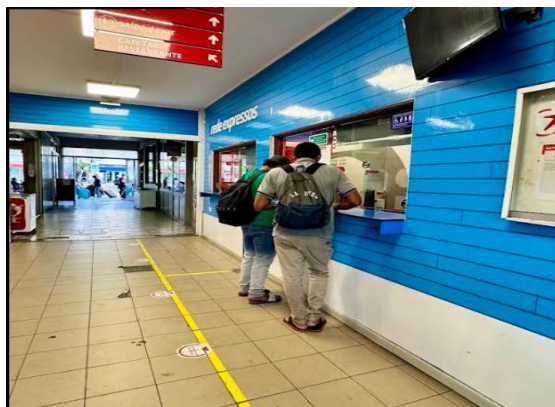


²⁰ [Mapa de Interfaces \(público\)](#)

Fonte: Sítio da Internet do IMT, I.P. (data: 14/03/2025)

- Complementarmente, as seguintes evidências, recolhidas de fontes de acesso público (*google maps*) comprovam que o Terminal Rodoviário de Coimbra é uma infraestrutura, equipada com instalações tais como balcões de registo, salas de espera ou bilheteira, onde ocorrem estacionamento ou paragens de veículos afetos aos serviços públicos de transporte de passageiros, embarque e desembarque de passageiros.





- Adicionalmente, é ainda é possível confirmar que o Terminal Rodoviário de Coimbra está dotado de serviços de **bilheteira**, que para além de servirem a

Transdev servem ainda a Rede Nacional de Expressos²¹ (no caso da Rede Nacional de Expressos verifica-se, indubitavelmente, que o embarque e passageiros em Coimbra ocorre no Terminal Rodoviário de Coimbra).

Bilheteira – Transdev

Agente - Terminal Rodoviário Rua Poeta João Roiz 6000-260 Castelo Branco Ver no Google Maps 2.ª a 6.ª: 06h - 21h30. Sáb.: 07h - 19h30. Dom.: 08h - 21h30 Serviços: Carreiras, Despachos, Expressos, Internacional	Bilheteira Transdev Rua da Boavista, 34 4550-117 Castelo de Paiva Ver no Google Maps 2.ª a 6.ª: 09h - 12h / 14h30 - 17h Serviços: Carreiras	Agente - Quiosque TótoCastrense Av. General Humberto Delgado 16 3600-187 Castro Daire Ver no Google Maps 2.ª a 6.ª: 08h - 19h / Sáb.: 08h - 16h00 Serviços: Expressos	Agente - ENCEL Av. de Casas de Soeiro 6360-220 Celorico da Beira Ver no Google Maps 2.ª a 5.ª: 08h - 21h. Sáb.: 08h - 21 h. Dom.: 08h - 24h Serviços: Despachos, Expressos, Internacional
Celorico de Basto Bilheteira Transdev Rua Dr. Baltazar Rebelo de Sousa, Mercado Municipal - loja 11 4890-226 Celorico de Basto Ver no Google Maps 2.ª a 6.ª: 09h - 12h / 14h30 - 17h Serviços: Carreiras, Despachos, Expressos, Internacional	Coimbra Bilheteira Transdev Avenida Fernão Magalhães 3000-178 Coimbra Ver no Google Maps Diariamente: 07h15 - 22h15. Despachos: 09h00 - 17h00 Serviços: Carreiras, Despachos, Expressos, Internacional	Coimbra Agente - Loja Infomobilidade Avenida Central - Loja do Cidadão 3000-607 Coimbra Ver no Google Maps 2.ª a 6.ª: 08h30 - 19h30. Sáb.: 09h30 - 15h Serviços: Carreiras	Covilhã Agente - Terminal Rodoviário Alameda Europa 6200-546 Covilhã Ver no Google Maps Diariamente: 08h30 - 18h00 Serviços: Carreiras, Despachos, Expressos, Internacional
Esposende Agente Esposende - AVMinho Travessa Vasco da Gama, 14 4740-302 Esposende Ver no Google Maps	Fafe Agente - Terminal Rodoviário Avenida do Brasil, 5 4820-121 Fafe Ver no Google Maps	Figueira da Foz Bilheteira Transdev Av. Saraiva de Carvalho 3088-055 Figueira da Foz Ver no Google Maps	Fundão Agente - Terminal Rodoviário Avenida Dr. Alfredo Mendes Gil 6230-387 Fundão Ver no Google Maps

Fonte: site da Transdev

Bilheteira – Rede Nacional de Expressos

²¹ [Pontos de Venda e Embarque](#)

rede expressos

Notícias | Wix | Resultados | Sincronizar | Resultados | Contactar | Rede Expressos

Pontos de Venda e Locais de Embarque
O horário de funcionamento está sujeito a variações. Obrigado pela sua compreensão, estamos a tomar todas as medidas de precaução para proteger os nossos funcionários e clientes.

Nossa rede de vendas e pontos de embarque
A Rede Expressos tem uma vasta rede de agentes, disseminada por todo o país. Consulte aqui as suas moradas e veja também onde pode embarcar nas nossas viaturas.

Coimbra

Coimbra

RODOVIÁRIA BEIRA LITORAL
Av. Fernão Magalhães, 627
3000-178
Bilheteira: 225100100
Embarque: RODOVIÁRIA BEIRA LITORAL

Bilheteiras

	Bilheteiras	Encerradas
Segunda	07:15-22:00	10:00-17:00
Terça	07:15-22:00	10:00-17:00
Quarta	07:15-22:00	10:00-17:00
Quinta	07:15-22:00	10:00-17:00
Sexta	07:15-22:00	10:00-17:00
Sábado	07:15-22:00	Encerrado / Closed
Domingo	08:45-22:00	Encerrado / Closed

Direções

rede expressos

Accesos rápidos
Bilhetes e horários
FAQs

Siga as nossas novidades
Veja as novidades no nosso feed de Instagram e correio eletrónico no Facebook, inscreva-se no nosso canal.

Fonte: site da Rede Nacional Expressos

- As questões relativas à gestão da infraestrutura, Terminal Rodoviário de Coimbra, como sejam as - (i) elaborar e de publicitar o regulamento de acesso e utilização do terminal; e (ii) transmitir ao IMT, I.P., a informação sobre o terminal, para efeitos do cumprimento do n.º 3 do artigo 12.º do DL 140/2019 – têm sido asseguradas pela Transdev, conforme se comprova pelos documentos constantes do processo.

REGULAMENTO
TERMINAL DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS
DE COIMBRA

O presente Regulamento do Terminal de Transporte Público de Passageiros de Coimbra é elaborado nos termos do previsto no Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro.

Artigo 1.º
(Objetivo e âmbito de aplicação)

O presente Regulamento destina-se a assegurar a organização e a exploração do Terminal de Transporte Público de Passageiros de Coimbra, doravante identificado como TERMINAL.

[confidencial]

45. Face aos factos e evidências apurados, afigura-se demonstrada que o Terminal Rodoviário de Coimbra é uma infraestrutura, equipada com instalações tais como salas de espera ou bilheteira, onde ocorrem estacionamento ou paragens de veículos afetos aos serviços públicos de transporte de passageiros, e embarque e desembarque de passageiros.
46. Verifica-se ainda demonstrado que a Transdev direta ou indiretamente, através da Transdev Expressos, Unipessoal Lda. é, de facto, o operador do Terminal Rodoviário de Coimbra, a quem compete, nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 12.º do DL 140/2019., gerir a referida infraestrutura, aprovar as condições de acesso e os tarifários, alocar a capacidade e estabelecer os horários e escalas, para além de ser também utilizador do referido terminal.
47. A Transdev tem defendido que *“não é esta empresa operadora de qualquer terminal rodoviário de Coimbra”* e que *“o imóvel melhor identificado em 4.²² do recurso apresentado não está aberto ao mercado”*.

²² [confidencial]

48. Contudo, a Transdev não apresenta, na pronúncia enviada à AMT, em [confidencial] e em outras comunicações anteriores enviadas ao IMT e à FlixBus, quaisquer fundamentos, de facto e de direito, que suportem a sua argumentação de não considerar o Terminal Rodoviário de Coimbra um terminal na aceção da alínea a) do n.º 1 do artigo 12.º do DL 140/2019.

49. [confidencial]

Fundamentação de direito

50. Atualmente o regime jurídico que regula o acesso a interfaces e terminais de transporte público de passageiros encontra-se consagrado no DL 140/2019.

51. O DL 140/2019, consagra o princípio de 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.

52. Nos termos do n.º 1 do artigo 12.º do DL 140/2019, entende-se por:

- *«Interface ou terminal de transporte público de passageiros», uma infraestrutura, equipada com instalações tais como balcões de registo, salas de espera ou bilheteira, dotada de pessoal, gerida ou detida por uma entidade pública ou privada, podendo a respetiva gestão e operação ser incluída em contrato de serviço público, onde ocorrem estacionamento ou paragens de veículos afetos aos serviços públicos de transporte de passageiros, embarque e desembarque de passageiros, bem como conexões entre esses serviços;*
- *«Operador de interface ou de terminal», a entidade, pública ou privada, que gere as referidas infraestruturas, que aprova as condições de acesso e os tarifários, aloca a capacidade e estabelece os horários e escalas;*
- *«Alternativa viável», a existência de outro terminal economicamente aceitável para o transportador, que proporcione uma infraestrutura comparável e ligação ao terminal inicialmente solicitado, que possibilite o acesso dos passageiros a outros meios de transporte público e que permita ao transportador realizar o serviço de transporte de passageiros em causa de uma forma semelhante à do terminal inicialmente solicitado.*

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

54. 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”.
55. 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).
56. E nos termos dos n.ºs 5 e 6 do artigo 12.º os operadores de interfaces ou de terminais rodoviários devem:
- “Tomar uma decisão relativamente a um pedido de acesso no prazo máximo de 30 dias a contar da data da sua apresentação” - A apresentação de tal “alternativa” deve acompanhar a resposta ao pedido de acesso (recusado);
 - “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.”
57. 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”.
58. 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.

59. Importa ainda sublinhar que à constatação da falta de fundamentação de uma decisão negativa de acesso a um terminal não pode corresponder uma constatação de existência de capacidade de tal infraestrutura.
60. A constatação de capacidade existente deve reportar-se a um número de lugares eventualmente disponíveis, mas também aos horários efetivamente disponíveis e não utilizados e da conjugação de tais variáveis se obterá o efetivo e determinado acesso a conceder.
61. No que ao caso concreto diz respeito, não resultam dados que permitam comprovar e determinar ambas as variáveis e, por isso, a Transdev deve dar cumprimento ao que lhe é legalmente exigível, ou seja, informar a Flixbus dos lugares e horários disponíveis.
62. [confidencial]
63. Para além de que viola o princípio da boa-fé, considerar que perante pedidos concretos de sucesso seja admissível uma resposta negativa genérica, sem mais, e sem informação, por essa via ou por publicitação das características do terminal, de que lugares estão disponíveis. Se de outra forma fosse, o requerente teria de fazer sucessivos pedidos de horários até que, por alguma sorte, coincidisse com os lugares disponíveis. [confidencial]
64. A este propósito, constitui entendimento da AMT que:
 - A não inclusão no regulamento das regras de programação da repartição de capacidade, 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 DL 140/2019;
 - Tal facto não pode ser justificado pela alegada ausência de definições quanto aos conceitos de capacidade, regras de programação e repartição da capacidade da interface ou terminal no DL 140/2019;
 - 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;

- 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 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;
- Caso contrário, os gestores dos terminais não conseguiriam gerir, até hoje, os equipamentos e os seus próprios serviços;
- No limite poder-se-ia questionar a existência de algumas regras diferenciadas - por exemplo a consideração de tempos de paragem demasiado extensos para evitar a paragem/utilização de outros serviços;
- No entanto, a ausência de divulgação de qualquer informação pública, minimamente estruturada e objetiva e mensurável, constitui uma clara violação legal, que não se considera justificável com a alegada ausência de conceitos técnicos (indefinição técnica);
- 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 às instalações, oficinas, estacionamento, bilheteiras, sistemas de atendimento, venda e informação ao público.

65. Por outro lado, a recusa, sem fundamentação, de acesso:

- Pode configurar comportamento censurável a nível concorrencial, designadamente exploração abusiva de uma posição dominante no mercado, nos termos da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio;
- Configura contraordenações graves, sancionadas com coima de (euro) 1500 a (euro) 7500 aplicável a pessoas coletivas, nos termos da alínea i) do n.º 1 do artigo 17.º do DL 140/2019.

66. No entanto:

- 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;

- Da não fundamentação de acesso não decorre, consequentemente, uma obrigatoriedade ou possibilidade de acesso, sem mais.

IV – AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS

67. Para efeitos de audiência de interessados, nos termos do artigo 121.º do Código do Procedimento Administrativo, a Flixbus, a Transdev e a Câmara Municipal de Coimbra, foram notificadas, respetivamente, através dos ofícios [confidencial], para se pronunciarem, caso assim o entendessem, sobre o Projeto de Parecer emitido pela AMT.
68. Exerceram o direito de audiência prévia as seguintes partes interessadas:
- A FlixBus
 - A Transdev

Pronúncia da Flixbus

69. A Flixbus, em sede de audiência de interessados, expõe, em suma, o seguinte:
- 69.1 A FlixBus contesta a posição assumida pela Transdev relativamente ao Terminal Rodoviário de Coimbra, rejeitando a alegação de que o imóvel não é um terminal rodoviário nos termos do Decreto-Lei n.º 140/2019.
- 69.2 [confidencial]
- 69.3 A FlixBus denuncia práticas de exclusão anticoncorrencial, [confidencial]
- 69.4 Aponta, ainda, várias irregularidades, designadamente *i)* a ausência de identificação clara do operador, *ii)* a falta de atualização do regulamento do terminal, *iii)* a prestação de informações falsas ou omissas às autoridades reguladoras, e *iv)* a ausência de critérios públicos de alocação de capacidade. Solicita que tais falhas sejam reconhecidas no parecer da AMT, com apelo à aplicação das sanções previstas (coimas e eventuais sanções acessórias), e que o processo seja comunicado à Autoridade da Concorrência, por envolver práticas restritivas da concorrência.
- 69.5 Por fim, a FlixBus vem requerer que a AMT determine à Transdev que conceda o acesso ao terminal em condições equitativas, e não apenas que responda ao pedido da FlixBus, reforçando a necessidade de uma atuação firme e regulatória efetiva por parte do regulador.

Pronúncia da Transdev

70. Notificada para se pronunciar, vem a Transdev, em sede de audiência de interessados, expor, em suma, o seguinte:

70.1 A Transdev Expressos, Unipessoal Lda., no exercício do seu direito de audiência prévia, contesta o projeto de decisão da AMT, invocando a inconstitucionalidade e ilegalidade do Decreto-Lei n.º 140/2019, por violar o direito de propriedade privada consagrado no artigo 62.º da Constituição.

70.2 Defende que o imóvel sito na Av. Fernão de Magalhães, em Coimbra, está arrendado e, por isso, sujeito ao regime do Código Civil, não podendo ser imposto o seu uso a terceiros de forma compulsiva.

69.6 Acrescenta que o imóvel tem uso exclusivo pelas empresas do grupo Transdev e suas participadas, conforme transmitido à AMT [confidencial]

70.3 Mais vem referir a Transdev que as instalações não se destinam a servir de Terminal Rodoviário, na aceção do Decreto-Lei n.º 140/2019, e sim, a uma garagem de recolha de veículos e de acesso restrito aos veículos propriedade do Grupo.

70.4 Critica, por isso, a manutenção da designação do imóvel como terminal rodoviário no *site* do IMT, apesar de sucessivos pedidos de correção.

70.5 Por fim, assinala a existência, em Coimbra, de um terminal rodoviário junto à estação de Coimbra B, que está a ser requalificado e que pode servir todos os operadores.

70.6 Conclui a Transdev que deverá ser alterado o sentido da decisão, por violação de direitos constitucionais, legais e contratuais.

Análise da pronúncia da Flixbus

71. Com base na argumentação apresentada pela Flixbus em sede de audiência de interessados, e atendendo à documentação e elementos probatórios juntos ao processo, confirma-se que:

71.1 Está comprovada a natureza pública e funcional do Terminal Rodoviário de Coimbra, sito, na Av. Fernão de Magalhães, em Coimbra, na aceção do Decreto-Lei n.º 140/2019.

71.2 A Transdev atua como Operador de Terminal, assumindo funções legais e operacionais nesse âmbito.

71.3 Subsistem práticas violadoras do regime legal de acesso, da transparência e da concorrência, nomeadamente:

- A não resposta fundamentada aos pedidos de acesso da FlixBus;
- A não publicitação das regras de acesso e da capacidade do terminal;
- A não atualização do regulamento do terminal;
- A ausência de identificação clara do operador responsável;
- A ausência de divulgação de regras de programação da capacidade e de horários disponíveis.

Análise da pronúncia da Transdev

72. A questão da inconstitucionalidade de normas jurídicas suscitada pela Transdev, relativamente ao Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, insere-se no âmbito das competências exclusivas do Tribunal Constitucional, nos termos do ordenamento jurídico português, razão pela qual a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), enquanto entidade administrativa independente, não pode pronunciar-se sobre tal matéria.
73. Nos termos do artigo 281.º da Constituição da República Portuguesa (CRP), cabe ao Tribunal Constitucional apreciar a inconstitucionalidade de quaisquer normas, nomeadamente, por via da fiscalização abstrata ou concreta da constitucionalidade. Esta competência é exclusiva e está claramente delimitada pela Constituição como um garante da separação de poderes e da proteção dos direitos fundamentais.
74. Qualquer interpretação em sentido diverso violaria o princípio da legalidade e o princípio da separação de poderes consagrados nos artigos 3.º e 111.º da CRP, pondo em causa a segurança jurídica e a unidade do sistema judicial.
75. Assim, e no que se refere à alegada inconstitucionalidade, conclui-se que a AMT não dispõe de competência para se pronunciar sobre a tal matéria.
76. No que concerne à alegação apresentada pela Transdev, no sentido de que o espaço em apreço não consubstancia um Terminal Rodoviário de Passageiros, e sim uma garagem de utilização privada, cumpre referir que as evidências constantes dos autos apontam em sentido diametralmente oposto, infirmando tal pretensão.
77. Com efeito, de acordo com a informação oficial prestada pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT, I.P.), o espaço em causa integra a listagem de interfaces de transporte público de passageiros e de terminais rodoviários sob a responsabilidade daquele Instituto, o que, só por si, permite desde logo afastar a natureza de instalação de uso meramente privado.

78. Acresce que, conforme verificado através de fontes de acesso público, designadamente imagens e informações disponibilizadas na plataforma *Google Maps*, é possível constatar que o denominado Terminal Rodoviário de Coimbra corresponde, na prática, a uma infraestrutura afeta ao transporte público rodoviário de passageiros, dispondo de instalações e equipamentos típicos de um terminal rodoviário, como sejam balcões de atendimento ao público, salas de espera, bilheteiras, bem como zonas destinadas ao estacionamento, paragem, embarque e desembarque de veículos e passageiros afetos a serviços públicos de transporte.
79. Adicionalmente, confirma-se que no Terminal Rodoviário de Coimbra operam efetivamente serviços de bilheteira afetos não apenas à Transdev, mas igualmente à Rede Nacional de Expressos, sendo inequívoco que, no que respeita a esta última, o embarque e desembarque de passageiros em Coimbra ocorre precisamente nas instalações ora em análise.
80. Por fim, importa ainda sublinhar que a gestão da infraestrutura tem vindo a ser assegurada pela própria Transdev, a qual tem adotado condutas que consubstanciam o exercício das obrigações legalmente previstas para os operadores de terminais rodoviários, designadamente, **(i)** a elaboração e publicitação do regulamento de acesso e utilização do terminal, e **(ii)** a transmissão ao IMT, I.P. da informação prevista no n.º 3 do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 10 de setembro, conforme resulta da documentação constante do processo.

V – DA DECISÃO E DETERMINAÇÕES

81. Em face do exposto, e atendendo ao conjunto consistente de evidências documentais e factuais que comprovam a natureza pública e funcional do Terminal Rodoviário de Coimbra, sito, na Av. Fernão de Magalhães, em Coimbra, não poderá, pois, ser dada razão à Transdev quanto à alegada qualificação do espaço como mera garagem de utilização privada.
82. Deste modo, o projeto de decisão, anteriormente comunicado em audiência dos interessados, converte-se em decisão final, sem prejuízo da tramitação autónoma das eventuais infrações contraordenacionais.
83. Assim, na conjugação dos interesses de agentes económicos e seus ativos, de investidores no setor, de autoridades públicas e dos passageiros, nos termos das

alíneas a), e), h), m), e q) do n.º 1 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, bem como do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de novembro:

- O Terminal Rodoviário de Coimbra é uma «interface ou terminal de transporte público de passageiros», na aceção do artigo 12.º do DL 140/2019, encontrando-se equipada com instalações tais como salas de espera ou bilheteira, onde ocorrem estacionamento ou paragens de veículos afetos aos serviços públicos de transporte de passageiros, e embarque e desembarque de passageiros, conforme evidenciado neste parecer;
- A Transdev, direta ou indiretamente, através da Transdev Expressos, Unipessoal Lda. é, de facto, o operador do Terminal Rodoviário de Coimbra, a quem compete, nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 12.º do DL 140/2019., gerir a referida infraestrutura, aprovar as condições de acesso e os tarifários, alocar a capacidade e estabelecer os horários e escalas;
- A Transdev, direta ou indiretamente, através da Transdev Expressos, Unipessoal Lda. é ainda o utilizador do Terminal Rodoviário de Coimbra.

84. Nesse sentido, considera-se estar em causa:

- A recusa de acesso a interfaces ou a terminais de transporte público de passageiros e a não autorização de paragem sem fundamentação, constitui um ilícito contraordenacional punível com coima de €500 (quinhentos) a €2.500 (dois mil e quinhentos), nos termos da alínea i) do n.º 1 do artigo 17.º;
- O incumprimento da obrigação de publicitação de informações relativas a interfaces ou a terminais, nos termos do n.º 6 do artigo 12.º, constitui um ilícito contraordenacional punível com coima de € 500 (quinhentos) a € 2500 (dois mil e quinhentos), nos termos da alínea e) do n.º 2 do artigo 17.º.

85. Nesse sentido, determina-se à *Transdev Expressos, Unipessoal L.D.A* que no prazo máximo de 10 dias:

- Responda ao pedido de acesso da FlixBus, constante do ponto 29 do recurso da FlixBus, de forma detalhada e fundamentada relativamente aos horários solicitados por aquele operador;
- Publicite, na página da internet do terminal rodoviário de Coimbra, de informação relativa à ocupação do terminal, designadamente, lugares e

horários disponíveis no terminal em causa, que permita à FlixBus, ou a outros operadores, apresentar pedidos de acesso ao referido terminal, mais estruturados e informados;

- Comunique à AMT e à FlixBus a informação relativa a todos os horários ocupados e disponíveis, bem como os critérios seguidos para a sua alocação.

86. A *Transdev Expressos, Unipessoal L.D.A* fica ainda obrigada, nos termos do artigo 23.º do Regulamento n.º 3/2025, de 3 de janeiro, a comunicar à AMT, no prazo de 5 dias (importa sublinhar que a fixação deste prazo, inferior aos 10 dias previstos no artigo 86.º do CPA, surge como consequência direta da obrigação prevista no n.º 2 do artigo 22.º do Regulamento n.º 3/2025, de 3 de janeiro, em que os operadores de terminais ou interfaces têm de comunicar ao IMT e à AMT, no prazo de 10 (dez) dias úteis após o fim do prazo do 3 meses após a publicação do mencionado Regulamento, ou seja no dia 17 de abril de 2025, as alterações introduzidas aos regulamentos de acesso e utilização do terminal ou interface rodoviário.):

- A identificação da empresa do grupo empresarial que efetivamente utiliza e faz a gestão daquelas instalações, independentemente de considerar as mesmas incluídas ou não no âmbito do DL 140/2019, no caso de não ser ela própria;
- No mesmo prazo, remeter o presente parecer à referida empresa, se não for a própria, a responsável pela gestão das instalações;
- O Regulamento, bem como os anexos relativos a serviços e outras condições de acesso e utilização;
- A identificação do Operador do terminal ou interface;
- Toda e qualquer entidade que nos termos do artigo 4.º exerça funções na gestão do terminal ou interface;
- No caso previsto no ponto anterior, informação clara sobre as competências que, a qualquer título, foram cedidas ou transmitidas;
- Especificação sobre os elementos que compõem a infraestrutura, designadamente, instalações, balcões de registo, salas de espera ou bilheteira, pessoal, lugares de estacionamento ou paragens de veículos e embarque e desembarque de passageiros, bem como de serviços associados e disponíveis;

- O sítio da internet onde se encontra publicado o Regulamento.

87. A *Transdev Expressos, Unipessoal L.D.A*, no prazo máximo de 10 dias, a contar da receção deste parecer, deve dar cumprimento às determinações efetuadas, sob pena de incumprimento de decisão e determinação, emitida pela AMT no exercício dos seus poderes de regulação, de promoção e defesa da concorrência e de supervisão, o que constitui, a prática de contraordenação, punível com coima de € 5 000,00 a € 44 891,81, nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 40.º dos Estatutos da AMT, aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio.
88. A apreciação das referidas condutas, do ponto de vista contraordenacional, ocorrerá em processo autónomo.
89. O não cumprimento das determinações, em tempo ou de forma imperfeita, poderá levar à emissão de instrução vinculativa por parte desta Autoridade, sem prejuízo da aplicação das contraordenações e sanções acessórias, previstas nos artigos 17.º e 18.º do DL 140/2019.

Lisboa, em 17 de julho de 2025.

A Presidente do Conselho de Administração

Ana Paula Vitorino