



## **NOTA JUSTIFICATIVA**

Os regulamentos da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) devem, nos termos do n.º 1 do artigo 6.º dos Estatutos da AMT, aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, e dos artigos 97.º e seguintes do Código do Procedimento Administrativo (CPA), aplicável à AMT *ex vi* da al. a) do n.º 2 do artigo 5.º da lei-quadro das entidades reguladoras, observar os princípios da legalidade, da necessidade e da clareza, devendo ainda os regulamentos com eficácia externa respeitar os princípios da participação e da publicidade.

Neste contexto, o Conselho de Administração da AMT aprovou o presente projeto de Regulamento, nos termos do *suprarreferido* n.º 1 do Artigo 1 dos seus Estatutos, bem como nos números 6 e 7 do Artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, que regula as condições de acesso e de exploração de serviços públicos de transporte “Expresso” (Serviços Expresso).

De recordar, a este propósito, que aquando da publicação do referido decreto-lei, a AMT tinha considerado que o mesmo vinha colmatar “*falhas de regulamentação*” (que se reconduzem a “*falhas de Estado*”) no que se refere aos Serviços Expresso, que eram enquadrados por legislação das décadas de 80/90 do século XX, dispersa e fragmentada, que não oferecia um referencial claro de atuação, especialmente para novos operadores que quisessem aceder ao mercado nacional<sup>1</sup>. Em suma, a AMT considerou que o regime introduziu vantagens no universo do transporte público rodoviário de passageiros, fomentando a concorrência, eliminando “barreiras à entrada” e fomentando os direitos e os interesses dos passageiros.

Já a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros (RJSPTP), havia eliminado a anterior restrição de acesso ao mercado dos serviços de transporte de passageiros em autocarro (Longa Distância), estabelecendo o n.º 1 do artigo 33.º do RJSPTP que os Serviços Expresso passam a ser explorados em regime de acesso livre, observados os requisitos a estabelecer em legislação especial.

Nesse sentido, o referido 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

---

<sup>1</sup> 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.



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 europeu, os Serviços Públicos de Transporte de Passageiros por modo rodoviário - que são serviços de interesse económico geral/SIEG, sujeitos a obrigações de serviço público/OSP, devendo ser conformados num contrato de serviço público, adjudicado através de procedimento concorrencial, em modelo de “concorrência regulada” - estão sujeitos ao regime estabelecido pelo Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, conforme alterado. Já o que respeita aos serviços de transporte de passageiros de “Longa Distância” (Serviços Expresso), o respetivo regime é estabelecido através do Regulamento (CE) n.º 1073/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, em processo de revisão nas instâncias europeias. Para estes serviços, o modelo, no mercado europeu, é o de livre acesso, mediante autorização das autoridades competentes de cada Estado-Membro. Esta liberdade de acesso pode, no entanto, ser condicionada, sempre que se constate que um determinado Serviço Expresso é suscetível de afetar gravemente 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 gravemente 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/OSP – 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/SIEG.

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 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.

Nestes termos, o presente projeto de Regulamento, cumprindo com os princípios da legalidade da necessidade e da proporcionalidade, tendo em conta os regimes europeus de acesso e permanência nos mercados do serviço de transporte público de passageiros - considerando, por um lado, os Serviços Públicos, que são SIEG, sujeitos a OSP e, por outro, os Serviços Expresso, que são serviços comerciais, liberalizados - apresenta de forma clara e acessível a todos os interessados, potenciais requerentes da análise económica simplificada, os principais elementos que permitem aferir se o equilíbrio económico de um determinado contrato de serviço público pode ser comprometido com a realização de um determinado Serviço Expresso.



Tratando-se de um projeto de regulamento com eficácia externa, que estabelece obrigações relativamente a entidades terceiras, o Conselho de Administração da AMT deliberou ainda submetê-lo a consulta pública, em conformidade com os números 2 e 3 do referido artigo 6.º e com o n.º 1 do artigo 101.º do CPA.

Dispõem os interessados de um prazo de 30 dias úteis para se pronunciarem, devendo os eventuais contributos e sugestões ser apresentados, por escrito, até ao final do mencionado período, e remetidos à AMT, sita no Palácio Coimbra, Rua de Santa Apolónia, nº 53, 1100-468 Lisboa, ou para o endereço de correio eletrónico [geral@amt-autoridade.pt](mailto:geral@amt-autoridade.pt)

Os resultados da consulta pública serão publicados na página da AMT na Internet.



# **Projeto de Regulamento**

**sobre**

## **Análise Económica Simplificada “Serviços Expresso”**

*(n.ºs 6 e 7 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro)*



	<b>Proteção de informação confidencial</b>	Versão: Final	
		UO Responsável: GAJ	
		Elaborado por:	APM
		Revisto por:	...
Regulamento externo		Data: 17.12.2020	
AMT.GAJ.REG.01			

*Projeto de Regulamento AMT*

**Análise Económica Simplificada “Serviços Expresso”**

**Preâmbulo**

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, no 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. Já o que respeita aos Serviços Expresso o respetivo regime é estabelecido



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 podem 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 gravemente 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 gravemente 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 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.

Assim, o Conselho de Administração, ao abrigo do disposto no Artigo 6.º dos seus Estatutos aprova o seguinte Projeto de Regulamento com eficácia externa:





## **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, em processo de contratualização ou em estudo, 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 28 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 140/2018, de 18 de setembro, na sua última redação, 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 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 passageiro 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 140/2018, de 18 de setembro, nos termos conjugados dos seus art.º 4.º, n.º 6 e art.º 7.º, n.º 1, alínea a), devendo ser instruído de acordo com o modelo constante do Anexo I ao presente Regulamento.



2. Os documentos, dados e informações a constar do requerimento indicado no número anterior deverão 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 II 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 28 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.
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. Nos casos em que a AMT emita um parecer prévio com decisão de indeferimento ou deferimento com restrições à exploração de um Serviço Expresso, num determinado itinerário em que existam outros Serviços Expresso pré-existentes, o disposto no número anterior aplica-se à renovação da autorização destes serviços, 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, designadamente 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 (quinze) dias após a receção de todas as informações ou esclarecimentos considerados essenciais ou relevantes, a AMT elabora um parecer prévio preliminar, o qual será notificado, para efeitos de audiência prévia, à Autoridade de Transportes, ao Operador de Serviço Expresso, ao Operador de Serviço Público e ao IMT, I.P.
3. As entidades referidas no número anterior deverão pronunciar-se no prazo de 10 (dez) dias, após, não sendo obtida pronúncia, se presume a sua concordância tácita quanto ao teor do parecer prévio preliminar.
4. No prazo de 15 (quinze) dias após o termo do prazo previsto no número anterior e ponderadas as pronúncias recebidas, a AMT aprova o parecer prévio final, o qual será notificado à Autoridade de Transportes, ao Operador de Serviço Expresso, ao Operador de Serviço Público e ao IMT, I.P., sendo igualmente publicitado na página de *internet* da AMT, 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 considerem revestir a natureza confidencial e comercialmente sensível.
2. Após análise, a AMT expurga todas as informações que considere, à luz dos normativos aplicáveis, de natureza comercialmente confidencial sensível do seu parecer antes da respetiva notificação e publicação em conformidade com o artigo 7.º.

## **Artigo 9.º**

### **Entrada em vigor**

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



## ANEXO I

### MODELO DE REQUERIMENTO DE ANÁLISE ECONÓMICA SIMPLIFICADA

*(O requerimento a apresentar pela Autoridade de Transportes deverá ser elaborado de acordo com o presente modelo e 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 público<sup>2</sup> de transporte de passageiro objeto de Contrato de Serviço Público ou equivalente<sup>3</sup> (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 (v.g. concessão, prestação de serviços, exploração com meios próprios), existência de obrigações de serviço público, existência de compensações/pagamentos atribuídos pela Autoridade de Transportes e modelo de remuneração do Operador.

---

<sup>2</sup> Em todo o modelo, deverá entender-se por um ou mais serviços públicos.

<sup>3</sup> 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 preparação pela Autoridade de Transportes.



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 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 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 Estruturas Tarifárias do Serviço Expresso**

Informação sobre 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).





### 3.5 – 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:

- **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.
- **5 pontos** – As características da oferta do Serviço Expresso permitem satisfazer 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, parcialmente, para o Serviço Expresso.



- **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.

Para efeitos da presente análise de substituíbilidade, a Autoridade de Transporte deve também privilegiar, caso se encontre disponível, a informação sobre a elasticidade cruzada da procura relativa aos mercados em que se verifique a sobreposição entre o Serviço Público e 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 Expresso<sup>4</sup> no itinerário previsto no ponto 3.1.

##### 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.

---

<sup>4</sup> Quer o Serviço Expresso em apreço quer outros que, eventualmente, venham a requerer a exploração do mesmo itinerário.



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

- O nível de substituíbilidade 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 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.



#### **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 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.

### **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				
<b>Nos itinerários/viagens indicadas no ponto 3.2:</b>																			
<b>Receitas tarifárias</b>																			
<b>Compensações tarifárias:</b>																			
Pagas pela Autoridade de Transportes																			
Pagas por outras entidades																			
<b>Compensações por OSP</b>																			
Pagas pela Autoridade de Transportes																			
Pagas por outras entidades																			
<b>Pagamentos de Prestações de Serviço</b>																			
Pagos pela Autoridade de Transportes																			
Pagos por outras entidades																			
<b>Receitas de atividades acessórias</b>																			
<b>Outras receitas</b>																			
<b>Nos itinerários/viagens no resto da rede objeto do contrato de Serviço Público:</b>																			
<b>Receitas tarifárias</b>																			
<b>Compensações tarifárias:</b>																			
Pagas pela Autoridade de Transportes																			
Pagas por outras entidades																			
<b>Compensações por OSP</b>																			
Pagas pela Autoridade de Transportes																			
Pagas por outras entidades																			
<b>Pagamentos de Prestações de Serviço</b>																			
Pagos pela Autoridade de Transportes																			
Pagos por outras entidades																			
<b>Receitas de atividades acessórias</b>																			
<b>Outras receitas</b>																			
<b>Na totalidade da rede objeto do contrato de Serviço Público:</b>																			
<b>Receitas tarifárias</b>																			
<b>Compensações tarifárias:</b>																			
Pagas pela Autoridade de Transportes																			
Pagas por outras entidades																			
<b>Compensações por OSP</b>																			
Pagas pela Autoridade de Transportes																			
Pagas por outras entidades																			
<b>Pagamentos de Prestações de Serviço</b>																			
Pagos pela Autoridade de Transportes																			
Pagos por outras entidades																			
<b>Receitas de atividades acessórias</b>																			
<b>Outras receitas</b>																			

**NOTAS:** (1) Nas rubricas em que não seja possível ou aplicável realizar a discriminação por segmento de procura, indicar apenas o valor total. (2) Nas rubricas 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				
<b>Nos itinerários/viagens indicadas no ponto 3.2:</b>																			
<b>Receitas tarifárias</b>																			
<b>Compensações tarifárias:</b>																			
Pagas pela Autoridade de Transportes																			
Pagas por outras entidades																			
<b>Compensações por OSP</b>																			
Pagas pela Autoridade de Transportes																			
Pagas por outras entidades																			
<b>Pagamentos de Prestações de Serviço</b>																			
Pagos pela Autoridade de Transportes																			
Pagos por outras entidades																			
<b>Receitas de atividades acessórias</b>																			
<b>Outras receitas</b>																			
<b>Nos itinerários/viagens no resto da rede objeto do contrato de Serviço Público:</b>																			
<b>Receitas tarifárias</b>																			
<b>Compensações tarifárias:</b>																			
Pagas pela Autoridade de Transportes																			
Pagas por outras entidades																			
<b>Compensações por OSP</b>																			
Pagas pela Autoridade de Transportes																			
Pagas por outras entidades																			
<b>Pagamentos de Prestações de Serviço</b>																			
Pagos pela Autoridade de Transportes																			
Pagos por outras entidades																			
<b>Receitas de atividades acessórias</b>																			
<b>Outras receitas</b>																			
<b>Na totalidade da rede objeto do contrato de Serviço Público:</b>																			
<b>Receitas tarifárias</b>																			
<b>Compensações tarifárias:</b>																			
Pagas pela Autoridade de Transportes																			
Pagas por outras entidades																			
<b>Compensações por OSP</b>																			
Pagas pela Autoridade de Transportes																			
Pagas por outras entidades																			
<b>Pagamentos de Prestações de Serviço</b>																			
Pagos pela Autoridade de Transportes																			
Pagos por outras entidades																			
<b>Receitas de atividades acessórias</b>																			
<b>Outras receitas</b>																			

**NOTAS:** (1) Nas rubricas em que não seja possível ou aplicável realizar a discriminação por segmento de procura, indicar apenas o valor total. (2) Nas rubricas 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								TO TAL		
	Ocasionais			Mensais				Outros	Ocasionais			Mensais				Outros			
	Gerais	Bonificados	Outros	Gerais	Estudante	Bonificados	Outros		Gerais	Bonificados	Outros	Gerais	Estudante	Bonificados	Outros				
<b>Nos itinerários/viagens indicadas no ponto 3.2:</b>																			
<b>(+) Pagamentos da AT ao Operador de SP</b>																			
Compensações Tarifárias																			
Compensações por OSP																			
Pagamentos de Prestações de Serviço																			
<b>(+) Custos da AT com a exploração direta do SP</b>																			
<b>(-) Recebimentos da AT de outras entidades</b>																			
Compensações Tarifárias																			
Compensações por OSP																			
Pagamentos de Prestações de Serviço																			
<b>(-) Receitas tarifárias que revertam para a AT</b>																			
<b>(-) Receitas de atividades acessórias que revertam para a AT</b>																			
<b>(-) Outras receitas da AT resultantes do SP</b>																			
<b>Nos itinerários/viagens no resto da rede objeto do contrato de Serviço Público:</b>																			
<b>(+) Pagamentos da AT ao Operador de SP</b>																			
Compensações Tarifárias																			
Compensações por OSP																			
Pagamentos de Prestações de Serviço																			
<b>(+) Custos da AT com a exploração direta do SP</b>																			
<b>(-) Recebimentos da AT de outras entidades</b>																			
Compensações Tarifárias																			
Compensações por OSP																			
Pagamentos de Prestações de Serviço																			
<b>(-) Receitas tarifárias que revertam para a AT</b>																			
<b>(-) Receitas de atividades acessórias que revertam para a AT</b>																			
<b>(-) Outras receitas da AT resultantes do SP</b>																			
<b>Na totalidade da rede objeto do contrato de Serviço Público:</b>																			
<b>(+) Pagamentos da AT ao Operador de SP</b>																			
Compensações Tarifárias																			
Compensações por OSP																			
Pagamentos de Prestações de Serviço																			
<b>(+) Custos da AT com a exploração direta do SP</b>																			
<b>(-) Recebimentos da AT de outras entidades</b>																			
Compensações Tarifárias																			
Compensações por OSP																			
Pagamentos de Prestações de Serviço																			
<b>(-) Receitas tarifárias que revertam para a AT</b>																			
<b>(-) Receitas de atividades acessórias que revertam para a AT</b>																			
<b>(-) Outras receitas da AT resultantes do SP</b>																			

**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								TO TAL		
	Ocasionais			Mensais				Outros	Ocasionais			Mensais				Outros			
	Gerais	Bonificados	Outros	Gerais	Estudante	Bonificados	Outros		Gerais	Bonificados	Outros	Gerais	Estudante	Bonificados	Outros				
<b>Nos itinerários/viagens indicadas no ponto 3.2:</b>																			
<b>(+) Pagamentos da AT ao Operador de SP</b>																			
Compensações Tarifárias																			
Compensações por OSP																			
Pagamentos de Prestações de Serviço																			
<b>(+) Custos da AT com a exploração direta do SP</b>																			
<b>(-) Recebimentos da AT de outras entidades</b>																			
Compensações Tarifárias																			
Compensações por OSP																			
Pagamentos de Prestações de Serviço																			
<b>(-) Receitas tarifárias que revertam para a AT</b>																			
<b>(-) Receitas de atividades acessórias que revertam para a AT</b>																			
<b>(-) Outras receitas da AT resultantes do SP</b>																			
<b>Nos itinerários/viagens no resto da rede objeto do contrato de Serviço Público:</b>																			
<b>(+) Pagamentos da AT ao Operador de SP</b>																			
Compensações Tarifárias																			
Compensações por OSP																			
Pagamentos de Prestações de Serviço																			
<b>(+) Custos da AT com a exploração direta do SP</b>																			
<b>(-) Recebimentos da AT de outras entidades</b>																			
Compensações Tarifárias																			
Compensações por OSP																			
Pagamentos de Prestações de Serviço																			
<b>(-) Receitas tarifárias que revertam para a AT</b>																			
<b>(-) Receitas de atividades acessórias que revertam para a AT</b>																			
<b>(-) Outras receitas da AT resultantes do SP</b>																			
<b>Na totalidade da rede objeto do contrato de Serviço Público:</b>																			
<b>(+) Pagamentos da AT ao Operador de SP</b>																			
Compensações Tarifárias																			
Compensações por OSP																			
Pagamentos de Prestações de Serviço																			
<b>(+) Custos da AT com a exploração direta do SP</b>																			
<b>(-) Recebimentos da AT de outras entidades</b>																			
Compensações Tarifárias																			
Compensações por OSP																			
Pagamentos de Prestações de Serviço																			
<b>(-) Receitas tarifárias que revertam para a AT</b>																			
<b>(-) Receitas de atividades acessórias que revertam para a AT</b>																			
<b>(-) Outras receitas da AT resultantes do SP</b>																			

**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 (quanto 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 II

### 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.

#### **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 substituibilidade 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, 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.

### **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.

## **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:

- O nível de concorrência e 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.

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 1,50%, 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;
- " $\sum ReceitasOSP_{CenárioB}$ " 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:

- O 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 5,0%, 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) 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) 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) 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.