

PROJETO DE REGULAMENTO
“ANÁLISE ECONÓMICA SIMPLIFICADA SERVIÇOS EXPRESSO”

03.02.2021

1. No Decreto-Lei n.º 140/2019, o teste económico surge como uma avaliação ao impacto de um determinado Serviço Expresso no equilíbrio económico de contratos sujeitos a obrigações de Serviço Público, aqui entendidas como a “a imposição definida ou determinada por uma autoridade de transportes, com vista a assegurar determinado serviço público de transporte de passageiros de interesse geral que um operador, caso considerasse o seu próprio interesse comercial, não assumiria, ou não assumiria na mesma medida ou nas mesmas condições, sem contrapartidas” (cfr. Artigo 3.º, I da Lei nº 52/2015).

2. Nesta perspetiva, o Projeto de Regulamento “Análise Económica Simplificada Serviços Expresso” afirma acertadamente, no Artigo 6.º, que a exploração do mesmo trajeto por parte de um Serviço Expresso não constitui motivo de indeferimento de outro Serviço Expresso. Julgamos, todavia, que a disposição em apreço deveria ser redigida com maior clareza e que a locução “por si só” suscita dúvidas. Com efeito, deveria escrever-se que o teste económico não incide sobre a avaliação de um Serviço Expresso sobre outros Serviços Expresso preexistentes, por não ser esse o seu objetivo à luz dos comandos legais aplicáveis.

Deveria, igualmente, escrever-se que a imposição de restrições à exploração de um dado Serviço Expresso para o mesmo itinerário deveria aplicar-se a todos os Serviços Expressos quer preexistentes, quer por aprovar. Julgamos que é esse o objetivo do Artigo 6.º, n.º 3, mas o mesmo deveria ser formulado com maior clareza. De acordo com o princípio da transparência e concorrência, não se compreenderia decerto que Serviços Expresso sejam explorados para o mesmo itinerário sob condições diferenciadas.

3. Analisando o Modelo de Requerimento em si, o Projeto realça que a mera exploração do mesmo itinerário ou a prática de preços inferiores não consubstancia razão suficiente para consideração de critério excludente.

Aliás, fazem parte do Modelo de Requerimento presente no Anexo I os requisitos para análise por parte da AMT, como a caracterização dos serviços de transporte, identificação dos intervenientes, descrição dos elementos concorrenciais e o seu nível de concorrência, avaliado de 0 a 10. É assim referido que, para esta avaliação, “deverá ter-se em conta as características da oferta do Serviço Público e do Serviço Expresso, designadamente tempos de percurso, número de transbordos, horários das circulações do Serviço Público, etc.”.

4. No artigo 4.º é referido que o requerimento pode ser apresentado pelas entidades identificadas no DL 140/2019, mas não identifica nenhum prazo dentro do qual o requerimento tem de ser feito. Presumimos que o parecer da AMT terá que ser obtido antes do Serviço Expresso ser lançado – mas isto também não é claro. Ou seja, os operadores de Serviços Expressos podem, no limite, encontrar-se num estado de indefinição permanente relativamente à legalidade dos seus serviços. Isto poderá ter um efeito negativo sobre o investimento/atividade económica (para além de levantar questões jurídicas). Recomendaríamos estabelecer-se o prazo legal dentro do qual as entidades relevantes tenham que pedir o parecer da AMT e que o requerimento só pode ser feito antes de um Serviço Expresso começar a operar.

5. No artigo 5º a segunda alínea diz que a AES é feita com base na ótica do Operador de Serviço Público e na ótica da AMT. Sugere-se a inclusão de uma outra ótica – a do bem-estar dos consumidores, tendo em conta o propósito do Regulamento.

6. No artigo 6.º consideramos que a terceira alínea é imprecisa: “O indeferimento ou deferimento com restrições à exploração de um Serviço Expresso, num determinado itinerário, resulta no indeferimento ou deferimento com as mesmas restrições, à exploração das novas autorizações de exploração de Serviços Expresso no mesmo itinerário, exceto se as circunstâncias que estiveram na origem do parecer prévio original da AMT se alterarem”. Como é que se define “as circunstâncias”? Quem é que as define? A AMT? A entidade que pede o requerimento? Os privados? Descortinamos aqui uma elevada discricionariedade – uma prévia autorização/proibição de possíveis futuros serviços sem um limite temporal definido.

7. No Ponto 3.5, Anexo II (nível de concorrência entre o Serviço Expresso e o Serviço Público), é indicado indica os elementos que a AMT irá ter em conta para aferir o nível de concorrência entre o Serviço Expresso e o Público. Existem muitos outros elementos que são habitualmente utilizados para aferir a concorrência, designadamente níveis de investimento, R&D, *track record* de inovação no mercado relevante, nível de satisfação dos consumidores, grau de concorrência entre os operadores, outros dados económicos relevantes, etc. Nesta matéria, poderá dizer-se que a proposta aqui incluída parece ser excessivamente rígida.