



AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES



Relatório da Consulta Pública
CONSULTA PÚBLICA DO PROJETO DE REGULAMENTO
“ANÁLISE ECONÓMICA SIMPLIFICADA SERVIÇOS EXPRESSO”



AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES



Relatório da Consulta Pública

CONSULTA PÚBLICA DO PROJETO DE REGULAMENTO

“ANÁLISE ECONÓMICA SIMPLIFICADA SERVIÇOS EXPRESSO

1. O Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, que regula os requisitos de acesso e de exploração dos Serviços “Expresso”, estabelece que devem ser fixados critérios, numa base não discriminatória, para determinar se aqueles serviços afetam a viabilidade dos Serviços Públicos de Transporte de Passageiros, contratualizados ao abrigo do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho.
2. Nos termos do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, caso uma autoridade de transporte considere que o equilíbrio económico de contratos de Serviço Público pode ser comprometido por um determinado Serviço Expresso, pode requerer à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) a realização de uma análise económica simplificada.
3. Neste contexto, o Conselho de Administração da AMT aprovou o projeto de Regulamento (Projeto), nos termos dos seus Estatutos, aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, e promoveu a respetiva consulta pública, concedendo aos interessados um prazo de 30 dias úteis para se pronunciarem.
4. Com o propósito de garantir a transparência, adequação e objetividade das regras constantes do Projeto, foram notificadas diretamente as seguintes entidades, para que, querendo, se pronunciassem, no mesmo prazo fixado para a consulta pública:
 - Área Metropolitana de Lisboa;
 - Área Metropolitana do Porto;
 - Comunidade Intermunicipal do Alentejo Central;
 - Comunidade Intermunicipal do Alentejo Litoral;
 - Comunidade Intermunicipal do Algarve; M
 - Comunidade Intermunicipal do Alto Alentejo;

- Comunidade Intermunicipal do Alto Tâmega;
- Comunidade Intermunicipal do Alto Minho;
- Comunidade Intermunicipal Ave;
- Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro;
- Comunidade Intermunicipal do Baixo Alentejo;
- Comunidade Intermunicipal da Beira Baixa;
- Comunidade Intermunicipal das Beiras e Serra da Estrela;
- Comunidade Intermunicipal do Cávado;
- Comunidade Intermunicipal da Região de Coimbra;
- Comunidade Intermunicipal Viseu Dão Lafões;
- Comunidade Intermunicipal do Douro;
- Comunidade Intermunicipal da Região de Leiria;
- Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo;
- Comunidade Intermunicipal do Médio Tejo;
- Comunidade Intermunicipal do Oeste;
- Comunidade Intermunicipal do Tâmega e Sousa;
- Comunidade Intermunicipal das Terras de Trás-os-Montes
- Gabinete do Secretário de Estado Adjunto e da Mobilidade;
- Gabinete do Secretário de Estado das Infraestruturas;
- Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT)
- ANTROP - Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros;
- Autoridade da Concorrência (AdC).

5. De referir que, nas comunicações dirigidas às Áreas Metropolitanas e Comunidades Intermunicipais, foi solicitada a divulgação da mesma junto dos Municípios associados daquelas entidades.
6. No período da consulta, foram recebidas pronúncias das seguintes entidades:
 - ANTROP - Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros;
 - FlixBus;
 - Autoridade da Concorrência (AdC).
7. Nessa sequência, nos termos dos n.ºs 4 e 5 do artigo 6.º dos Estatutos da AMT, elabora-se o presente Relatório da Consulta Pública, que aborda, de forma sintética, os contributos recebidos durante o período da consulta e contém a reflexão ponderada da AMT sobre os mesmos e a fundamentação das opções finais tomadas.
8. Cumpre, a este propósito, esclarecer que o presente Relatório não consubstancia uma reprodução do teor das pronúncias recebidas, pelo que a leitura do Relatório não dispensa a consulta destas, que se encontram disponibilizadas em simultâneo com o presente documento na página da *Internet* da AMT (www.amt-autoridade.pt), com expurgação dos elementos fundamentadamente identificados como confidenciais.
9. O presente Relatório constitui parte integrante da decisão de aprovação do Regulamento referido.

I. Apreciação dos contributos constantes das pronúncias recebidas:

Contributos da FlixBus	Apreciação da AMT
<p>1) <i>“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.”</i></p>	<p>Concorda-se com a apreciação – de facto o “teste económico” não incide sobre a avaliação de um serviço “Expresso” sobre outros da mesma natureza, mas antes sobre o impacto de um (novo) serviço “Expresso” no equilíbrio económico de um contrato de serviço público/CSP de transporte de passageiros (serviços abrangidos pelo</p>

	modelo de “concorrência regulada”, <u>pele mercado</u> , no âmbito do RJSPTP).
2) <i>“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.”</i>	A incidência da análise nos serviços “Expresso” <u>preexistentes</u> violaria o princípio da tutela da proteção da confiança. Nos termos do regime legal aplicável, uma autorização de um (novo) serviço “Expresso” conforma-se por um período de cinco anos (exceto se as condições que estiveram na base da autorização se alterarem). No fim do período de cinco anos, com a renovação da autorização, é reavaliado o impacto económico desse serviço “Expresso” (nos termos do regime legal aplicável, e se for solicitada tal análise), podendo o mesmo ser negativo / condicionado se, no caso concreto, existir fundamento para tal.
3) <i>Presumimos que o parecer da AMT terá que ser obtido antes do Serviço Expresso ser lançado – mas isto também não é claro. (...) 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.</i>	Este “modelo” resulta do Decreto-Lei n.º 140/2019, que aprova a base legal para emissão do Regulamento. As condições (e os prazos) relativos ao processo de autorização de um (novo) serviço “Expresso” constam do diploma legal em referência e não podem ser alteradas pelo Regulamento, que se destina a definir os parâmetros do teste económico (análise económica simplificada/AES).
4) <i>Sugere-se a inclusão de uma outra ótica – a do bem-estar dos consumidores, tendo em conta o propósito do Regulamento.</i>	A ótica dos consumidores está subjacente ao novo “modelo” para os serviços “Expresso”, resultante do RJSPTP e do Decreto-Lei n.º 140/2019 (<i>recorda-se que o setor estava, antes da publicação do novo regime, reservado aos “operadores incumbentes” do universo do serviço de transporte público de passageiros</i>). Com o novo “modelo” (que concretiza a liberalização e permite a entrada de novos Operadores) os consumidores beneficiam (<i>mais serviços, mais oferta, aumento das possibilidades de escolha, preços mais competitivos</i>).
5) <i>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.</i>	A alteração de “circunstâncias” refere-se à alteração de “indicadores” que serviram de base à emissão da AES e que constam do anexo ao Regulamento.
6) <i>Ponto 7: “existem muitos outros elementos que são habitualmente utilizados para aferir a concorrência, designadamente níveis de</i>	Na elaboração da AES, foi necessário optar por uma greilha de análise objetiva que permitisse responder ao fim determinado

<p><i>investimento, R&D, track record da inovação no mercado relevante, nível de satisfação dos consumidores, grau de concorrência entre operadores, outros dados económicos relevantes, etc.”</i></p> <p><i>“Nesta matéria, poderá dizer-se que a proposta aqui incluída parece ser excessivamente rígida.”</i></p>	<p>pelo regime legal base, i.e., aferir se um CSP (do mercado da “concorrência regulada”, pelo mercado) poderá ser gravemente afetado, no seu equilíbrio económico, pela entrada de um “novo” Serviço Expresso.</p> <p>Para esta análise, os elementos referidos no comentário não são, do ponto de vista da AMT, relevantes.</p>
--	---

Contributos da Antrop	Apreciação da AMT
<p>Nota Prévias: ANTROP refere que,</p> <p>1) em vários processos de contratualização (em curso ou já concluídos) as autoridades de transporte assumiram como pressuposto, na elaboração do modelo financeiro do contrato, que o operador de serviço público poderia realizar (nos territórios objeto de contrato) serviços de outra natureza, incluindo serviços “Expresso” (gerando receitas complementares que contribuiriam para o equilíbrio económico-financeiro do CSP em causa). De acordo com a ANTROP o Regulamento seria omissivo no tratamento destas matérias.</p> <p>2) Como segunda “Nota Prévia”, a ANTROP refere que as autoridades de transporte, quando “desenham” uma rede para colocar a concurso, podem fazer coincidir trajetos/percursos com linhas (serviços) “Expresso” pré-existent (“canibalizando” esses serviços) pelo que, nesses casos, as Autoridades de Transportes deveriam assumir as “consequências financeiras” da sua opção, não lhe sendo reconhecida “legitimidade procedimental” para requererem a AES junto da AMT.</p>	<p>Como comentário genérico a estas “Notas Prévias” a AMT salienta que o facto de CSP poderem abranger serviços de outra natureza (como Serviços “Expresso”, serviços liberalizados ou comerciais) não confere a estes últimos qualquer característica de “exclusividade”. A coexistência entre “serviços públicos” e “serviços comerciais” no âmbito de um mesmo CSP tem sido reconhecida como possível pela Comissão Europeia, nas suas “<i>Guidelines</i>” (Regulamento 1370/2007). A AMT tem recomendado às Autoridades de Transporte, nos casos em que tal sucede, especiais cautelas, no que se refere à segregação das atividades (nomeadamente no que se refere à separação contabilística /estabelecimento e manutenção, no âmbito do CSP de <u>centros autónomos de custos e proveitos</u> para “serviços públicos”, em sentido estrito e “serviços comerciais”).</p> <p>Quanto à segunda “Nota Prévia”, refira-se, em termos muito genéricos, o seguinte (ainda que estes comentários resultem da interpretação do DL 140/219):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Os <u>serviços “Expresso”</u> são, por natureza serviços “liberalizados” (ou “comerciais”), pelo que <u>não são passíveis de ser “compensados”</u>, nem através da atribuição de direitos exclusivos, nem através da atribuição de quaisquer compensações financeiras (a “lógica OSP” não é aplicável a serviços liberalizados/comerciais); 2) A inclusão de “serviços OSP” (no âmbito de um CSP) que sejam coincidentes com serviços “Expresso” pré-existent não é proibida, ainda que seja claro que

	<p>(no âmbito do referido contrato) ambos obedecem a lógicas diferentes, como referido no ponto anterior.</p> <p>3) As AT não podem solicitar à AMT a realização de uma AES relativamente a um serviço “Expresso” preexistente a um CSP. A referida AES apenas poderá ser solicitada, no âmbito da vigência de um determinado CSP, face a <u>novos serviços “Expresso”</u> (quer “novos serviços”, quer revalidação das autorizações de serviços pré-existent cuja autorização, entretanto chegou ao termo do seu prazo). Ainda assim, a AES é um processo analítico e não é, de per se, determinante da não autorização do novo serviço “Expresso”.</p> <p>A AMT está especialmente atenta às questões de <i>compliance</i> no que respeita a compensações OSP, enquanto, como já amplamente referido, valoriza positivamente em termos jus concorrenciais a efetiva abertura do mercado de serviços “Expresso”, com a entrada de “novos operadores”, em benefício dos consumidores/passageiros.</p> <p>De modo algum a AES poderá ser entendida como uma “barreira à entrada” no mercado em causa.</p>
<p>Artigo 1.º (Objeto) Sugere-se a eliminação da referência a CSP “em estudo”, tendo em conta que a base legal (n.º 1 do Artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 140/2019) apenas refere CSP “existente ou em processo de adjudicação”.</p>	<p>Eliminada a expressão “em estudo”, tendo em conta os fundamentos invocados e a necessidade de estabelecer limites temporais claros.</p>
<p>Artigo 4.º (Requerimento) <i>“Sugere-se a fixação de um prazo não superior a 15 dias para os interessados requererem junto da AMT a respetiva AES.”</i></p>	<p>Julga-se não haver necessidade de se estabelecer qualquer prazo para os interessados requererem junto da AMT a respetiva AES, considerando os prazos já estabelecidos nos n.ºs 3 e 4 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 140/2019.</p> <p>Concretizando. De acordo com o n.º 4 do referido artigo 4.º, o IMT – com a receção do pedido – deve promover a consulta prévia junto das comunidades intermunicipais/áreas metropolitanas pelo prazo de 30 dias, cabendo, de acordo com o n.º 5, às próprias autoridades de transportes a articulação com os municípios que lhes estejam associados.</p>

	<p>Assim, os “interessados” dispõem do referido prazo de 30 dias – concedido para as interações das AT’S com os municípios – para tomar uma de duas decisões:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Não se pronunciam, e decorrido o prazo de 30 dias, o IMT emite a decisão dentro dos 15 dias subsequentes, ou 2. Caso considerem que o equilíbrio económico de contratos de serviços públicos pode ser comprometido com o serviço expresso, - dentro dos 30 dias concedidos para a consulta prévia – requerem à AMT a realização de uma análise económica simplificada. <p>Estando, assim, definido o prazo para o pedido de AES por parte das comunidades intermunicipais/áreas metropolitanas, importa, agora, saber qual o prazo estabelecido para os operadores, uma vez que estes também são, sem qualquer dúvida, “interessados”, e a decisão final poderá repercutir-se na sua esfera jurídica/económica.</p> <p>De acordo com a redação do n.º 5 do artigo 4.º do decreto-lei, “as autoridades de transportes devem articular-se com os municípios que lhe estejam associados”. Naturalmente, esta articulação pressupõe que sejam, necessariamente, considerados os operadores de transportes, também destinatários da decisão proferida pelo IMT, I.P..</p> <p>Nesta medida, caberá às próprias autoridades de transportes – na fase de articulação com os municípios – informarem os respetivos operadores do procedimento em curso, operadores esses que, caso o entendam, também poderão requerer uma AES junto da AMT.</p> <p>Assim, entende-se que, todos os interessados – comunidades intermunicipais, áreas metropolitanas, municípios e operadores – podem requerer a análise económica simplificada dentro do prazo de 30 dias estabelecido para a consulta prévia a que se refere o n.º 4 do artigo 5.º do decreto-lei.</p>
<p>Artigo 5.º/2 (Análise Económica Simplificada) Sugere-se substituição da expressão “bem como os impactos potenciais deste serviço sobre o serviço público” por “bem como os impactos financeiros evidenciados sobre o</p>	<p>Sobre o primeiro ponto, considera-se não ser de acolher a sugestão, tendo em conta que o Regulamento pretende aferir os <u>impactes potenciais (estimados)</u> de um novo serviço “Expresso”, num CSP, celebrado nos termos</p>

<p>Serviço Público”. Justifica-se a sugestão referindo que o serviço “Expresso”, nos termos do RJSPTP é também serviço público.</p> <p>Os serviços contratados em regime de “concorrência regulada” deveriam ser redenominados “Serviço Contratualizados”.</p>	<p>do RJSPTP (concorrência regulada, pelo mercado).</p> <p>Por outro lado, ainda que os serviços “Expresso” também sejam denominados como “serviços públicos” (no RJSPTP), considera-se de manter as denominações já consensualizadas na ordem jurídica (<i>nos termos do Regulamento 1370/2007 e do RJSPTP</i>), ou seja “Serviço Público de Transporte de Passageiros”, “Operador de Serviço Público” e “Contrato de Serviço Público”.</p>
<p>Artigo 6.º, n.º 4 (Exploração no mesmo itinerário por múltiplos serviços “Expresso”)</p> <p>Aplicação das mesmas condições às situações de novos pedidos (de serviços “Expresso”), bem como aos pedidos de renovação e autorizações.</p>	<p>De acordo com a observação, <u>redação aperfeiçoada</u>.</p> <p>Ou seja, o n.º 3 do Artigo 6.º estabelece que caso o parecer resultante da AES seja negativo ou condicionado para um dado serviço “Expresso”, deverá aplicar-se nas autorizações (futuras), para o mesmo percurso. E o n.º 4 do Artigo 6.º refere que, no caso de serviços “preexistentes”, aquele parecer (negativo ou condicionado) é aplicável, no momento de renovação da autorização.</p>
<p>Artigo 7.º (Tramitação)</p> <p>Atento o volume de informação a apresentar, bem como à “complexidade” associada à metodologia (Anexo I), sugere-se <u>ampliação dos prazos (nomeadamente os concedidos para efeitos de audiência prévia)</u>.</p> <p>No que respeita às entidades que participam no procedimento, sugere-se a <u>inclusão de operador de serviço “Expresso” preexistente</u> (n.º 2 do Artigo 7.º).</p>	<p>O parecer prévio vinculativo a emitir pela AMT destinar-se-á a instruir uma decisão final do IMT, uma vez que, será este instituto a promover a audiência prevista nos artigos 100.º e ss do CPA – o parecer prévio vinculativo será somente um ato preparatório de uma decisão final (constituirá um ato intercalar).</p> <p>Por força da lei (CPA), só as decisões finais é que devem ser, obrigatoriamente, objeto de audiência prévia, não existindo qualquer obrigação legal para que, tal audiência, seja promovida em sede de atos intercalares, como é o caso do parecer prévio vinculativo, evitando, assim, inclusivamente, “atrasos” na tomada de decisão final.</p> <p>Assim, altera-se, em conformidade, o n.º 2 do artigo 7.º, suprimindo-se os n.ºs 3 e 4.</p>
<p>Anexo II – Ponto 2.1</p> <p>Contesta-se a fixação de uma percentagem fixa (1,50%), referindo que a mesma pode não se revelar adequada a todos os casos concretos em análise, pelo que se sugere a <u>“fixação de uma banda”</u> (por exemplo, entre 1% e 3%), de modo a acomodar a variabilidade e a especificidade do modelo financeiro de cada CSP.</p>	<p>Tendo em conta a proposta apresentada, propõe-se a <u>alteração da percentagem</u> (que se mantém fixa, tendo em conta a necessidade de estabelecer parâmetros claros e objetivos) para 2,0%, quer para o Operador de Serviço Público, quer para a Autoridade de Transportes.</p> <p>A uniformização da percentagem, quer para o Operador de Serviço Público, quer para a Autoridade de Transportes, assegura uma igualdade de tratamento entre ambas as</p>

	entidades, tornando-se assim indiferente ao modelo de exploração do Serviço Público.
<p>Anexo II – Ponto 2.2. Questiona-se a inclusão dos impactes na ótica das Autoridades de Transporte (refere-se que os riscos do CSP se refletem na esfera dos Operadores).</p>	<p>AMT considera que <u>a consideração de impactes financeiros na esfera da Autoridade de Transportes</u> deve ser mantida, tendo em conta que os mesmos se podem, de facto, verificar-se, dependendo do modelo contratual – concessão, prestação de serviços e/ou “misto” – em cada caso concreto e tendo em conta a alocação/partilha de riscos pelas Partes, bem como a comportabilidade e cabimento orçamental da continuação da prestação do serviço público às populações, na ótica da Autoridade de Transportes.</p>

Contributos da AdC	Apreciação da AMT
<p>Comentário e recomendação 1. <i>O artigo 1.º e o Ponto 2.2 do Anexo I do Projeto de Regulamento propõem que a AMT realize a análise económica simplificada para determinar se a entrada do serviço expresso compromete o equilíbrio económico de um contrato de serviço público existente, em processo de contratualização ou em estudo. Contudo, a alínea a) do n.º 1 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 140/2019 não faz qualquer referência a contratos “em estudo”. Apenas dispõe sobre “contrato de serviço público existente ou em processo de adjudicação”. Alerta-se que o alargamento do conceito para incluir contratos em estudo pode conduzir a um encerramento de acesso à atividade desproporcional. Devem aliás ponderar-se as implicações em sentido contrário, isto é, as implicações de pedidos de entrada de serviços expresso para o estudo da necessidade do contrato de serviço público. Propõe-se que se pondere a eliminação da expressão “ou em estudo”, por introduzir incerteza e restrições desproporcionais à entrada.</i></p>	<p>Tendo em conta os argumentos apresentados (<i>cf. ANTROP supra, no mesmo sentido</i>) elimina-se a expressão “em estudo”, ficando claro que a AES apenas poderá ser aplicada a CSP existentes ou em processo de adjudicação. <u>Alteração - Artigo 1.º e Ponto 2.2. do Anexo I</u></p>
<p>Comentário e recomendação 2. <i>Reitera-se a recomendação no parecer da AdC sobre o Decreto-Lei n.º 140/2019, de que a regra deve ser a do deferimento à solicitação de entrada. Nessa medida, a metodologia proposta para avaliação qualitativa deve ser exigente em termos de</i></p>	<p>A AMT concorda em absoluto com as Recomendações da AdC e considera que a metodologia proposta é suficientemente exigente em termos de fundamentação. Reitera, aliás, que a prática (no âmbito de aplicação do novo regime jurídico), tem sido a do deferimento de pedidos de entrada no</p>

<p>ônus de fundamentação para uma decisão que restrinja ou elimine a entrada no mercado, de forma a minimizar o impacto negativo na concorrência.</p>	<p>mercado (novos pedidos), sem recurso a AES. Ou seja, a liberalização dos serviços “Expresso” (preconizada pelo RJSPTP) apenas se concretizou após eliminação das barreiras legais revogadas pelo Decreto-Lei n.º 140/2019.</p>
<p>Comentário e recomendação 3. O artigo 5.º, n.º 2 e o Ponto 1.1 do Anexo II do Projeto de Regulamento estatuem que a análise económica simplificada avalie “[d]a existência de direitos exclusivos suscetíveis de serem violados pela exploração do Serviço Expresso”. Contudo, os n.ºs 6 e 7 do artigo 4.º e a alínea a) do n.º 1 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 140/2019 referem o impacto no equilíbrio económico da concessão. Propõe-se que se elimine a expressão “violação” de direitos exclusivos, pela exploração do serviço expresso.</p>	<p>Nos termos do RJSPTP e do Regulamento 1370/2007, um contrato de serviço público/CSP regula a atribuição a um dado Operador de Serviço Público, de um serviço público de transporte de passageiros sujeito a obrigações de serviço público. Ainda de acordo com o RJSPTP e Regulamento 1370/2007, consideram-se, entre outras, como formas de compensação de obrigações de serviço público, a atribuição de direitos exclusivos ao Operador de Serviço Público. Nestes termos, a aferição de eventuais violações de direitos exclusivos no âmbito de contratos de serviço público é <u>um dos pontos fundamentais da análise do impacto sobre o equilíbrio de contratos de serviço público.</u></p>
<p>Comentário e recomendação 4. A AdC propõe que, perante uma conclusão da análise pela AMT na Fase 1 correspondente à alínea a) (i.e., de que não existem direitos exclusivos) se pondere se é realmente necessário e proporcional prosseguir para uma fase adicional (Fase 2), em vez de proceder diretamente à aprovação do pedido de entrada.</p>	<p>A Fase 2, a AMT realiza uma análise simplificada do impacto potencial que a exploração do Serviço Expresso possa vir a ter na sustentabilidade económico-financeira do Serviço Público, quer na ótica do Operador de Serviço Público, quer na ótica da Autoridade de Transportes. Tal constitui uma incumbência e uma obrigação legal da AMT, tal como decorre do disposto nos n.ºs 6 e 7 do Artigo 4.º e da al.ª a) do n.º 1 do Artigo 7.º, ambos do Decreto-Lei n.º 140/2019.</p>
<p>Comentário e recomendação 5. Propõe-se que, perante uma conclusão da análise pela AMT na Fase 1 correspondente à alínea c) se pondere a introdução de parâmetros e critérios para avaliação e fundamentação da ausência de “restrições” que permitissem, de forma alternativa e mitigada, face a um indeferimento, viabilizar a exploração do serviço expresso.</p>	<p>Na Fase 1, a AMT avalia a existência de direitos exclusivos atribuídos ao Operador de Serviço Público em contrapartida pelo cumprimento de obrigações de serviço público e em que medida a exploração do Serviço Expresso é suscetível de violar tais direitos exclusivos. A AMT poderá concluir, na Fase 1, que a exploração pelo Serviço Expresso violaria os direitos exclusivos atribuídos ao Operador de Serviço Público, não sendo passível de determinação de restrições que permitam a sua viabilização. Para o efeito, a metodologia de análise detalha, nos passos da Fase 1, o âmbito das dimensões a analisar.</p>

	<p>No entanto, tal conclusão apenas pode resultar da análise de cada situação em concreto.</p>
<p>Comentário e recomendação 6. <i>No ponto 2.3 do Anexo II do Projeto de Regulamento, destaca-se a importância de fundamentação dos valores dos limiares de percentagens propostos como critério de avaliação metodológica, atenta a sua natureza determinante para a conclusão da análise económica simplificada a efetuar pela AMT, na Fase 2 (i.e., decisão de deferimento com restrições ou de indeferimento). Esses limiares relacionam-se com a perda de receita percentual de 1,5% para o operador e de 5% de aumento de encargos financeiros para a autoridade dos transportes. Seria crucial fundamentar a forma como se relacionam com o conceito de equilíbrio económico do contrato de serviço público – que é o teste legal.</i></p>	<p>Tendo por base os Quadros do Setor publicados pelo Banco de Portugal, relativos ao setor da atividade económica 493 - outros transportes terrestres de passageiros, é possível verificar que, nos últimos 5 anos disponíveis (2015-2019), a margem líquida em percentagem dos rendimentos, neste setor, foi de 2,4%.</p> <p>Deste modo, considera-se que uma redução potencial de receitas para o Operador de Serviço Público, numa percentagem superior a 2% tem uma dimensão suscetível de colocar em causa o equilíbrio económico de um contrato de serviço público.</p> <p>A AMT decidiu utilizar o mesmo limiar também para Autoridade de Transportes, por forma a assegurar igualdade de tratamento entre ambas as entidades, bem como de forma a realizar a sua análise de forma independente quanto ao modo de exploração do Serviço Público (seja ele explorado diretamente pela Autoridade de Transportes, ou atribuído a um Operador de Serviço Público).</p> <p>Alteração – Anexo 2 – 2.2: <i>Considera-se que a exploração do Serviço Expresso é suscetível de colocar em causa a viabilidade económico-financeira do Serviço Público na ótica da Autoridade de Transportes, caso o aumento dos encargos líquidos médios anuais para a Autoridade de Transportes, daí resultante, seja superior a 2,0%, medida através da fórmula seguinte:</i></p>
<p>Comentário e recomendação 7. <i>Propõe-se que se clarifique no Projeto de Regulamento a forma como os limiares contribuem para a decisão da AMT de deferimento, deferimento com condições, ou de indeferimento da exploração do serviço expresso.</i></p>	<p>Nos termos previstos no Regulamento, caso os limiares não sejam atingidos, aplica-se a alínea a) do ponto 2.3 do Anexo 2.</p> <p>Caso os limiares sejam atingidos, aplica-se a alínea b) ou c) do ponto 2.3 do Anexo 2, em função da análise realizada pela AMT.</p> <p>Alteração – Anexo 2 – 2.3: <i>Desta fase, a AMT pode concluir por uma das seguintes hipóteses:</i></p> <p>a) <i>Caso os limiares indicados nos pontos 2.1 ou 2.2 não sejam atingidos, considera-se que a exploração do Serviço Expresso não é suscetível de colocar em causa a viabilidade económico-financeira do</i></p>

	<p><i>Serviço Público, quer na ótica do Operador de Serviço Público, quer na ótica da Autoridade de Transportes. Neste caso, o parecer da AMT indicará o deferimento do modelo de exploração do Serviço Expresso.</i></p> <p><i>b) Caso os limiares indicados nos pontos 2.1 ou 2.2 sejam atingidos considera-se que a exploração do Serviço Expresso, nos moldes apresentados, é suscetível de colocar em causa a viabilidade económico-financeira do Serviço Público, na ótica do Operador de Serviço Público ou na ótica da Autoridade de Transportes, salvo se for introduzido um conjunto de restrições à exploração do Serviço Expresso (designadamente a não comercialização de títulos de transporte relativos ao transporte de passageiros entre determinadas origens e destinos, a não exploração em determinados períodos horários e/ou dias-tipo, a não comercialização de determinados segmentos de títulos de transporte e/ou outras restrições). Neste caso, o parecer da AMT indicará o deferimento com restrições ao modelo de exploração do Serviço Expresso.</i></p> <p><i>c) Caso os limiares indicados nos pontos 2.1 ou 2.2 sejam atingidos, considera-se que a exploração do Serviço Expresso é suscetível de colocar em causa a viabilidade económico-financeira do Serviço Público, na ótica do Operador de Serviço Público ou na ótica da Autoridade de Transportes, não sendo passível de determinação de restrições. Neste caso, o parecer da AMT indicará o indeferimento do modelo de exploração do Serviço Expresso.</i></p>
<p>Comentário e recomendação 8. <i>Alerta-se para a importância de <u>os limiares propostos não serem desproporcionais</u>. Caso sejam demasiado restritivos, podem colocar em causa o processo de abertura do acesso ao mercado dos serviços expresso, visado pela adoção da Lei n.º 52/2015. Por isso propõe-se que se reflita</i></p>	<p>A AMT concorda em absoluto com as Recomendações da AdC e considera que <u>os limiares propostos não são desproporcionais</u>, procurando salvaguardar um equilíbrio entre a promoção da concorrência e entrada de novos Operadores de Expresso, com o equilíbrio económico dos contratos de serviço público.</p>



<i>sobre a adequabilidade e proporcionalidade dos limiares introduzidos, nomeadamente não poderão representar uma restrição desnecessária à entrada.</i>	
--	--

10. Em função das considerações e reflexões anteriormente tecidas, realiza-se em conformidade ajustamentos e alterações ao Projeto de Regulamento, cuja versão final revista se anexa ao presente relatório.

Lisboa, 2 de agosto de 2021



Anexo

Regulamento AMT Análise Económica Simplificada

NOTA JUSTIFICATIVA

Nos termos do anterior Decreto-Lei n.º 190/90, de 8 de junho, o acesso à exploração de serviços públicos de transporte rodoviário de passageiros do tipo expresso (Serviços Expresso), num determinado itinerário, encontrava-se restrito aos operadores que servissem com carreiras interurbanas de passageiros, pelo menos, um dos pontos terminais do Serviço Expresso requerido, ou parte do percurso, no mesmo itinerário ou em itinerário paralelo.

A Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros (RJSPTP), eliminou aquela restrição de acesso, estabelecendo o n.º 1 do artigo 33.º do RJSPTP que os Serviços Expressos passam a ser explorados em regime de acesso livre, observados os requisitos a estabelecer em legislação especial.

Nesse sentido, o Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, veio regular os requisitos de acesso e de exploração dos Serviços Expresso, estabelecendo que aqueles deverão disponibilizar ligações diretas e semidirectas interurbanas entre aglomerados ou centros urbanos, numa lógica complementar aos serviços públicos de transporte de passageiros intermunicipal e inter-regional (Serviços Públicos), em situações que não estejam cobertas por obrigações e Contratos de Serviço Público. De acordo com aquele diploma, os Serviços Expresso de âmbito nacional e internacional são explorados em regime de acesso livre, mediante autorização do Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT, I.P.).

A nível da União Europeia, Livro Branco da Comissão intitulado «*A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções*», de 12 de setembro de 2001, foi estabelecido o princípio da “concorrência regulada”, materializado, no que concerne aos Serviços Públicos, através do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, e no que concerne aos Serviços Expresso, através do Regulamento (CE) n.º 1073/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009.



O Regulamento (CE) n.º 1370/2007 prevê que as autoridades de transporte possam intervir no mercado do transporte público de passageiros para assegurar a prestação de serviços de interesse geral que sejam, designadamente, mais numerosos, mais seguros, de melhor qualidade e preço inferior do que aqueles que seria possível prestar apenas com base nas leis do mercado. Para o efeito, podem impor obrigações de serviço público aos Operadores de Serviço Público, as quais estes não assumiriam, ou não assumiriam na mesma medida ou nas mesmas condições, sem contrapartidas, caso considerassem o seu próprio interesse comercial. Para tal, deverão ser celebrados Contratos de Serviço Público, os quais estabelecem as contrapartidas aplicáveis, que poderão incluir, designadamente, a atribuição de direitos exclusivos de explorar determinados serviços de transporte público de passageiros numa linha, rede ou zona específica, com exclusão de outros operadores de serviços públicos.

O Regulamento (CE) n.º 1073/2009 estabelece as regras comuns para o acesso ao mercado internacional dos serviços de transporte em autocarro, o qual consagra o livre acesso, mediante autorização, ao mercado internacional dos serviços de transporte em autocarro. Entre os possíveis motivos de indeferimento de autorização inclui-se a decisão de que um determinado Serviço Expresso internacional é suscetível de afetar a viabilidade de um Serviço Público abrangido por um ou mais Contratos de Serviço Público. Nesse caso, devem ser estabelecidos critérios, numa base não discriminatória, para determinar se o Serviço Expresso objeto do pedido afeta a viabilidade do referido Serviço Público. Refere, ainda, aquele Regulamento, que o facto de um operador oferecer preços inferiores aos oferecidos por outros operadores, ou de a ligação em causa já ser explorada por outros operadores, não deve, por si só, justificar o indeferimento do pedido.

Resulta, assim, do enquadramento legislativo nacional e europeu, uma regra geral de acesso livre à exploração de itinerários de Serviço Expresso, sujeito a que tal não coloque em causa a viabilidade económico-financeira de Serviços Públicos existentes.

O artigo 27.º do RJSPTP estabelece que a atribuição a um Operador do Serviço Público, de um direito exclusivo relativo a uma determinada área geográfica, não impede ou limita a exploração de Serviços Expresso que efetuem paragem nessa mesma área geográfica. Pretendeu-se, assim, eliminar a restrição de acesso anteriormente referida, que existia no entretanto revogado Decreto-Lei n.º 190/90, de 8 de junho.



Porém, é necessário distinguir entre direito exclusivo de realizar paragem no interior de um determinado território, do direito exclusivo de transportar passageiros entre paragens no interior desse território. Com efeito, nos casos específicos em que as paragens e os itinerários de um dado Serviço Expresso permitam o transporte de passageiros entre paragens servidas, com o mesmo itinerário ou com itinerários alternativos, por um ou mais Serviços Públicos, é necessário acautelar que os primeiros não representam uma concorrência direta e desequilibrada face aos segundos, suscetível de colocar em causa a sua viabilidade económico-financeira e de violar eventuais direitos exclusivos de transporte de passageiros no interior da sua área geográfica.

Deverá ter-se em conta que os Serviços Públicos estão, tipicamente, sujeitos à prática de um conjunto de obrigações de serviço público – passíveis de aumentar os custos, reduzir as receitas, limitar os graus de liberdade e/ou aumentar os riscos da sua exploração, designadamente, pela restrição à capacidade de o operador poder ajustar os serviços oferecidos, incluindo os preços praticados, face à entrada de um ou mais operadores no mercado – aos quais os Serviços Expresso não se encontram vinculados, pelo que, a concorrência direta entre ambos os serviços pode representar uma desvantagem competitiva para o Serviço Público e colocar em causa a viabilidade económico-financeira destes serviços de interesse económico geral.

Resulta, também, do enquadramento legislativo nacional e europeu, que compete às autoridades de transporte o planeamento e a organização dos Serviços Públicos, incluindo a determinação das obrigações de serviço público a que se encontram sujeitos, bem como, promover a articulação entre os vários serviços de transporte de passageiros, entre eles, os Serviços Públicos e Serviços Expresso. Para o efeito, e ponderando as várias implicações daí decorrentes, as autoridades de transporte têm a competência e a legitimidade para determinar – ou não – a atribuição de direitos exclusivos aos Serviços Públicos, designadamente, tendo em conta a proteção da concorrência de Serviços Expresso.

Nos termos dos n.ºs 6 e 7 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, caso uma autoridade de transporte considere que o equilíbrio económico de contratos de Serviço Público pode ser comprometido por um determinado Serviço



Expresso, pode requerer à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) a realização de uma análise económica simplificada.

A AMT emite um parecer prévio vinculativo – com base numa análise económica objetiva, transparente, não discriminatória e simplificada – o qual poderá indicar o deferimento, indeferimento ou deferimento com restrições ao modelo de exploração do Serviço Expresso.

O projeto de Regulamento, nos termos e para os efeitos do disposto no artigo 6.º dos Estatutos da AMT e nos artigos 100.º e 101.º do Código do Procedimento Administrativo, foi submetido a consulta pública, pelo período de 30 dias, mediante a publicitação na página eletrónica da AMT. Foram recebidas pronúncias de três entidades, as quais foram devidamente ponderadas, em conformidade com o relatório da consulta pública publicado no sítio da Internet da AMT.

Assim, o Conselho de Administração da AMT, ao abrigo do disposto no artigo 6.º dos seus Estatutos, deliberou aprovar, no âmbito do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, o presente Regulamento de Análise Económica Simplificada.

Artigo 1.º

Objeto

O presente Regulamento estabelece os procedimentos e os critérios adotados pela Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) para realizar a análise económica simplificada destinada a determinar se um serviço público de transporte rodoviário de passageiros Expresso ou um serviço público de transporte rodoviário de passageiros de cabotagem, complementar a um serviço internacional, compromete o equilíbrio económico de um serviço público de transporte de passageiros abrangido por um Contrato de Serviço Público existente ou em processo de contratualização, nos termos previstos na alínea a) do n.º 1 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

O presente Regulamento aplica-se à realização, pela AMT, da análise económica simplificada subjacente ao parecer prévio vinculativo previsto no n.º 7 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente Regulamento, entende-se por:

- a) «*Análise Económica Simplificada*», processo de avaliação realizado pela AMT, a pedido de qualquer das entidades referidas no Decreto Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, com o fim de determinar se a realização de um Serviço Expresso compromete o equilíbrio económico de Operador Contratualizado;
- b) «*Autoridade de Transporte*», uma autoridade de transportes competente relativamente a um Serviço Público, na aceção do Capítulo II do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual;
- c) «*Contrato de Serviço Público*», um contrato de Serviço Público ou equivalente, na aceção do artigo 2.º, alínea i), do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007;
- d) «*Dias-Tipo*», os dias da semana ou do ano segundo o qual os horários são organizados;
- e) «*Direito exclusivo*», um direito que autoriza um Operador de Serviço Público a explorar determinados Serviços Públicos de transporte de passageiros numa linha, rede ou zona específica, com exclusão de outros operadores;
- f) «*Itinerário*», o percurso realizado pelo Serviço Expresso entre a paragem inicial e a paragem final ou entre quaisquer duas paragens intermédias;
- g) «*Operador do Serviço Público*», o Operador do Serviço Público, ou a Autoridade de Transportes através de meios próprios, que explora o Serviço Público;



h) «*Operador do Serviço Expresso*», o operador de serviço público que explora o Serviço Expresso;

i) «*Serviço Expresso*», o serviço público de transporte rodoviário de passageiros expresso, ou um serviço de cabotagem complementar a um serviço internacional;

j) «*Serviço Público*», o serviço público de transporte de passageiros objeto de Contrato de Serviço Público, de autorização provisória ou explorado pelos meios próprios de uma Autoridade de Transportes, bem como o serviço público de transporte de passageiros cujo procedimento de adjudicação esteja em curso ou preparação pela Autoridade de Transportes, cujo equilíbrio económico esta considera poder ser comprometido pelo Serviço Expresso;

k) «*Segmentos de Procura*», os segmentos de procura do Serviço Público que, tipicamente, utilizam determinadas tipologias de títulos de transporte;

l) «*Serviços de transporte substitutos*», quaisquer dois ou mais serviços de transporte que permitem satisfazer as mesmas necessidades típicas de mobilidade e de acessibilidade de um determinado segmento de procura de transportes; quando o preço relativo de um dos serviços de transporte se reduz face aos serviços substitutos, a procura dos segundos é suscetível de se transferir, total ou parcialmente, para o primeiro.

Artigo 4.º

Requerimento

1 – O requerimento de Análise Económica Simplificada pode ser apresentado à AMT por qualquer das entidades referidas no Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, nos termos conjugados do artigo 4.º, n.º 6 com o artigo 7.º, n.º 1, alínea a), devendo ser instruído de acordo com o modelo constante do Anexo 1 ao presente Regulamento.

2 – Os documentos, dados e informações a constar do requerimento indicado no número anterior devem ser acompanhados de cópias em formato digital editável.

Artigo 5.º

Análise Económica Simplificada

1 – Compete à AMT avaliar se o equilíbrio económico de um ou mais contratos de Serviço Público é suscetível de ser comprometido pela exploração de Serviços Expresso

num determinado itinerário, tendo por referência a metodologia de Análise Económica Simplificada constante do Anexo 2 ao presente Regulamento.

2 – A Análise Económica Simplificada analisa a existência de direitos exclusivos suscetíveis de serem violados pela exploração do Serviço Expresso, bem como os impactes potenciais deste serviço sobre o Serviço Público, na ótica do Operador de Serviço Público e na ótica da Autoridade de Transportes.

3 – À luz dos resultados da Análise Económica Simplificada realizada, a AMT emite o parecer prévio vinculativo previsto no n.º 7 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, o qual pode indicar:

- a) O deferimento do modelo de exploração do Serviço Expresso;
- b) O indeferimento do modelo de exploração do Serviço Expresso;
- c) O deferimento com restrições do modelo de exploração do Serviço Expresso.

Artigo 6.º

Exploração do mesmo itinerário por múltiplos Serviços Expresso

1 – Por forma a garantir os princípios da igualdade, da não discriminação e da concorrência, a metodologia de Análise Económica Simplificada não considera como critério excludente o número de Operadores de Serviço Expresso que explorem ou que venham a explorar um determinado itinerário, nem os efeitos que a exploração de um novo Serviço Expresso poderá ter sobre outros Serviços Expresso pré-existentes.

2 – O facto de um determinado itinerário já ser explorado por um Serviço Expresso não deve, por si só, justificar o deferimento ou indeferimento da exploração de outro Serviço Expresso no mesmo itinerário.

3 – 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.

4 – No que concerne a Serviços Expresso com autorizações pré-existentes, o disposto no número anterior aplica-se à renovação dessas autorizações, aquando e nos termos previstos no n.º 7 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro.

Artigo 7.º

Tramitação

1 – A AMT pode solicitar à Autoridade de Transportes, ao Operador de Serviço Expresso, ao Operador de Serviço Público, ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT, I.P.) ou a qualquer outra entidade, as informações ou esclarecimentos que considere essenciais ou relevantes para a realização da Análise Económica Simplificada, salvaguardada a confidencialidade da informação recebida pela AMT.

2 – No prazo de 15 dias após a receção de todas as informações ou esclarecimentos considerados essenciais ou relevantes, a AMT elabora um parecer prévio vinculativo, remetendo-o ao IMT, I.P. para instruir a decisão final, dando desse facto conhecimento ao interessado que requereu a AES e, publica-o na página de *internet* da Autoridade, salvaguardada a informação confidencial e protegida por segredo comercial.

Artigo 8.º

Confidencialidade

1 – Qualquer entidade envolvida pode requerer, de forma fundamentada, a não divulgação de informações que considere revestir a natureza confidencial e comercialmente sensível.

2 – Após análise, a AMT expurga do seu parecer todas as informações que considere, à luz dos normativos aplicáveis, de natureza comercialmente confidencial e sensível, antes da respetiva notificação e publicação em conformidade com o n.º 2 do artigo anterior.

Artigo 9.º

Entrada em vigor

O presente Regulamento entra em vigor no dia seguinte à data da sua publicação.

ANEXO 1

(a que se refere o n.º 1 do artigo 4.º)

MODELO DE REQUERIMENTO DE ANÁLISE ECONÓMICA SIMPLIFICADA

(O requerimento a apresentar pela Autoridade de Transportes deverá ser elaborado de acordo com o presente modelo, fornecendo as informações nele indicadas)

1 – IDENTIFICAÇÃO DOS INTERVENIENTES

1.1 – Identificação da Entidade Requerente.

1.2 – Identificação da pessoa de contacto da Entidade Requerente, para efeitos do presente processo de análise.

1.3 – Identificação do Operador de Serviço Expresso.

1.4 – Identificação do(s) Operador(es) de Serviço Público abrangidos.

2 – CARACTERIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE

2.1 – Descrição do Serviço Público

Descrição sumária do serviço público¹ de transporte de passageiros objeto de Contrato de Serviço Público ou equivalente² (doravante Serviço Público), cujo equilíbrio económico-financeiro a Entidade Requerente considera que pode ser comprometido pelo Serviço Expresso, designadamente:

- Área territorial;
- Linhas abrangidas.

2.2 – Descrição do contrato de Serviço Público

Descrição sumária do contrato de Serviço Público ou equivalente, designadamente, quanto ao modelo de contrato (concessão, prestação de serviços, exploração com meios próprios, etc.), existência de obrigações de serviço público,

¹ Em todo o modelo, deverá entender-se por um ou mais serviços públicos.

² Designadamente, exploração pelos meios próprios de uma ou mais Autoridades de Transportes, autorização provisória ou serviço público de transporte de passageiros cujo procedimento de adjudicação esteja em curso ou em preparação pela Autoridade de Transportes.



existência de compensações/pagamentos atribuídos pela Autoridade de Transportes e modelo de remuneração do Operador.

Caso se trate de exploração pelos meios próprios de uma ou mais Autoridades de Transportes, autorizações provisórias, ou Serviço Público cujo procedimento de adjudicação esteja em curso ou em preparação pela Autoridade de Transportes, tal deverá ser claramente identificado e descrito.

No caso de Serviços Públicos cujo procedimento de adjudicação esteja em curso ou em preparação pela Autoridade de Transportes, deverá, ainda, ser indicada a data prevista de início de exploração pelo futuro Operador de Serviço Público.

2.3 – Identificação e descrição de eventuais direitos exclusivos

Identificação e descrição dos eventuais direitos exclusivos atribuídos ao Operador de Serviço Público como contrapartida pelo cumprimento de Obrigações de Serviço Público.

2.4 – Identificação do Serviço Expresso

Descrição sumária do Serviço Expresso que a Entidade Requerente considera ser suscetível de comprometer o equilíbrio económico-financeiro de um ou mais contratos de Serviço Público, designadamente, a totalidade do seu itinerário e paragens.

3 – CONCORRÊNCIA ENTRE SERVIÇO EXPRESSO E SERVIÇO PÚBLICO

3.1 – Paragens e itinerários do Serviço Expresso que a Autoridade de Transportes considera que são suscetíveis de realizar concorrência ao Serviço Público

Identificação, de forma fundamentada, das paragens e itinerários do Serviço Expresso que a Autoridade de Transportes considera que são suscetíveis de realizar concorrência ao Serviço Público, isto é, que permitem aos passageiros realizar viagem entre as mesmas zonas de origem e de destino servidas pelo Serviço Público, através do mesmo itinerário ou de itinerários alternativos.

3.2 – Paragens e itinerários do Serviço Público que a Autoridade de Transportes considera que são suscetíveis de serem sujeitos à concorrência do Serviço Expresso

Identificação, de forma fundamentada, das paragens e itinerários do Serviço Público que a Autoridade de Transportes considera que são suscetíveis de serem



sujeitos à concorrência do Serviço Expresso, isto é, que permitem aos passageiros realizar viagem entre as mesmas zonas de origem e de destino servidas pelo Serviço Expresso, através do mesmo itinerário ou de itinerários alternativos a este.

3.3 – Número diário de circulações do Serviço Público em ambos os sentidos, nos itinerários que a Autoridade de Transportes considera serem sujeitos à concorrência do Serviço Expresso

Indicação, na tabela 1, do número médio diário de circulações do Serviço Público – discriminados por período horário – nos itinerários indicados no ponto 3.2, que a Autoridade de Transportes considera que são suscetíveis de estar sujeitos à concorrência do Serviço Expresso.

3.4 – Nível de concorrência entre o Serviço Expresso e o Serviço Público

Avaliação qualitativa da Autoridade de Transportes, acompanhada da respetiva fundamentação, quanto ao nível de concorrência que a exploração do Serviço Expresso é suscetível de exercer sobre o Serviço Público, nas viagens e itinerários indicados no ponto 3.2. O nível de concorrência pretende aferir em que medida:

- i)* O Serviço Expresso permite aos passageiros realizar viagem entre as mesmas zonas de origem e de destino servidas pelo Serviço Público, através do mesmo itinerário ou de itinerários alternativos a este, com características de oferta que permitem satisfazer as necessidades típicas de mobilidade e acessibilidade dos passageiros, de forma substituível ao Serviço Público. Para o efeito, 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.
- ii)* As estruturas tarifárias do Serviço Expresso (designadamente a disponibilização de títulos adequados a utilizações regulares vs ocasionais, possibilidade de realizar intermodalidade com outros Operadores, disponibilização de títulos bonificados para determinados segmentos da população, etc) permitem satisfazer as necessidades típicas de cada segmento relevante da procura do Serviço Público, de forma substituível a este.

Para o efeito, deverá pontuar-se na tabela 2, através de uma escala qualitativa de 0 a 10, a avaliação da Autoridade de Transportes quanto ao nível de concorrência que

o Serviço Expresso é suscetível de exercer sobre o Serviço Público, nas viagens e itinerários indicados no ponto 3.2, adotando a seguinte convenção:

- i)* **0 pontos** – A procura do Serviço Público não é suscetível de se transferir para o Serviço Expresso, uma vez que este não exerce concorrência direta ao Serviço Público, constituindo antes um serviço complementar. A título de exemplo, tal poderá ocorrer em segmentos de procura cujos títulos de transporte tipicamente utilizados não sejam disponibilizados pelo Serviço Expresso.
- ii)* **1 a 9 pontos** – As características da oferta do Serviço Expresso permitem satisfazer (total ou parcialmente) as necessidades típicas de mobilidade e acessibilidade de alguns segmentos de procura do Serviço Público, sendo por isso considerados como serviços parcialmente substituíveis entre si. A procura de alguns segmentos de procura do Serviço Público é assim suscetível de se transferir, total ou parcialmente, para o Serviço Expresso.
- iii)* **10 pontos** – O Serviço Expresso constitui uma concorrência direta ao Serviço Público, sendo serviços perfeitamente substituíveis entre si, pelo que, a procura do Serviço Público é suscetível de se transferir, no limite, na sua totalidade, para o Serviço Expresso.

4 – IMPACTES NO SERVIÇO PÚBLICO

Ao longo do presente capítulo deverão ser considerados os seguintes cenários:

- **Cenário A:** neste cenário deverão ser apresentadas estimativas relativas ao Serviço Público, considerando a inexistência do Serviço Expresso objeto do presente requerimento. Caso já exista exploração de outros Serviços Expresso, os seus efeitos deverão ser incorporados no Cenário A.
- **Cenário B:** neste cenário deverão ser apresentadas estimativas relativas ao Serviço Público, considerando a migração potencial estimada de procura do Serviço Público para o Serviço Expresso, nos troços de linha identificados no n.º 3.2, resultante da exploração de múltiplos Serviços Expresso³ no itinerário previsto no ponto 3.1.

³ Quer o Serviço Expresso em apreço, quer outros que, eventualmente, venham a requerer a exploração do mesmo itinerário.



4.1 – Procura do Serviço Público

Estimativa detalhada – acompanhada da respetiva fundamentação e dados de suporte – da procura média anual (passageiros e/ou passageiros.km) do Serviço Público, discriminada por segmento de procura do Serviço Público, da qual resulte a informação a constar das tabelas 3 e 4.

Caso a Autoridade de Transportes disponha desta informação, deverá ser igualmente apresentada estimativa detalhada – acompanhada da respetiva fundamentação e dados de suporte – da procura média anual (passageiros e/ou passageiros.km) do Serviço Público, nas viagens indicadas no ponto 3.2, discriminada por dias tipo e períodos do dia, da qual resulte a informação a constar das tabelas 5 e 6.

Para a elaboração da sua estimativa, a Autoridade de Transportes poderá utilizar, designadamente:

- O nível de substituibilidade entre o Serviço Público e o Serviço Expresso, tendo por referência a elasticidade cruzada da procura;
- Dados de exploração do Serviço Público;
- Estudos de mercado.
- Exercícios de *benchmarking* com outras situações comparáveis;
- Demais pressupostos considerados adequados e fundamentados.

4.2 – Receitas do Operador de Serviço Público

Estimativa detalhada – acompanhada da respetiva fundamentação e dados de suporte – da receita média anual do Serviço Público, discriminada por segmento de procura, da qual resulte a informação a constar das tabelas 7 e 8.

Para a elaboração da sua estimativa, a Autoridade de Transportes poderá utilizar, designadamente:

- O nível de substituibilidade entre o Serviço Público e o Serviço Expresso;
- O volume de procura do Serviço Público potencialmente transferível para o Serviço Expresso;

- As receitas tarifárias e as bases tarifárias médias em cada segmento de procura do Serviço Público;
- Os impactes que a redução de procura possa ter sobre as compensações e pagamentos a receber pelo Operador de Serviço Público, quer da Autoridade de Transportes, quer de outras entidades;
- Dados de exploração do Serviço Público;
- Estudos de mercado.
- Exercícios de *benchmarking* com outras situações comparáveis;
- Demais pressupostos considerados adequados e fundamentados.

4.3 – Encargos líquidos da Autoridade de Transportes com o Serviço Público

Estimativa detalhada – acompanhada da respetiva fundamentação e dados de suporte – dos encargos líquidos médios anuais incorridos pela Autoridade de Transportes com o Serviço Público, da qual resulte a informação a constar das tabelas 9 e 10.

Para a elaboração da sua estimativa, a Autoridade de Transportes poderá utilizar, designadamente:

- O nível de substituibilidade entre o Serviço Público e o Serviço Expresso;
- O volume de procura do Serviço Público potencialmente transferível para o Serviço Expresso;
- As receitas tarifárias e as bases tarifárias médias em cada segmento de procura do Serviço Público;
- Os impactes que a redução de procura possa ter sobre as compensações e pagamentos a receber pelo Operador de Serviço Público, quer da Autoridade de Transportes, quer de outras entidades;
- Dados de exploração do Serviço Público;
- Estudos de mercado;
- Exercícios de *benchmarking* com outras situações comparáveis;



- Demais pressupostos considerados adequados e fundamentados.

5 – RESTRIÇÕES À EXPLORAÇÃO DO SERVIÇO EXPRESSO

5.1 – Períodos do dia em que o Serviço Expresso não exerce uma concorrência significativa sobre o Serviço Público

Existem alguns períodos do dia e/ou dias-tipo da tabela 1 em que a Autoridade de Transportes considere que a exploração do Serviço Expresso – caso se restrinja apenas a estes períodos – não exerce um nível de concorrência sobre o Serviço Público suscetível de colocar em causa a sua sustentabilidade económico financeira?

5.2 – Títulos de transporte em que o Serviço Expresso não exerce uma concorrência significativa sobre o Serviço Público

Existem alguns segmentos de procura, constantes da tabela 2, em que a Autoridade de Transportes considere que a exploração do Serviço Expresso – caso se restrinja apenas à comercialização de títulos de transporte para estes segmentos de procura – não exerce um nível de concorrência sobre o Serviço Público suscetível de colocar em causa a sua sustentabilidade económico financeira?

5.3 – Outras restrições

Existem algumas outras restrições à exploração do Serviço Expresso que a Autoridade de Transportes considere que, caso sejam adotadas, permitem mitigar o nível de concorrência exercida sobre o Serviço Público, não inviabilizando assim a sua sustentabilidade económico financeira?



6 – LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Número de circulações diárias do Serviço Público em ambos os sentidos, por período horário, nos troços indicados no ponto 3.2

Viagens indicadas no ponto 3.2	Período Escolar					Período não Escolar				
	Dias úteis	Dias úteis	Sábados	Domingos	Feriados	Dias úteis	Dias úteis	Sábados	Domingos	Feriados
	2ª – 5ª Feira	6ª Feira / vésperas de feriados				2ª – 5ª Feira	6ª Feira / vésperas de feriados			
Madrugada										
Período de ponta da manhã										
Corpo do dia										
Período de ponta da tarde										
Noite										

Tabela 2 - Nível de concorrência que a exploração do Serviço Expresso é suscetível de exercer sobre o Serviço Público, nas viagens indicadas no ponto 3.2, por segmento de procura do Serviço Público

Viagens indicadas no ponto 3.2	Passageiros do Serviço Público detentores de Títulos Monomodais								Passageiros do Serviço Público detentores de Títulos Intermodais							
	Ocasionais			Mensais				Outros	Ocasionais			Mensais				Outros
	Gerais	Bonificados	Outros	Gerais	Estudante	Bonificados	Outros		Gerais	Bonificados	Outros	Gerais	Estudante	Bonificados	Outros	
Nível de concorrência	(0-10)	(0-10)	(0-10)	(0-10)	(0-10)	(0-10)	(0-10)	(0-10)	(0-10)	(0-10)	(0-10)	(0-10)	(0-10)	(0-10)	(0-10)	(0-10)



Tabela 3 – Cenário A: Procura média anual do Serviço Público no cenário de inexistência do Serviço Expresso (por segmento de procura do Serviço Público)

Procura média anual	Passageiros do Serviço Público detentores de Títulos Monomodais								Passageiros do Serviço Público detentores de Títulos Intermodais								TOTAL
	Ocasionais			Mensais				Outros	Ocasionais			Mensais				Outros	
	Gerais	Bonificados	Outros	Gerais	Estudante	Bonificados	Outros		Gerais	Bonificados	Outros	Gerais	Estudante	Bonificados	Outros		
Nas viagens indicadas no ponto 3.2																	
Nas viagens no resto da rede objeto do contrato de Serviço Público																	
Na totalidade da rede objeto do contrato de Serviço Público																	

Tabela 4 – Cenário B: Procura média anual do Serviço Público no cenário de existência de múltiplos Serviços Expresso (por segmento de procura do Serviço Público)

Procura média anual	Passageiros do Serviço Público detentores de Títulos Monomodais								Passageiros do Serviço Público detentores de Títulos Intermodais								TOTAL
	Ocasionais			Mensais				Outros	Ocasionais			Mensais				Outros	
	Gerais	Bonificados	Outros	Gerais	Estudante	Bonificados	Outros		Gerais	Bonificados	Outros	Gerais	Estudante	Bonificados	Outros		
Nas viagens indicadas no ponto 3.2																	
Nas viagens no resto da rede objeto do contrato de Serviço Público																	
Na totalidade da rede objeto do contrato de Serviço Público																	



Tabela 5 – Cenário A: Procura média anual do Serviço Público nas viagens indicadas no ponto 3.2, no cenário de inexistência do Serviço Expresso (por período horário)

Procura média anual nas viagens indicadas no ponto 3.2	Período Escolar					Período não Escolar					TOTAL
	Dias úteis	Dias úteis	Sábados	Domingos	Feriados	Dias úteis	Dias úteis	Sábados	Domingos	Feriados	
	2ª – 5ª Feira	6ª Feira / vésperas de feriados				2ª – 5ª Feira	6ª Feira / vésperas de feriados				
Madrugada											
Período de ponta da manhã											
Corpo do dia											
Período de ponta da tarde											
Noite											

Tabela 6 – Cenário B: Procura média anual do Serviço Público nas viagens indicadas no ponto 3.2, no cenário de existência de múltiplos Serviços Expresso (por período horário)

Procura média anual nas viagens indicadas no ponto 3.2	Período Escolar					Período não Escolar					TOTAL
	Dias úteis	Dias úteis	Sábados	Domingos	Feriados	Dias úteis	Dias úteis	Sábados	Domingos	Feriados	
	2ª – 5ª Feira	6ª Feira / vésperas de feriados				2ª – 5ª Feira	6ª Feira / vésperas de feriados				
Madrugada											
Período de ponta da manhã											
Corpo do dia											
Período de ponta da tarde											
Noite											



Tabela 7 – Cenário A: Receita média anual do Operador de Serviço Público, no cenário de inexistência de Serviço Expresso

Receita média anual do Operador de Serviço Público	Passageiros do Serviço Público detentores de Títulos Monomodais							Passageiros do Serviço Público detentores de Títulos Intermodais							TOTAL			
	Ocasionais			Mensais				Outros	Ocasionais			Mensais						
	Gerais	Bonificados	Outros	Gerais	Estudante	Bonificados	Outros		Gerais	Bonificados	Outros	Gerais	Estudante	Bonificados		Outros		
Nos itinerários/viagens indicadas no ponto 3.2:																		
Receitas tarifárias																		
Compensações tarifárias:																		
Pagas pela Autoridade de Transportes																		
Pagas por outras entidades																		
Compensações por OSP																		
Pagas pela Autoridade de Transportes																		
Pagas por outras entidades																		
Pagamentos de Prestações de Serviço																		
Pagos pela Autoridade de Transportes																		
Pagos por outras entidades																		
Receitas de atividades acessórias																		
Outras receitas																		
Nos itinerários/viagens no resto da rede objeto do contrato de Serviço Público:																		
Receitas tarifárias																		
Compensações tarifárias:																		
Pagas pela Autoridade de Transportes																		
Pagas por outras entidades																		
Compensações por OSP																		
Pagas pela Autoridade de Transportes																		
Pagas por outras entidades																		
Pagamentos de Prestações de Serviço																		
Pagos pela Autoridade de Transportes																		
Pagos por outras entidades																		
Receitas de atividades acessórias																		
Outras receitas																		
Na totalidade da rede objeto do contrato de Serviço Público:																		
Receitas tarifárias																		
Compensações tarifárias:																		
Pagas pela Autoridade de Transportes																		
Pagas por outras entidades																		
Compensações por OSP																		
Pagas pela Autoridade de Transportes																		
Pagas por outras entidades																		
Pagamentos de Prestações de Serviço																		
Pagos pela Autoridade de Transportes																		
Pagos por outras entidades																		
Receitas de atividades acessórias																		
Outras receitas																		



NOTAS: (1) Nas rúbricas em que não seja possível ou aplicável realizar a discriminação por segmento de procura, indicar apenas o valor total. (2) Nas rúbricas em que não seja possível ou aplicável realizar a discriminação entre itinerários/viagens indicados no ponto 3.2 / resto da rede, indicar apenas o valor relativo à totalidade da rede.



Tabela 8 – Cenário B: Receita média anual do Operador de Serviço Público, no cenário de existência de múltiplos Serviços Expresso

Receita média anual do Operador de Serviço Público	Passageiros do Serviço Público detentores de Títulos Monomodais							Passageiros do Serviço Público detentores de Títulos Intermodais							TOTAL			
	Ocasionais			Mensais				Outros	Ocasionais			Mensais						
	Gerais	Bonificados	Outros	Gerais	Estudante	Bonificados	Outros		Gerais	Bonificados	Outros	Gerais	Estudante	Bonificados		Outros		
Nos itinerários/viagens indicadas no ponto 3.2:																		
Receitas tarifárias																		
Compensações tarifárias:																		
Pagas pela Autoridade de Transportes																		
Pagas por outras entidades																		
Compensações por OSP																		
Pagas pela Autoridade de Transportes																		
Pagas por outras entidades																		
Pagamentos de Prestações de Serviço																		
Pagos pela Autoridade de Transportes																		
Pagos por outras entidades																		
Receitas de atividades acessórias																		
Outras receitas																		
Nos itinerários/viagens no resto da rede objeto do contrato de Serviço Público:																		
Receitas tarifárias																		
Compensações tarifárias:																		
Pagas pela Autoridade de Transportes																		
Pagas por outras entidades																		
Compensações por OSP																		
Pagas pela Autoridade de Transportes																		
Pagas por outras entidades																		
Pagamentos de Prestações de Serviço																		
Pagos pela Autoridade de Transportes																		
Pagos por outras entidades																		
Receitas de atividades acessórias																		
Outras receitas																		
Na totalidade da rede objeto do contrato de Serviço Público:																		
Receitas tarifárias																		
Compensações tarifárias:																		
Pagas pela Autoridade de Transportes																		
Pagas por outras entidades																		
Compensações por OSP																		
Pagas pela Autoridade de Transportes																		
Pagas por outras entidades																		
Pagamentos de Prestações de Serviço																		
Pagos pela Autoridade de Transportes																		
Pagos por outras entidades																		
Receitas de atividades acessórias																		
Outras receitas																		



NOTAS: (1) Nas rúbricas em que não seja possível ou aplicável realizar a discriminação por segmento de procura, indicar apenas o valor total. (2) Nas rúbricas em que não seja possível ou aplicável realizar a discriminação entre itinerários/viagens indicados no ponto 3.2 / resto da rede, indicar apenas o valor relativo à totalidade da rede.



Tabela 9 – Cenário A: Encargos líquidos médios anuais da AT com o SP, no cenário de inexistência do Serviço Expresso

Encargos Líquidos da Autoridade de Transportes	Passageiros do Serviço Público detentores de Títulos Monomodais							Passageiros do Serviço Público detentores de Títulos Intermodais							TOTAL		
	Ocasionais			Mensais				Outros	Ocasionais			Mensais				Outros	
	Gerais	Bonificados	Outros	Gerais	Estudante	Bonificados	Outros		Gerais	Bonificados	Outros	Gerais	Estudante	Bonificados			Outros
Nos itinerários/viagens indicadas no ponto 3.2:																	
(+) Pagamentos da AT ao Operador de SP																	
Compensações Tarifárias																	
Compensações por OSP																	
Pagamentos de Prestações de Serviço																	
(+) Custos da AT com a exploração direta do SP																	
(-) Recebimentos da AT de outras entidades																	
Compensações Tarifárias																	
Compensações por OSP																	
Pagamentos de Prestações de Serviço																	
(-) Receitas tarifárias que revertam para a AT																	
(-) Receitas de atividades acessórias que revertam para a AT																	
(-) Outras receitas da AT resultantes do SP																	
Nos itinerários/viagens no resto da rede objeto do contrato de Serviço Público:																	
(+) Pagamentos da AT ao Operador de SP																	
Compensações Tarifárias																	
Compensações por OSP																	
Pagamentos de Prestações de Serviço																	
(+) Custos da AT com a exploração direta do SP																	
(-) Recebimentos da AT de outras entidades																	
Compensações Tarifárias																	
Compensações por OSP																	
Pagamentos de Prestações de Serviço																	
(-) Receitas tarifárias que revertam para a AT																	
(-) Receitas de atividades acessórias que revertam para a AT																	
(-) Outras receitas da AT resultantes do SP																	
Na totalidade da rede objeto do contrato de Serviço Público:																	
(+) Pagamentos da AT ao Operador de SP																	
Compensações Tarifárias																	
Compensações por OSP																	
Pagamentos de Prestações de Serviço																	
(+) Custos da AT com a exploração direta do SP																	
(-) Recebimentos da AT de outras entidades																	
Compensações Tarifárias																	
Compensações por OSP																	
Pagamentos de Prestações de Serviço																	
(-) Receitas tarifárias que revertam para a AT																	
(-) Receitas de atividades acessórias que revertam para a AT																	
(-) Outras receitas da AT resultantes do SP																	



NOTAS: (1) Nas rúbricas em que não seja possível ou aplicável realizar a discriminação por segmento de procura, indicar apenas o valor total. (2) Nas rúbricas em que não seja possível ou aplicável realizar a discriminação entre itinerários/viagens indicados no ponto 3.2 / resto da rede, indicar apenas o valor relativo à totalidade da rede.



Tabela 10 – Cenário B: Encargos líquidos médios anuais da AT com o SP, no cenário de existência de múltiplos Serviços Expresso

Encargos Líquidos da Autoridade de Transportes	Passageiros do Serviço Público detentores de Títulos Monomodais							Passageiros do Serviço Público detentores de Títulos Intermodais							TOTAL		
	Ocasionais			Mensais				Outros	Ocasionais			Mensais				Outros	
	Gerais	Bonificados	Outros	Gerais	Estudante	Bonificados	Outros		Gerais	Bonificados	Outros	Gerais	Estudante	Bonificados			Outros
Nos itinerários/viagens indicadas no ponto 3.2:																	
(+) Pagamentos da AT ao Operador de SP																	
Compensações Tarifárias																	
Compensações por OSP																	
Pagamentos de Prestações de Serviço																	
(+) Custos da AT com a exploração direta do SP																	
(-) Recebimentos da AT de outras entidades																	
Compensações Tarifárias																	
Compensações por OSP																	
Pagamentos de Prestações de Serviço																	
(-) Receitas tarifárias que revertam para a AT																	
(-) Receitas de atividades acessórias que revertam para a AT																	
(-) Outras receitas da AT resultantes do SP																	
Nos itinerários/viagens no resto da rede objeto do contrato de Serviço Público:																	
(+) Pagamentos da AT ao Operador de SP																	
Compensações Tarifárias																	
Compensações por OSP																	
Pagamentos de Prestações de Serviço																	
(+) Custos da AT com a exploração direta do SP																	
(-) Recebimentos da AT de outras entidades																	
Compensações Tarifárias																	
Compensações por OSP																	
Pagamentos de Prestações de Serviço																	
(-) Receitas tarifárias que revertam para a AT																	
(-) Receitas de atividades acessórias que revertam para a AT																	
(-) Outras receitas da AT resultantes do SP																	
Na totalidade da rede objeto do contrato de Serviço Público:																	
(+) Pagamentos da AT ao Operador de SP																	
Compensações Tarifárias																	
Compensações por OSP																	
Pagamentos de Prestações de Serviço																	
(+) Custos da AT com a exploração direta do SP																	
(-) Recebimentos da AT de outras entidades																	
Compensações Tarifárias																	
Compensações por OSP																	
Pagamentos de Prestações de Serviço																	
(-) Receitas tarifárias que revertam para a AT																	
(-) Receitas de atividades acessórias que revertam para a AT																	
(-) Outras receitas da AT resultantes do SP																	



NOTAS: (1) Nas rúbricas em que não seja possível ou aplicável realizar a discriminação por segmento de procura, indicar apenas o valor total. (2) Nas rúbricas em que não seja possível ou aplicável realizar a discriminação entre itinerários/viagens indicados no ponto 3.2 / resto da rede, indicar apenas o valor relativo à totalidade da rede.



7 – ANEXOS

Em anexo ao presente requerimento serão apresentados (quando aplicável) os seguintes documentos:

- Cópia do contrato de Serviço Público;
- Relatório e Contas dos 3 últimos anos do Operador de Serviço Público;
- Informação prevista no artigo 22.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros relativo aos 3 últimos anos;
- Mapa da rede com identificação das paragens e linhas indicadas no ponto 3.2;
- Horários das linhas indicadas no ponto 3.2;
- Cópia dos elementos instrutórios respeitante ao Serviço Expresso, remetidos pelo IMT, I.P. à Autoridade de Transportes.

ANEXO 2

(a que se refere o n.º 1 do artigo 5.º)

METODOLOGIA DE ANÁLISE ECONÓMICA SIMPLIFICADA

A Análise Económica Simplificada segue as fases a seguir indicadas:

- Fase 1 – Direitos exclusivos, concorrência e substituibilidade;
- Fase 2 – Estimativa simplificada de impactes no Serviço Público.

O resultado da primeira fase determina o prosseguimento para a fase subsequente ou, alternativamente, a conclusão da Análise Económica Simplificada.

1 – FASE 1 – DIREITOS EXCLUSIVOS, CONCORRÊNCIA E SUBSTITUIBILIDADE

1.1 – Direitos exclusivos

Em primeiro lugar, a AMT avalia a existência de direitos exclusivos atribuídos ao Operador de Serviço Público em contrapartida pelo cumprimento de obrigações de serviço público e em que medida a exploração do Serviço Expresso é suscetível de violar tais direitos exclusivos.

1.2 – Concorrência e substituibilidade entre Serviço Público e Serviço Expresso

Nesta etapa, a AMT analisa o nível de concorrência e substituibilidade entre o Serviço Público e o Serviço Expresso, tendo em conta, designadamente:

- a) Quais as paragens do Serviço Público consideradas concorrentes e substituíveis do Serviço Expresso, isto é, que se encontrem na zona de influência das paragens do Serviço Expresso, em cada aglomerado ou centro urbano em que este efetue paragem;
- b) Quais as linhas e itinerários do Serviço Público consideradas concorrentes e substituíveis do Serviço Expresso, isto é, que permitem aos passageiros realizar a viagem entre as paragens consideradas substituíveis em ambos os aglomerados ou centros urbanos, através dos mesmos itinerários do Serviço Expresso ou através de itinerários alternativos;

- c) Quais os períodos horários e/ou dias-tipo em que existe concorrência e substituíbilidade entre a oferta do Serviço Público e a oferta do Serviço Expresso;
- d) Em que medida 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., permitem satisfazer as necessidades típicas de mobilidade e acessibilidade dos passageiros, de forma substituível entre si;
- e) Em que medida as estruturas tarifárias do Serviço Expresso (designadamente a disponibilização de títulos adequados a utilizações regulares vs ocasionais, a possibilidade de realizar intermodalidade com outros Operadores, a disponibilização de títulos bonificados para determinados segmentos da população, etc.) permitem satisfazer as necessidades típicas de cada segmento relevante da procura do Serviço Público, de forma substituível a este.

1.3 – Conclusões da Fase 1

Desta fase, a AMT pode concluir por uma das seguintes hipóteses:

- a) Não existem direitos exclusivos atribuídos ao Operador de Serviço Público que impeçam a exploração do Serviço Expresso;
- b) Existem direitos exclusivos atribuídos ao Operador de Serviço Público que abrangem os itinerários a explorar pelo Serviço Expresso. Porém, o parecer da AMT poderá indicar o deferimento com restrições do modelo de exploração do Serviço Expresso (designadamente a não comercialização de títulos de transporte relativos ao transporte de passageiros entre determinadas origens e destinos, a não exploração em determinados períodos horários e/ou dias-tipo, a não comercialização de determinados segmentos de títulos de transporte e/ou outras restrições), por forma a não colocar em causa os direitos exclusivos atribuídos ao Operador de Serviço Público;

- c) A exploração pelo Serviço Expresso violaria os direitos exclusivos atribuídos ao Operador de Serviço Público, não sendo passível de determinação de restrições que permitam a sua viabilização.

Caso a AMT conclua pela hipótese c), o parecer indicará o indeferimento do modelo de exploração do Serviço Expresso, dando-se por concluída a Análise Económica Simplificada. Nas restantes hipóteses, a Análise Económica Simplificada prossegue para a Fase 2.

2 – FASE 2 – ESTIMATIVA SIMPLIFICADA DE IMPACTES NO SERVIÇO PÚBLICO

Nesta fase, a AMT realiza uma análise simplificada do impacte potencial que a exploração do Serviço Expresso possa vir a ter na sustentabilidade económico-financeira do Serviço Público, quer na ótica do Operador de Serviço Público, quer na ótica da Autoridade de Transportes.

Nos casos em que o mesmo Serviço Público seja suscetível de sofrer a concorrência de Serviços Expresso em múltiplos itinerários, a AMT poderá optar por adicionar à análise a realizar na presente fase, também os impactes cumulativos dos vários Serviços Expresso nos múltiplos itinerários.

2.1 – Impactes no Operador de Serviço Público

Nesta etapa, a AMT realiza uma estimativa do volume médio anual de receitas potencialmente perdida pelo Serviço Público, em resultado da exploração de múltiplos Serviços Expresso no itinerário em análise, tendo em consideração, designadamente:

- nível de concorrência e substituíbilidade entre o Serviço Público e o Serviço Expresso;
- O volume de procura do Serviço Público potencialmente transferível para o Serviço Expresso;
- As receitas tarifárias e as bases tarifárias médias em cada segmento de procura do Serviço Público;

- Os impactes que a redução de procura possa ter sobre as compensações e pagamentos a receber pelo Operador de Serviço Público, quer da Autoridade de Transportes, quer de outras entidades;
- Dados de exploração do Serviço Público;
- Estudos de mercado;
- Exercícios de *benchmarking* com outras situações comparáveis;
- Demais pressupostos considerados adequados e fundamentados.

As estimativas a realizar na presente etapa devem ser indiferentes do número de Serviços Expresso que operem no itinerário em análise, devendo considerar-se um cenário hipotético de exploração por múltiplos Operadores Expresso.

De igual modo, as estimativas a realizar devem ser indiferentes aos valores efetivos das tarifas que venham a ser praticadas no Serviço Expresso, uma vez que as mesmas são livremente estabelecidas pelo Operador de Expresso, podendo, no entanto, ser tidas em conta as modalidades típicas de títulos a disponibilizar neste serviço.

Considera-se que a exploração do Serviço Expresso é suscetível de colocar em causa a viabilidade económico-financeira do Serviço Público na ótica do Operador de Serviço Público, caso a redução do volume médio anual de receitas do Operador de Serviço Público daí resultante seja superior a **2,0%**, medida através da fórmula seguinte:

$$\Delta\%ReceitasOSP = \frac{\sum ReceitasOSP_{CenárioB}}{\sum ReceitasOSP_{CenárioA}} - 1$$

Em que:

- " $\Delta\%ReceitasOSP$ " corresponde à variação percentual estimada das receitas médias anuais do Operador de Serviço Público;
- " $\sum ReceitasOSP_{CenárioA}$ " corresponde ao volume médio anual de receitas do Operador de Serviço Público, no cenário A, relativo à totalidade da rede objeto de Contrato de Serviço Público, tal como definido na Tabela 7 do Anexo 1;

- " $\sum \text{ReceitasOSP}_{\text{Cenário B}}$ " corresponde ao volume médio anual de receitas do Operador de Serviço Público, no cenário B, relativo à totalidade da rede objeto de Contrato de Serviço Público, tal como definido na Tabela 8 do Anexo 1.

2.2 – Impactes na Autoridade de Transportes

Nesta etapa, a AMT realiza uma estimativa do impacte que a exploração de múltiplos Serviços Expresso no itinerário em análise possa vir a ter no valor médio anual de encargos líquidos da Autoridade de Transportes com o Serviço Público, tendo em consideração, designadamente:

- nível de substituíbilidade entre o Serviço Público e o Serviço Expresso;
- O volume de procura do Serviço Público potencialmente transferível para o Serviço Expresso;
- As receitas tarifárias e as bases tarifárias médias em cada segmento de procura do Serviço Público;
- Os impactes que a redução de procura possa ter sobre as compensações e pagamentos a realizar pela Autoridade de Transportes ao Operador de Serviço Público;
- Os impactes que a redução de procura possa ter sobre as compensações e pagamentos a receber pela Autoridade de Transportes, de outras entidades;
- Dados de exploração do Serviço Público;
- Estudos de mercado;
- Exercícios de *benchmarking* com outras situações comparáveis;
- Demais pressupostos considerados adequados e fundamentados.

As estimativas a realizar na presente etapa devem ser indiferentes do número de Serviços Expresso que operem no itinerário em análise, devendo considerar-se um cenário hipotético de exploração por múltiplos Operadores Expresso.

De igual modo, as estimativas a realizar devem ser indiferentes aos valores efetivos das tarifas que venham a ser praticadas no Serviço Expresso, uma vez que as mesmas são livremente estabelecidas pelo Operador de Expresso, podendo, no

entanto, ser tidas em conta as modalidades típicas de títulos a disponibilizar neste serviço.

Considera-se que a exploração do Serviço Expresso é suscetível de colocar em causa a viabilidade económico-financeira do Serviço Público na ótica da Autoridade de Transportes, caso o aumento dos encargos líquidos médios anuais para a Autoridade de Transportes, daí resultante, seja superior a **2,0%**, medida através da fórmula seguinte:

$$\Delta\%EncargosLíquidosAT = \frac{\sum EncargosLíquidosAT_{CenárioB}}{\sum EncargosLíquidosAT_{CenárioA}} - 1$$

Em que:

- " $\Delta\%EncargosLíquidosAT$ " corresponde à variação percentual estimada dos encargos líquidos médios anuais para a Autoridade de Transportes;
- " $\sum EncargosLíquidosAT_{CenárioA}$ " corresponde aos encargos líquidos médios anuais para a Autoridade de Transportes, no cenário A, relativo à totalidade da rede objeto de Contrato de Serviço Público, tal como definido na Tabela 9 do Anexo 1;
- " $\sum EncargosLíquidosAT_{CenárioB}$ " corresponde aos encargos líquidos médios anuais para a Autoridade de Transportes, no cenário B, relativo à totalidade da rede objeto de Contrato de Serviço Público, tal como definido na Tabela 10 do Anexo 1.

2.3 – Conclusões da Fase 2

Desta fase, a AMT pode concluir por uma das seguintes hipóteses:

- a) Caso os limiares indicados nos pontos 2.1 ou 2.2 não sejam atingidos, considera-se que a exploração do Serviço Expresso não é suscetível de colocar em causa a viabilidade económico-financeira do Serviço Público, quer na ótica do Operador de Serviço Público, quer na ótica da Autoridade de Transportes. Neste caso, o parecer da AMT indicará o deferimento do modelo de exploração do Serviço Expresso;

- b) Caso os limiares indicados nos pontos 2.1 ou 2.2 sejam atingidos, considera-se que a exploração do Serviço Expresso, nos moldes apresentados, é suscetível de colocar em causa a viabilidade económico-financeira do Serviço Público, na ótica do Operador de Serviço Público ou na ótica da Autoridade de Transportes, salvo se for introduzido um conjunto de restrições à exploração do Serviço Expresso (designadamente, a não comercialização de títulos de transporte relativos ao transporte de passageiros entre determinadas origens e destinos, a não exploração em determinados períodos horários e/ou dias-tipo, a não comercialização de determinados segmentos de títulos de transporte e/ou outras restrições). Neste caso, o parecer da AMT indicará o deferimento com restrições ao modelo de exploração do Serviço Expresso.
- c) Caso os limiares indicados nos pontos 2.1 ou 2.2 sejam atingidos, considera-se que a exploração do Serviço Expresso é suscetível de colocar em causa a viabilidade económico-financeira do Serviço Público, na ótica do Operador de Serviço Público ou na ótica da Autoridade de Transportes, não sendo passível de determinação de restrições. Neste caso, o parecer da AMT indicará o indeferimento do modelo de exploração do Serviço Expresso.
-