

PARECER N.º 67/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 decisão do operador do Terminal de Caldas da Rainha (RDO – Rodoviária do Oeste) de acesso àquele terminal.
2. A título de enquadramento para a análise do recurso interposto, importa ter em conta as recomendações proferidas no 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, de onde se realça a indicação para que os operadores queixosos instruissem o processo de recurso junto desta autoridade.
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. Para que a AMT detivesse todas as informações pertinentes, foram desenvolvidas diversas diligências. A saber:

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

II – DO ENQUADRAMENTO

Recurso da FlixBus

6. A FlixBus apresentou à AMT, a 9 de janeiro de 2025, um recurso contra a decisão do operador do Terminal Rodoviário de Caldas da Rainha (RDO), de recusa de acesso pela FlixBus ao “*Terminal Rodoviário de Caldas da Rainha, socorrendo-se*

¹ Versão final de 22 de agosto 2024.

de uma vaga justificação incapacidade de resposta do Terminal para os serviços solicitados”.

7. A FlixBus vem assim requerer à AMT o seguinte:

[confidencial]

8. Sobre a resposta de indeferimento da RDO, a FlixBus refere que:

[confidencial]

Pronúncia da Rodoviária do Oeste, Lda. (RDO)

9. [confidencial]

10. Pelo exposto na pronúncia, a RDO *“requer à AMT que atenda à presente pronúncia da RDO e, em consequência, rejeite, na totalidade, o recurso apresentado pela FlixBus”.*

11. Posteriormente, em 18 de fevereiro de 2025, a AMT solicitou à RDO, através de mensagem de correio eletrónico, a prestação dos seguintes esclarecimentos:

12. [confidencial]

13. Em 3 de março de 2025, a RDO responde ao pedido de esclarecimento formulado pela AMT, apenas na parte relativa *“ao pedido da FlixBus, ser aceite, total ou parcialmente”*, apresentando o seguinte:

[confidencial]

III – DO PARECER

Enquadramento

Estudo da AMT² (apresentado em 2018)

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”* – apresentou a sua reflexão regulatória sobre o *“Acesso Equitativo e Não Discriminatório a Terminais Rodoviários e Interfaces de Transportes”*.

² [Estudo da AMT, apresentado em 2018](#)

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-regionais*
- *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 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)

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

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

- 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; (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*

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.

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. As 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 de todos os concorrentes, no âmbito de um procedimento de

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

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*

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

*operadores, implicava formas subtis ou “secundárias” de 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 de 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/realocação da capacidade existente seja desejável, do ponto de vista da concorrência, favorecendo os consumidores (passageiros)¹⁴.

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.

29. A questão da propriedade (das infraestruturas) não deve ser o aspeto mais importante, sendo de facto crucial 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 (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

Ação de supervisão da AMT¹⁷ (iniciada em 2023)

31. Em 2023 a AMT deu início a uma ação de supervisão 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 da referida ação, a FlixBus remeteu à AMT uma lista de terminais, onde se incluía o terminal rodoviário de Caldas da Rainha, aos quais alegou não conseguir aceder ou teria limitações no número de linhas e horários.
33. Analisado o Regulamento do Terminal¹⁸, constatou-se a inexistência de indicação de regras de programação e de repartição da capacidade.
34. Os representantes legais do operador comunicaram à AMT, no âmbito da ação de supervisão, o seguinte:
 - Dificuldades no que concerne ao cumprimento da indicação da capacidade do terminal no respetivo regulamento de acesso e utilização pelo facto de,

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 [Relatório final da ação de supervisão da AMT](#)

¹⁸ [Regulamento do Terminal Rodoviário de Caldas da Rainha](#)

em termos operacionais, não conseguirem aplicar o conceito de “capacidade do terminal”, por este se revelar um conceito puramente teórico;

- Na reunião de 22 de março de 2023, o operador declarou que os pedidos de acesso ao terminal rodoviário de Caldas da Rainha são avaliados tendo por base dois critérios: i) o cumprimento dos mecanismos formais estipulados no regulamento; ii) a disponibilidade de cais em função do horário pretendido;
- Em comunicação remetida a 7 de junho de 2023, informaram da capacidade do terminal rodoviário de Caldas da Rainha, designadamente o número de toques por ano, mês e dia, no entanto, tal informação foi disponibilizada em formato de listagem, e por essa via não incluída até à data em versões atualizadas dos Regulamentos;
- Não foram recusados pedidos de acesso ao terminal rodoviário de Caldas da Rainha, tendo todas as solicitações efetuadas pelos operadores rodoviários sido aceites. Assim, reafirmaram que, à data da ação, que a taxa de resposta era 100% positiva.

35. A este propósito, constitui entendimento da AMT o seguinte:

- A não inclusão no regulamento das regras de programação da repartição de capacidade, constitui um ilícito contraordenacional, punível com coima de €500 (quinhentos) a €2500 (dois mil e quinhentos) aplicável a pessoas coletivas, 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 ao interface e quanto às instalações, oficinas, estacionamento, bilheteiras, sistemas de atendimento, venda e informação ao público.

36. 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 contraordenação grave, sancionada com coima de €1500 (mil e quinhentos) a €7500 (sete mil e quinhentos) aplicável a pessoas coletivas, nos termos da alínea i) do n.º 1 do artigo 17.º do DL 140/2019.

37. 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, conseqüentemente, uma obrigatoriedade ou possibilidade de acesso, sem mais.

38. A ação de supervisão da AMT concluiu o seguinte¹⁹:

- Existe falta de transparência e rigor na definição de regras de acesso, utilização e quanto à repartição da capacidade de terminais rodoviários;
- Existem indícios de decisões não fundamentadas de recusa e de ausência de decisão quanto a pedidos de acesso a terminais rodoviários, mesmo quando existe capacidade disponível para acolher novos serviços;
- Tais indícios surgem, designadamente, em situações em que os proprietários daquelas infraestruturas são também operadores concorrentes das empresas que pretendem aceder ao mercado;
- Existe falta de transparência na definição de regras e responsabilidades de operadores de interfaces e proprietários (incluindo autarquias), quando são entidades diversas.

39. Em face das conclusões a AMT decidiu, designadamente, que:

- Os operadores dos terminais rodoviários incluíssem, nos regulamentos dos terminais, um conteúdo mínimo de informação e regras, mais claras e objetivas, para tornar o mercado mais transparente. Por exemplo, a divulgação de capacidade existente, capacidade utilizada e capacidade disponível para serviços de transportes adicionais;
- Os operadores queixosos, em caso de recusa não fundamentada ou de ausência de decisão no prazo estabelecido legalmente, apresentassem recurso dirigido à AMT, para efeitos de avaliação e eventuais procedimentos contraordenacionais;
- Remeter o processo à AdC para avaliação no âmbito do Regime Jurídico da Concorrência.

40. Tendo em conta as recomendações constantes do relatório da ação de supervisão, a AMT reconheceu ser necessário especificar o conteúdo mínimo dos regulamentos de funcionamento daqueles equipamentos, em cumprimento dos

¹⁹ Ponto 6 do Relatório Final da Ação de Supervisão (22 de agosto de 2024)

princípios da transparência, legalidade, prossecução do interesse público, boa administração, justiça e imparcialidade e razoabilidade.

41. E nesse contexto, a AMT aprovou o Regulamento n.º 3/2025²⁰, 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.

O caso concreto

42. 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.*

43. O n.º 2 do artigo 12.º do DL 140/2019, 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*

²⁰ <https://files.diariodarepublica.pt/2s/2025/01/002000000/0024100253.pdf>

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

44. Acrescenta o n.º 4 do artigo 12.º do mesmo decreto-lei 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”* (alínea c) do n.º 1 do artigo 12.º do DL 140/2019).
46. E nos termos dos n.ºs 5 e 6 do artigo 12.º do DL 140/2019 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.”*
47. Por outro lado, o n.º 8 do artigo 12.º do DL 140/2019 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”.*
48. 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.

49. Ora, a FlixBus apresentou à AMT um recurso contra a decisão do operador do Terminal de Caldas da Rainha (RDO – Rodoviária do Oeste, Lda.), com base na alegação de que este tem impedido a sua pretensão de acesso ao Terminal Rodoviário de Caldas da Rainha, quer para o lançamento de novas linhas, quer para o reforço dos horários das linhas atualmente existentes, sem fundamentar tal decisão, e, por isso, veio requerer à AMT o seguinte:

- *“A apreciação da decisão da Rodoviária do Oeste mediante a qual foi negado provimento ao pedido de acesso, pela FlixBus, ao Terminal Rodoviário de Caldas da Rainha, por referência aos novos horários propostos para as linhas 1017 e 1035;*
- *Que declare a desconformidade do indeferimento com o disposto no Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro;*
- *Que substitua a decisão adotada pelo Operador de Terminal por outra que autorize o acesso da FlixBus ao Terminal Rodoviário de Caldas da Rainha”.*

50. Da análise do conjunto de documentos associados a este processo e consultando as páginas oficiais na internet, da RDO²¹ e da FlixBus²², constata-se o seguinte:

- A FlixBus já opera no terminal de Caldas da Rainha para a linha 1017 (Lisboa <-> Leiria), sendo que pretende alterar 7 horários dessa linha: 4 no sentido Lisboa – Leiria e 3 no sentido Leiria – Lisboa²³. Complementarmente, pretende dois novos horários nessa linha, 1 em cada sentido;
- O Terminal de Caldas da Rainha é composto por um total de nove cais de embarque e desembarque de passageiros, de seis lugares para estacionamento de autocarros, estando dotado de vários serviços de apoio como salas de espera, bilheteiras, serviço de guarda bagagens, instalações sanitárias, etc) (informação constante do artigo 9.º do Regulamento);

²¹ <https://rodoviariadooeste.pt/renovacao-do-terminal-rodoviario-de-caldas-da-rainha/>

²² [FlixBus: Viagens de autocarro acessíveis em Portugal e na Europa](#)

²³ Ao contrário do que a FlixBus informa no ponto 18. do seu recurso, o horário registado na sua página, no sentido Leiria-Lisboa, é às 17:30 e não às 17:45.

- O Regulamento do Terminal de Transporte Público de Passageiros de Caldas da Rainha não se encontra publicitado no sítio na Internet do operador do Terminal, conforme é exigido pelo n.º 6 do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro (consulta efetuada em 22/08/2025).

A este propósito, a RDO continua a não responder ao solicitado pela AMT, em 18 de fevereiro de 2025, relativamente ao “*envio de evidências que demonstrem que o Regulamento Terminal de Transporte Público de Passageiros de Caldas da Rainha se encontra publicitado no sítio na Internet do operador do terminal*”;

- Do Regulamento em anexo à Pronúncia da RDO, enviada à AMT em 30/01/2025, não constam as regras de programação da repartição de capacidade;
- A RDO não concretiza, na sua pronúncia, mesmo após a insistência da AMT, de 18 de fevereiro de 2025, em que medida os pedidos apresentados pela FlixBus à RDO não se encontram instruídos nos termos do Regulamento, nem apresenta quaisquer evidências de ter comunicado à FlixBus, o que é que se encontra em falta para conformar tais pedidos com o Regulamento.

[confidencial]

- Permanece por confirmar que os pedidos de acesso ao terminal rodoviário de Caldas da Rainha, formulados por parte de outros operadores de serviços públicos de transporte de passageiros, são tratados de forma transparente, equitativa e não discriminatória, tal como prevê o n.º 2 do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, apesar do pedido de esclarecimentos efetuado pela AMT junto da RDO, em 18 de fevereiro de 2025, para que enviasse à AMT a “*documentação que comprove o cumprimento do n.º 3 do artigo 4.º do Regulamento do Terminal de Transporte Público de Passageiros, por parte dos operadores de transporte público de passageiros que já possuem autorização de acesso ao terminal de Caldas da Rainha*”;
- Os pedidos de alteração horária à linha existente, a Linha 1017, e o pedido de acesso a nova linha, a Linha 1035, têm sido sucessivamente negados

pelo Operador de Terminal, não tendo as respostas enviadas à FlixBus, sido acompanhadas pela fundamentação exigida pelo n.º 4 do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro;

Contudo, na resposta enviada à AMT, em 3 de março de 2025, a RDO sinaliza como horários sem caís disponível os seguintes:

- Linha 1035
 - Porto – Peniche: 08:50 – 08:55 e 19:05 – 19:10
 - Peniche – Porto: 11:15 – 11:20 e 14:50 – 14:55
- Linha 1017
 - Lisboa – Leiria: 19:15 - 19:20
 - Leiria – Lisboa: 13:10 -13:15 e 18:40 - 18:45

Esta informação encontra-se sustentada pelos gráficos que acompanham a resposta da RDO e que se encontram incluídos neste parecer.

Pode assim concluir-se, uma vez que a RDO nada refere em sentido contrário, que em relação aos seguintes horários existe capacidade disponível do terminal rodoviário de Caldas da Rainha:

- Na linha 1035
 - Porto – Peniche: 12:35 – 12:40
 - Peniche – Porto: 21:30 – 21:35
- Na linha 1017
 - Lisboa – Leiria (alterações): 10:30 – 10:35; 14:15 – 14:20; 20:35 – 20:40
 - Lisboa – Leiria (novo horário): 15:40 – 15:45
 - Leiria – Lisboa (alterações): 15:15 – 15:20
- O terminal não divulga, publicamente, a capacidade da infraestrutura nem a lista de serviços e horários respetivos, pelo que será difícil ou impossível que um candidato consiga “encaixar” as suas propostas na capacidade disponível;
- Com a informação disponibilizada não se torna possível confirmar quais as características físicas e dos serviços associadas no que se refere à Paragem

de Transportes Públicos de Caldas da Rainha, localizada na Avenida Infante D. Henrique, junto à Expoeste.

51. Face ao exposto, afigura-se demonstrada a fundamentação insuficiente da decisão da RDO de recusa de acesso, pela FlixBus, ao Terminal Rodoviário de Caldas da Rainha, na resposta enviada pela RDO à FlixBus, por referência aos novos horários propostos para as linhas 1017 e 1035.
52. Não foi demonstrada, antes pelo contrário, a inexistência de capacidade do terminal para acolher qualquer um ou cada um dos serviços/horários propostos pela FlixBus, uma vez que na resposta enviada pela RDO à AMT, em 3 de março de 2025, é possível confirmar que existe capacidade do terminal rodoviário de Caldas da Rainha para acolher alguns dos horários solicitados pela FlixBus.
53. Por outro lado, afigura-se igualmente demonstrada a falta de divulgação de informação essencial por parte do operador do terminal, quanto à capacidade do mesmo, nos termos previstos no n.º 6 do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 140/2019.
54. Confirma-se ainda que o Regulamento do Terminal de Transporte Público de Passageiros de Caldas da Rainha não dá cumprimento ao Regulamento n.º 3/2025, de 3 de janeiro.

IV – AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS

55. Para efeitos de audiência de interessados, nos termos do artigo 121.º do Código do Procedimento Administrativo, foram notificadas a Câmara Municipal de Caldas da Rainha, a Comunidade Intermunicipal do Oeste, a Flixbus e a Rodoviária do Oeste, respetivamente, através dos ofícios n.ºs 04173-CA/2025, 04174-CA/2025, 04175-CA/2025 e 04176-CA/2025, todos de 28 de agosto, para se pronunciarem, caso assim o entendessem, sobre o Projeto de Parecer N.º 67/AMT/2025, de 28 de agosto, emitido pela AMT.
56. Exerceram o direito de audiência prévia as seguintes partes interessadas²⁴:
 - A FlixBus;
 - A Rodoviária do Oeste.

²⁴ A Flixbus e a Rodoviária do Oeste requereram à AMT, respetivamente, em 11 de setembro e em 5 de setembro, a prorrogação do prazo para apresentação de pronúncia no âmbito da audiência prévia, tendo ambos os requerimentos sido deferidos pela AMT.

Pronúncia da FlixBus

57. A FlixBus, em sede de audiência de interessados, expõe, em suma, o seguinte:

[confidencial]

Pronúncia da RDO

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

[confidencial]

Análise da pronúncia da FlixBus

59. Analisada a argumentação apresentada pela FlixBus, em sede de audiência de interessados, a mesma merece da AMT os seguintes comentários:

- 58.1 Com a informação disponível até à data continua a não ser possível confirmar quais as características físicas e dos serviços associados à Paragem de Transportes Públicos de Caldas da Rainha, localizada na Avenida Infante D. Henrique, junto à Expoeste, e, assim, aferir se tal Paragem constitui uma alternativa viável, nos termos do n.º 4 do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro.
- 58.2 Permanece sem resposta, da parte da RDO, o pedido de esclarecimentos efetuado pela AMT, em 18 de fevereiro de 2025, sobre *“em que medida os pedidos apresentados pela FlixBus à RDO não se encontram instruídos nos termos do Regulamento, nem apresenta quaisquer evidências de ter comunicado à FlixBus, o que é que se encontra em falta para conformar tais pedidos com o Regulamento”*, tendo, em conformidade, sido ajustado o ponto 62 deste parecer.
- 58.3 Conforme adequadamente explicado neste parecer, designadamente no seu ponto 60, *“não cabe à AMT emitir uma decisão em substituição da entidade competente para o efeito – o gestor do terminal. Se assim fosse tal teria como consequência a desresponsabilização do mesmo de exercer as suas competências e das consequências do respetivo incumprimento. Cabe sim à AMT determinar à entidade competente o cumprimento das suas obrigações legais, o que no caso se concretiza através de decisão especificada.”*

Acresce ainda referir 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.

Não restam assim quaisquer dúvidas de que a decisão da AMT é a de deferir o recurso interposto pela FlixBus, no que se refere à falta de fundamentação daquela decisão, e, subsequentemente, deve a RDO autorizar o acesso ao terminal rodoviário de Caldas da Rainha, à FlixBus, nos horários solicitados e elencados no ponto 70 do parecer.

- 58.4 A AMT considera, de momento, ser prematuro solicitar ao IMT a suspensão temporária da atribuição de novas autorizações para serviços no Terminal ou a anulação de todas as linhas e paragens autorizadas no Terminal desde a data de apresentação do primeiro pedido da FlixBus. Contudo, a AMT agirá em conformidade, tomando as decisões mais ajustadas à situação, caso constate que estão a ser concedidas novas autorizações de acesso ao terminal rodoviário de Caldas da Rainha, seja para novas linhas ou para um reforço das atuais linhas já autorizadas.
- 58.5 Constitui procedimento implementado pela AMT, conforme previsto no ponto 38 deste parecer, remeter o processo para avaliação da Autoridade da Concorrência, no âmbito do Regime Jurídico da Concorrência.
- 58.6 A AMT esclarece que todos os pedidos de acesso formulados antes de 22 de agosto de 2025, data da aprovação do novo Regulamento do Terminal Rodoviário de Caldas da Rainha, terão de ser analisados ao abrigo do Regulamento que se encontrava em vigor à data dos pedidos efetuados pela FlixBus, ou seja, o regulamento com data de aprovação, 30 de dezembro de 2019, sob pena de serem violados os princípios da legalidade, da segurança jurídica e da proteção da confiança legítima dos operadores.
- 58.7 As questões relativas ao novo Regulamento do Terminal Rodoviário de Caldas da Rainha serão analisadas pela AMT, em toda a sua extensão, em processo separado, sendo que relativamente às seguintes situações é desde já determinado à RDO que:
- Proceda à correção do n.º 12 do artigo 5.º do “*Regulamento de Acesso e Utilização do Terminal Rodoviário de Caldas da Rainha*” que refere “*As autorizações de acesso serão atribuídas por um*

período de seis meses, ... Caducadas as autorizações, não haverá lugar a renovações. Os Operadores de serviço público de transporte deverão requerer novas autorizações de acordo com a presente cláusula.”, uma vez que tal redação não está conforme com o n.º 1 do artigo 17.º do Regulamento n.º 3/2025, de 3 de janeiro:

“O prazo de vigência da autorização de acesso e utilização do terminal ou interface está associado ao prazo de vigência da autorização ou licença para a exploração do serviço público de transporte de passageiros em causa ...”.

- Apresente as necessárias justificações para a alteração do número de cais, de 9 para 7.

58.8 No que toca às contraordenações, a AMT introduziu no ponto 61 do parecer, os ajustamentos identificados necessários e adequados.

Análise da pronúncia da RDO

60. Analisada a argumentação apresentada pela RDO, em sede de audiência de interessados, a mesma merece da AMT os seguintes comentários:

59.1 Ao contrário do referido pela RDO, o Decreto-Lei n.º 140/2029, no n.º 4 do seu artigo 12.º, determina a obrigação de a recusa de acesso ser fundamentada, requisito legal que, manifestamente, a RDO não cumpriu, nas respostas enviadas à FlixBus.

59.2 As respostas enviadas à AMT, relativas ao acesso ao Terminal de Caldas da Rainha, para os horários solicitados pela FlixBus, para as linhas 1017, 1035 e 1039, constantes dos pontos 6 e 7 da sua pronúncia, devem ser enviados à FlixBus, com conhecimento à AMT.

59.3 É tomada boa nota da informação transmitida pela RDO relativamente às seguintes situações, sendo que a RDO terá de evidenciar o cumprimento das mesmas dentro do prazo estabelecido no ponto 62 deste parecer:

- *“Publicite, na página da internet do terminal rodoviário de Caldas da Rainha, 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;*
- *O envio à AMT dos documentos que instruíram cada pedido de acesso ao terminal rodoviário de Caldas da Rainha, por operador para cada linha, relativamente às autorizações de acesso a esse terminal já concedidas desde janeiro de 2023.”.*

59.4 Em relação ao ponto 57 do projeto de parecer N.º 67/AMT/2025, mantém-se em falta a transmissão à AMT do sítio da internet onde se encontra publicado o Regulamento.

59.5 [confidencial]

V – DA DECISÃO E DETERMINAÇÕES

61. Face ao exposto, 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, é decidido o seguinte:

- Quanto à decisão de indeferimento da RDO, relativa ao acesso ao Terminal Rodoviário de Caldas da Rainha, considera-se ser de deferir o recurso interposto pela FlixBus, no que se refere à falta de fundamentação daquela decisão, porquanto:
 - A recusa de acesso foi genérica e pouco fundamentada, uma vez que o operador consegue dar cumprimento ao DL 140/2019, e cumprir com as obrigações de transparência, sendo que a divulgação de informação sobre horários atribuídos e horários disponíveis é um pressuposto para considerar uma resposta fundamentada e não de evasiva ou genérica;
 - E por outro lado, nenhuma da informação que está subjacente às obrigações que impedem sobre o gestor do terminal e que decorre diretamente do DL 140/2019 foi tornada pública;

- No que se refere designadamente a regulamentos e resposta fundamentada a pedidos de acesso, deve dar-se aplicação a normas legais - como não podia deixar de ser - constantes do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, que não dependem das especificações do Regulamento n.º 3/2025, de 3 de janeiro, o que é o caso.
- Quanto ao pedido de esta Autoridade substituir a decisão adotada pelo Operador de Terminal por outra que autorize o acesso da FlixBus ao Terminal de Caldas da Rainha, defere-se porquanto:
 - Não foi provado o esgotamento da capacidade do terminal;
 - Com base na informação transmitida pela RDO, em 3 de março de 2025, foi possível apurar que horários estão efetivamente e em concreto disponíveis

De sublinhar que não cabe à AMT emitir uma decisão em substituição da entidade competente para o efeito – o gestor do terminal. Se assim fosse tal teria como consequência a desresponsabilização do mesmo de exercer as suas competências e das consequências do respetivo incumprimento. Cabe sim à AMT determinar à entidade competente o cumprimento das suas obrigações legais, o que no caso se concretiza através de decisão especificada.

E nesse contexto, é obrigação legal da RDO esclarecer de forma cabal e objetiva, quais os lugares e horários disponíveis, fundamentando tal decisão.

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

- O não cumprimento do regime de acesso a interfaces ou de terminais de transporte público de passageiros, nos termos do n.º 2 do artigo 12.º constitui um ilícito contraordenacional punível com coima de €1500 (mil e quinhentos) a €7500 (sete mil e quinhentos), nos termos da alínea h) do n.º 1 do artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro;
- 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 €1500 (mil e quinhentos)

a €7500 (sete mil e quinhentos), nos termos da alínea i) do n.º 1 do artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro;

- O incumprimento da obrigação de publicitação de informações relativas a interfaces ou a terminais, nos termos do n.º 6 do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, 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 do referido diploma.

63. Sem prejuízo da ponderação da aplicação das coimas supra referenciadas, em sede de procedimento contraordenacional autónomo, determina-se à RDO, ao abrigo do disposto nas alíneas h) e n) do n.º 1 do artigo 5.º dos Estatutos da AMT, aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, que no prazo máximo de 10 dias, a contar da receção deste parecer, dê cumprimento ao seguinte:

- Apresente à AMT as necessárias justificações que conduziram à redução, de 9 para 7, do número de cais do terminal rodoviário de Caldas da Rainha;
- Autorize o acesso ao terminal rodoviário de Caldas da Rainha, à FlixBus, nos seguintes horários solicitados:
 - Na linha 1035
Porto – Peniche: 12:35 – 12:40
Peniche – Porto: 21:30 – 21:35
 - Na linha 1017
Lisboa – Leiria (alterações): 10:30–10:35; 14:15 – 14:20; 20:35 – 20:40
Lisboa – Leiria (novo horário): 15:40 – 15:45
Leiria – Lisboa (alterações): 15:15 – 15:20
- Responda ao pedido de acesso da FlixBus, constante dos pontos 17 e 18 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 Caldas da Rainha, a 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;
 - Informe a AMT, juntando evidências documentais, em que medida a FlixBus não instruiu o pedido de acesso ao Terminal Rodoviário de Caldas da Rainha nos termos do n.º 3 do artigo 4.º do Regulamento Terminal de Transporte Público de Passageiros de Caldas da Rainha, e, de que forma a RDO deu a conhecer à FlixBus de que o pedido se encontrava mal instruído;
 - Envie à AMT os documentos que instruíram cada pedido de acesso ao terminal rodoviário de Caldas da Rainha, por operador para cada linha, relativamente às autorizações de acesso a esse terminal já concedidas desde janeiro de 2023;
 - À correção do n.º 12 do artigo 5.º do “*Regulamento de Acesso e Utilização do Terminal Rodoviário de Caldas da Rainha*” de modo a conformar o respetivo texto com o n.º 1 do artigo 17.º do Regulamento n.º 3/2025, de 3 de janeiro;
 - Inclua no novo regulamento do terminal rodoviário de Caldas da Rainha a comunicação à AMT, nos casos em que ocorra revogação da autorização de acesso e utilização de interface ou terminal, tal como consta do n.º 2 do artigo 17.º do Regulamento n.º 3/2025, de 3 de janeiro.
64. A RDO 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 10 dias, a informação sobre o sítio da internet onde se encontra publicado o Regulamento.
65. A RDO, 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.

66. A apreciação das referidas condutas, do ponto de vista contraordenacional, ocorrerá em processo autónomo.
67. 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, 20 de novembro de 2025.

A Presidente do Conselho de Administração

Ana Paula Vitorino