

## PARECER Nº 63/AMT/2023

### I - DO OBJETO

1. A sociedade comercial FlixBus Portugal, Unipessoal, Lda., (FlixBus) apresentou junto do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT) um pedido de autorização para operar um serviço público de transporte de passageiros expresso entre Coimbra e Évora. É pretensão da referida empresa que o serviço efetue, entre outras, paragens em Santarém e Lisboa, o que motivou a Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo (CIMLT), nos termos do n.º 6, do artigo 4.º, do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, a solicitar à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) a realização de uma Análise Económica Simplificada (doravante também designada por AES), por forma a demonstrar se o equilíbrio económico do contrato de serviço público já existente, será comprometido com o Serviço Expresso em análise.
2. Efetivamente, a CIMLT considerou, enquanto autoridade de transportes, que a realização do Serviço Expresso pretendido, com as referidas paragens em Santarém e Lisboa, comprometerá o equilíbrio financeiro de um Contrato de Serviço Público de transporte de passageiros sobre a sua alçada, que inclui uma ligação entre Santarém e Lisboa, identificada como linha 790 ou “Rápida Laranja”, explorada pelo operador Rodolezíria - Transportes Rodoviários de Passageiros, Unipessoal Lda. (Rodolezíria).
3. Cumpre acrescentar que a ligação entre o distrito de Santarém (mais concretamente, entre a Chamusca) e Lisboa se encontra prevista no “*Contrato Interadministrativo para gestão partilhada do Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros Inter-Regional no âmbito do RJSPTP*” celebrado entre a CIMLT e a AML de 12 de novembro de 2019.
4. Após diligências efetuadas e tendo sido recebidos esclarecimentos e documentação adicional, que permitem considerar estar a AMT na posse de todos os elementos relevantes para a análise da questão em apreço e consequente emissão do Parecer Prévio Vinculativo e respetiva Análise Económica Simplificada, cumpre proceder em conformidade, nos termos do disposto no n.º 7 do já citado artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro.
5. A emissão deste parecer prévio vinculativo inscreve-se no cumprimento da missão da AMT enquanto regulador económico independente, nos termos do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, que aprova os estatutos da AMT (Estatutos) e de acordo com as exigências que emanam da Lei-Quadro das Entidades Reguladoras Independentes, aprovada pela Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto.
6. A sua emissão fundamenta-se, assim, nas atribuições da AMT, previstas no n.º 1 do artigo 5.º dos seus Estatutos, designadamente: zelar pelo cumprimento do enquadramento legal, nacional, internacional e da União Europeia, aplicável à

regulação, supervisão, promoção e defesa da concorrência, visando o bem público, a defesa dos interesses dos cidadãos e a defesa do interesse dos operadores económicos; monitorizar e acompanhar as atividades do mercado da mobilidade e dos transportes terrestres e fluviais e; avaliar as políticas referentes ao Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes.

7. Por outro lado, o presente parecer inscreve-se, também, no âmbito da reforma estrutural consubstanciada no Decreto-Lei 140/2019, 18 de setembro<sup>1</sup>, que veio colmatar “falhas de regulamentação”<sup>2</sup> no que se refere aos serviços designados por “Expresso”, uma vez que a legislação em vigor até a data não oferecia um referencial claro de atuação, especialmente para novos operadores que quisessem aceder ao mercado nacional.<sup>3</sup>
8. À AMT cabe, entre outras competências, a realização de uma AES<sup>4</sup> para aferir se o equilíbrio económico de um contrato de serviço público pode ser comprometido pelo Serviço Expresso, e emissão do respetivo parecer prévio vinculativo, o qual pode indicar o deferimento, indeferimento ou deferimento com restrições ao modelo de exploração<sup>5</sup>.
9. Neste contexto, foi aprovado o Regulamento n.º 973/2021, de 16 de novembro<sup>6 7</sup>, que estabelece os procedimentos e os critérios adotados pela AMT para realizar a AES 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.

## II - DO ENQUADRAMENTO

10. No âmbito do presente procedimento e na sequência da apresentação pela FlixBus ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.(IMT), no dia 26 de dezembro de 2022, do pedido de autorização para operar um serviço de transporte de passageiros expresso entre Coimbra e Évora, com paragens em Santarém e Lisboa (entre outras), foram desenvolvidas diversas diligências, sejam de carácter “regular” tal como definidas na legislação vigente, como outras já decorrentes da análise realizada pela AMT e que, sinteticamente se indicam:

---

<sup>1</sup> [https://www.amt-autoridade.pt/media/2138/comunicado\\_de-imprensa\\_18set2019.pdf](https://www.amt-autoridade.pt/media/2138/comunicado_de-imprensa_18set2019.pdf)

<sup>2</sup> Do Novo Paradigma Regulação-Regulamentação no Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes - Melhor Legislação para uma Melhor Regulação - Da Legislação complementar do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros - <https://www.amt-autoridade.pt/media/1770/melhor-legislacao-para-uma-melhor-regulacao.pdf>

<sup>3</sup> Bem como algumas questões relativas ao acesso equitativo e não discriminatório, por parte dos operadores do transporte rodoviário de passageiros, aos Interfaces de Transporte Público de Passageiros, incluindo Terminais Rodoviários.

<sup>4</sup> Cfr. artigo 4.º, n.º 7 do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro.

<sup>5</sup> Bem como: (i) Supervisionar as regras de formação de preços; (ii) Ser instância de recurso quanto a decisões dos operadores de interfaces/terminais rodoviários que não garantam o acesso em condições equitativas, não discriminatórias e transparentes - aos operadores de serviços de transporte público de transporte de passageiros; (iii) Verificar a legalidade e transparência de cláusulas contratuais gerais e transparência de informação, no sentido da proteção dos direitos dos passageiros.

<sup>6</sup> [https://www.amt-autoridade.pt/media/3235/regulamento\\_n973\\_2021\\_de\\_16\\_de\\_novembro.pdf](https://www.amt-autoridade.pt/media/3235/regulamento_n973_2021_de_16_de_novembro.pdf)

<sup>7</sup> <https://www.amt-autoridade.pt/consultas-publicas/consultas-publicas/projeto-de-regulamento-sobre-analise-economica-simplificada-servicos-expresso/>

- 16.01.2023: O IMT notificou a AMT e a CIMLT, com a solicitação do respetivo parecer a esta última, da apresentação pela FlixBus de um pedido de autorização para realização de serviços expresso entre as cidades de Coimbra e Évora;
- 18.01.2023: Em aditamento à referida notificação e por se encontrar em falta, foi remetida pelo IMT às supra citadas entidades a tabela tarifária;
- 20.01.2023: A CIMLT remeteu ao IMT o parecer solicitado, nos seguintes termos:  
*“Para efeitos do disposto no n.º 4 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro e em resposta ao solicitado, informamos que, no âmbito dos procedimentos de autorização de novos serviços expresso, esta autoridade transporte emite parecer positivo desde que os pares origem/destino não coincidam com os pares de origem/destino dos serviços abrangidos por contratos de serviço público para a mesma área geográfica.*  
*Pelo exposto, é nosso entendimento que não deve ocorrer a venda de títulos de transporte para a realização de viagens entre pares origem/destino incluídos no Serviço Público de Transporte de Passageiros, como é o caso da ligação “Santarém-Lisboa”.*
- 31.01.2023: O IMT notificou a CIMLT da não aceitação do referido parecer:  
*“Em posse do teor da V/ resposta, em anexo, comunica-se que não é aceite, uma vez que, nos termos dos n.ºs 4 a 8 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, abaixo transcritos, a V/ autoridade de transporte deve requerer à Autoridade da Mobilidade e Transportes (n.º 6) a realização de uma análise económica simplificada, a qual emitirá parecer prévio vinculativo com deferimento, indeferimento ou deferimento com restrições ao modelo de exploração (n.º 7) ao pedido de autorização em epígrafe.”*
- 06.03.2023: A CIMLT apresentou à AMT o seu parecer e o pedido de AES;
- 14.03.2023: A AMT notificou o IMT do pedido de AES formulado pela CIMLT;
- 15.03.2023: A AMT notificou a CIMLT da necessidade de instruir adequadamente o pedido de AES, fundamentando o impacto económico da entrada do novo operador de serviços expresso;<sup>8</sup>
- 15.03.2023: A AMT notificou a FlixBus do pedido de AES formulado pela CIMLT, requerendo simultaneamente a prestação de algumas informações, nomeadamente, a confirmação da programação dos serviços constantes do pedido de exploração, as previsões de tráfego, o tarifário a praticar e a indicação dos principais mercados emissores do tráfego.
- 19.04.2023: Foi reiterada junto da CIMLT a solicitação de que o requerimento de AES fosse instruído nos moldes do Anexo 1 do Regulamento AMT n.º 973/2021, contemplando toda a informação requerida no citado diploma;

---

<sup>8</sup> Nos termos do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro e do Regulamento n.º 973/2021, de 16 de novembro;

- 08.05.2023: A CIMLT apresentou o requerimento de AES relativo ao Serviço Expresso Coimbra-Évora;
  - 19.05.2023: A AMT solicitou um conjunto de elementos adicionais à CIMLT, tais como as autorizações provisórias, o contrato interadministrativo de gestão partilhada do serviço público de transporte rodoviário de passageiros inter-regional<sup>9</sup>, a localização das paragens efetuadas em Santarém no âmbito da linha 790, a localização das paragens pretendidas pela FlixBus, e a indicação dos horários a efetuar;
  - 23.05.2023: A AMT reiterou junto da FlixBus o pedido envio de documentação efetuado em 15 de março;
  - 01.06.2023: Foram enviados pela CIMLT os elementos e demais informação que lhe haviam sido solicitados a 19 de maio;
  - 16.06.2023: A FlixBus procedeu ao envio da documentação que lhe havia sido requerida no dia 15 de março;
  - 22.06.2023: Foram solicitados, à CIMLT, esclarecimentos e documentação relativa aos serviços que podem ser afetados em caso de eventual autorização de novo Serviço Expresso, conforme pretendido pela FlixBbus.
  - 31.07.2023: A CIM LT remeteu à AMT a informação e documentação que lhe haviam sido requeridas.
11. Estabelecem os números 7 e 8 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 140/2019 que:
- “7- No prazo de 15 dias após receção de todos os elementos relevantes, a AMT emite parecer prévio vinculativo, incluindo a análise económica simplificada, podendo este parecer indicar o deferimento, indeferimento ou deferimento com restrições ao modelo de exploração.*
- 8- Os prazos referidos nos n.ºs 3 e 7 suspendem-se sempre que sejam solicitadas informações ou esclarecimentos essenciais à verificação dos requisitos previstos para a exploração do serviço público de transporte de passageiros expresso ou à avaliação do funcionamento do mercado, e até que tais elementos sejam prestados”*
12. Nos termos do artigo 7.º do Regulamento n.º 973/202, a AMT pode solicitar todas as informações ou esclarecimentos que considere essenciais ou relevantes para a realização da AES.
13. Tendo em conta o carácter fundamental dos documentos solicitados em sede de pedido de esclarecimentos, como sejam os horários e as paragens já efetuadas e a efetuar, que impactam, diretamente, na análise, apenas depois de reunidos esses elementos foi possível proceder à elaboração do presente parecer.
14. Nos termos do artigo 5.º do Regulamento n.º 973/2021, compete à AMT avaliar se o equilíbrio económico de um ou mais contratos de serviço público é suscetível de ser

---

<sup>9</sup> Celebrado no âmbito do RJSPTP entre a CIMLT e a AML

comprometido pela exploração de serviços expresso num determinado itinerário, tendo por referência a metodologia de AES constante do Anexo 2 ao referido Regulamento.

15. A AES analisa a existência de direitos exclusivos suscetíveis de ser violados pela exploração do Serviço Expresso, bem como os impactos potenciais deste serviço sobre o serviço público, na ótica do Operador de Serviço Público e na ótica da Autoridade de Transportes.
16. De acordo com o *“Modelo de requerimento de análise económica simplificada”* devem ser apresentados todos os elementos relevantes relativos ao Serviço Expresso e ao serviço público abrangido por contrato, para permitir a análise de (i) direitos exclusivos, concorrência e substituibilidade e (ii) Estimativa simplificada de impactos no serviço público.

### III - DO PARECER

17. A Análise Económica Simplificada segue as seguintes fases:
  - Fase 1 - Direitos Exclusivos, Concorrência e Substituibilidade
  - Fase 2 – Estimativa Simplificada de Impactos no Serviço Público
18. O resultado da primeira fase determina o prosseguimento para a fase subsequente ou, em alternativa, a conclusão da Análise Económica Simplificada.

#### Fase 1 – Direitos Exclusivos, Concorrência e Substituibilidade

19. Na Fase 1, 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.
20. 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.
21. Nas restantes hipóteses, a Análise Económica Simplificada prossegue para a Fase 2.

22. Ora, a linha 790 é explorada pelo operador Rodolezéria ao abrigo da Autorização Provisória n.º114/CIMLT/IR/2019<sup>10</sup>. Da consulta à citada Autorização, constata-se que a mesma não confere ao respetivo operador qualquer direito exclusivo nas linhas, rede ou área geográfica objeto de exploração (cfr. artigo 10.º RJSPTP).
23. Nestes termos, tratando-se de serviços de âmbito diverso (o serviço efetuado ao abrigo de um Contrato de Serviço Público destina-se, sobretudo, a garantir ligações de âmbito local, municipal, intermunicipal ou inter-regional, para deslocações de interesse geral e necessidades quotidianas da população, enquanto que o Serviço Expresso se destina a assegurar ligações diretas e semidiretas interurbanas, complementares ao serviço público de transporte de passageiros intermunicipal e inter-regional), importa passar para a fase 2 da análise.

## **Fase 2 - Estimativa simplificada de impactos no Serviço Público**

### **Considerações prévias**

24. Ao ser notificada pelo IMT da pretensão da FlixBus, a CIMLT emitiu e transmitiu àquele Instituto um parecer positivo, condicionado a que não fossem vendidos títulos de transporte para a realização de viagens entre pares origem/destino incluídos no Serviço Público de Transporte de Passageiros, como é o caso da ligação Santarém-Lisboa. Contudo, este procedimento não ia de encontro ao disposto no Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, pelo que, após ter sido notificada para o efeito, a CIMLT formalizou o pedido de AES nos termos legais, com recurso ao documento *“Requerimento Análise Económica Simplificada: Serviço Flixbus Coimbra-Santarém-Lisboa-Évora”* o qual é, genericamente, consonante com o referido parecer inicial, mantendo e justificando a posição então apresentada.
25. Não ocorreu, no entanto, qualquer alteração ao pedido formulado pela FlixBus, nem à fundamentação subjacente ao mesmo. O mesmo se diga quanto ao parecer da CIMLT.
26. Analisada a documentação enviada, constatou-se a necessidade de classificação de alguns aspetos, pelo que a AMT solicitou aos intervenientes a prestação de esclarecimentos e o envio de documentação adicional, apresentando-se nos pontos seguintes considerações e pressupostos assumidos .

### **Cálculos de risco de perda de procura e receita**

27. O cálculo de risco de perda de procura e de receita foi determinado a partir de alguns fatores que podem sugerir o risco que a linha de transporte público bem como a rede com serviço público que a engloba pode correr.
28. De entre estes fatores, a CIMLT considerou alguns que definem a quantidade de procura e de receita que poderão estar em risco, nomeadamente o itinerário e horários que o

---

<sup>10</sup> Objeto de prorrogação em 18 de novembro de 2021

serviço público de transporte de passageiros serve e que o novo Serviço Expresso também pretende explorar.

29. Além disso, considerou outros dois fatores que influenciam a decisão do passageiro para a escolha dos serviços oferecidos (o expresso e o público), nomeadamente, o custo e o tempo da viagem.
30. Outro fator considerado é a própria menor flexibilidade do serviço público, que tem de assegurar ligação a outras linhas interurbanas, bem como proporcionar serviço a Alpiarça e Almeirim.
31. Para a determinação destes fatores, que condicionam o resultado final, foram considerados, pela CIMLT, alguns pressupostos que se admitem aceitáveis, não sendo, contudo, dados exatos, isto é, outros pressupostos igualmente aceitáveis poderiam conduzir a resultados diferentes.

### Análise Económica Simplificada (AES)

32. Realizada a AES com base nos dados apresentados pela CIMLT nos pedidos em questão, verifica-se o seguinte:

Serviço Expresso Coimbra - Santarém – Lisboa – Évora, percurso Santarém – Lisboa

Impactes no Operador de Serviço Público (1)	$\Sigma$ Receitas OSP (Cenário A)	██████████
	$\Sigma$ Receitas OSP (Cenário B)	██████████
	$\Delta\%$ Receitas OSP	-5,444%
Impactes na Autoridade de Transportes (2)	$\Sigma$ Encargos líquidos para AT (Cenário A)	██████████
	$\Sigma$ Encargos líquidos para AT (Cenário B)	██████████
	$\Delta\%$ Encargos líquidos para AT	0,000%

(1) Ponto 2.1 do anexo 2 do Regulamento AMT n.º 937/2021, de 16 de novembro

(2) Ponto 2.2 do anexo 2 do Regulamento AMT n.º 937/2021, de 16 de novembro

33. Resulta claro que o limiar indicado no ponto 2.1 do Anexo 2 do Regulamento da AMT n.º 973/2021, de 16 de novembro, de 2%, é excedido, pelo que, com base nos pressupostos considerados, 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.
34. Já o limiar indicado no ponto 2.2 do Anexo 2 do referido Regulamento, também de 2%, não é superado, pelo que se considera que, com base nos pressupostos considerados, a exploração do Serviço Expresso não é suscetível de colocar em causa a viabilidade económico-financeira do Serviço Público, na ótica da Autoridade de Transportes.

## Análise do número de paragens propostas pelos Operadores

35. Procedeu-se também à análise do número de paragens previsto nos serviços propostos pelo operador de serviço público e pela operadora FlixBus evidenciando que os serviços propostos pela última são sempre diretos entre Santarém e Lisboa, em ambos os sentidos, enquanto o operador de serviço público efetua uma paragem intermédia no Cartaxo,<sup>11</sup> em 4 das 7 circulações Santarém - Lisboa e, em 6 das 7 circulações Lisboa – Santarém, mais concretamente nos horários matinais no sentido Santarém – Lisboa e nos horários vespertinos no sentido inverso, o que aumenta o tempo de percurso com previsível impacte na atratividade do percurso completo.

## Análise dos horários da linha 790 e dos horários propostos pelo Operador FlixBus

36. Procedeu-se ainda à análise dos horários da linha de serviço público (790) e do Serviço Expresso proposto assinalando-se que, enquanto a linha com serviço público opera unicamente nos dias úteis, o Serviço Expresso proposto pretende operar todos os dias da semana. Os horários constam da figura seguinte.

Operador / linha	Santarém	Cartaxo	Lisboa Campo Grande	Lisboa Oriente	Frequência	Operador / linha	Lisboa Campo Grande	Lisboa Oriente	Cartaxo	Santarém	Frequência
790	06:30	06:45	07:40		dias úteis	790	07:50	---	---	08:50	dias úteis
790	07:00	07:15	08:10		dias úteis	FlixBus	---	08:40	---	09:35	diária
790	07:45	08:00	08:55		dias úteis	790	13:30	---	14:25	14:40	dias úteis
FlixBus	08:40	---	---	09:35	diária	FlixBus	---	14:25	---	15:20	diária
790	09:00	---	10:00	---	dias úteis	790	16:15	---	17:10	17:25	dias úteis
790	12:45	13:00	13:55	---	dias úteis	790	17:15	---	18:10	18:25	dias úteis
790	17:15	---	18:15	---	dias úteis	790	18:15	---	19:10	19:25	dias úteis
790	18:15	---	19:15	---	dias úteis	790	19:15	---	20:10	20:25	dias úteis
FlixBus	19:25	---	---	20:20	diária	FlixBus	---	19:40	---	20:35	diária
						790	20:15	---	21:10	21:25	dias úteis

37. Assinala-se também que, em alguns dos horários assinalados, a linha 790 inicia-se ou é prolongada a Alpiarça com paragem intermédia em Almeirim, estabelecendo ainda ligação em Santarém com outras linhas com serviço público de transporte regional.
38. Em síntese, tendo por base a informação fornecida pela CIMLT e pela FlixBus, nomeadamente no que se refere a percursos, horários, procura e receitas e admitindo-se como válidos e coerentes os pressupostos considerados pela CIMLT na sua análise, pode concluir-se o seguinte:

- A exploração do Serviço Expresso proposto, é suscetível de colocar em causa a viabilidade económico-financeira do Serviço Público, na ótica do Operador de Serviço Público dado que, conforme decorre da AES realizada e expressa no ponto 32., é ultrapassado o limiar indicado no ponto 2.1 do Anexo 2 do Regulamento da AMT n.º 973/2021, de 16 de novembro.
- Na ótica da Autoridade de Transportes e conforme decorre da AES realizada, o mesmo Serviço Expresso não será suscetível de colocar em causa a viabilidade económico-financeira do Serviço Público, uma vez que não é atingido o limiar

<sup>11</sup> Alguns horários consideram ainda uma paragem intermédia em Lisboa (Av. do Brasil).

indicado no ponto 2.2 do Anexo 2 do Regulamento da AMT n.º 973/2021, de 16 de novembro.

39. Os limiares indicados nos pontos 2.1 e 2.2 do Anexo 2 do Regulamento da AMT n.º 973/2021, de 16 de novembro, não são cumulativos, resultando que a exploração do Serviço Expresso é considerada como sendo suscetível de colocar em causa a viabilidade económico-financeira do Serviço Público sempre que um daqueles limiares é excedido.
40. Contudo, e como anteriormente mencionado, a operação com Serviço Público realiza-se apenas em dias úteis, enquanto o novo Serviço Expresso proposto pretende operar todos os dias da semana, o que estabelece uma janela temporal (fins-de-semana e feriados) em que não se verifica qualquer interferência entre os serviços.

#### **IV - DAS CONCLUSÕES**

41. Nos termos do artigo 5.º do Regulamento n.º 973/202, 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 AES constante do Anexo 2 ao Regulamento.
42. A AES 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.
43. À luz dos resultados da AES 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: (i) O deferimento do modelo de exploração do Serviço Expresso; (ii) O indeferimento do modelo de exploração do Serviço Expresso; (iii) O deferimento com restrições do modelo de exploração do Serviço Expresso.
44. Neste quadro, o serviço Expresso proposto pela FlixBus entre Coimbra e Évora, com paragens intermédias em Santarém e Lisboa, não reúne as condições para o deferimento do respetivo modelo de exploração, nomeadamente pelo efeito dos seus impactos no serviço público titulado pela CIMLT, em razão de não cumprir os limiares definidos para a AES
45. Assim, nos termos do n.º 1 do artigo 5 do Decreto-lei n.º 78/2014, de 14 de maio, do n.º 7 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, e do Regulamento n.º 973/2021, de 16 de novembro, o parecer da AMT relativamente ao Serviço Expresso Coimbra - Santarém – Lisboa - Évora nas condições operacionais propostas pela FlixBus, é:
  - Desfavorável, quanto às condições operacionais propostas para a etapa Santarém–Lisboa e retorno em dias úteis;

- Favorável, quanto às condições operacionais propostas para a etapa Santarém–Lisboa e retorno em dias não úteis;
46. Atendendo a que o Serviço Expresso proposto<sup>12</sup> ultrapassa o par origem/destino Santarém–Lisboa e que a AES e o respetivo parecer incidem apenas sobre este par, reforça-se que, neste troço e somente em dias úteis, não podem ser atribuídos direitos de tráfego ao serviço proposto pela FlixBus, pelo que não será permitido o transporte de passageiros com origem em Santarém e destino em Lisboa e vice-versa.

Lisboa, 11 de agosto de 2023

A Presidente do Conselho de Administração

Ana Paula Vitorino

---

<sup>12</sup> Coimbra – Santarém – Lisboa - Évora