

Direção de Planeamento Estratégico

Exmo. Senhor

Diretor de Regulação Económica da  
Autoridade da Mobilidade e dos Transportes

Eng.º José Cruz

Palácio Coimbra – Rua de Santa Apolónia,  
nº53

1100-468 Lisboa

SUA REFERÊNCIA	SUA COMUNICAÇÃO DE	NOSSA REFERÊNCIA	ANTECEDENTE	SAÍDA	DATA
1071-CA/2019	2019-03-21	2454991-007	2434528-008	n.º	2018-05-07

**Assunto:** Projeto de Regulamento que estabelece os procedimentos e os critérios de aplicação do teste de equilíbrio económico

*Caro Eng.º José Cruz,*

Na sequência do envio do Projeto de Regulamento que estabelece os procedimentos e os critérios de aplicação do teste de equilíbrio económico previsto no artigo 11º do Decreto-Lei 124-A/2018 de 31 de dezembro, a IP, após análise cuidada, apresenta as seguintes propostas de alteração:

1. Artigo 7º - Atendendo a que existe indicação de prazo limite para o envio de esclarecimentos adicionais (nº 3 do artigo 9º) solicitados às partes referidas no nº 2 do artigo 7º, e não obstante o disposto no nº 9 do artigo 56º (“A AMT é competente para requerer as informações que considere relevantes ao gestor de infraestrutura, aos candidatos ou a terceiros interessados, devendo essas informações ser prestadas num prazo que não pode exceder 30 dias úteis, a não ser que, em circunstâncias excecionais, a AMT acorde e autorize uma prorrogação temporária, que não pode exceder os 15 dias úteis”), sugere-se a inclusão de um prazo de resposta para a prestação das informações solicitadas pela AMT no âmbito do último artigo referido;
2. Anexo II – Metodologia – I. Nota metodológica: Na página 16, ponto 4, sugere-se a alteração da redação para: “..., tendo em consideração os investimentos na RFN consagrados no Programa Nacional de Investimentos 2030 (PNI 2030) e/ou outros planos/programas.”, atendendo a que existem investimentos consagrados em outros programas e planos de investimento para além dos Programas Nacionais de Investimento;
3. Anexo II – Metodologia - III. Definições e abreviaturas: Na página 18, alínea a) “Custos Totais” sugere-se retirar “sujeitos a obrigações de serviço público (OSP)”, para que a definição deste termo seja de maior abrangência e não restrito a custos imputáveis à prestação de serviços ferroviários sujeitos a OSP, de forma a fazer sentido a utilização desta sigla em todas seguintes fórmulas apresentadas no Regulamento e que contém Custos Totais;



#### 4. Anexo II – Metodologia – IV

- a) Todas as formulas referentes a períodos temporais como a constante na pag.21 deverão ser trabalhadas com valores atualizados,
- b) Página 25, alínea b) ii) – Transferir o parêntesis final para antes de <0;
- c) Na pág. 26 solicita-se esclarecimento se o valor 0,5 se deve à aplicação do conceito de Rule-of-half;
- d) Página 27, alínea a) – solicita-se esclarecimento quanto ao valor estimado do tempo, trata-se de um valor que tem em consideração os diversos motivos de viagem, aos quais habitualmente são atribuídos valores distintos, ou de um valor médio;
- e) Página 27, alínea b) – Necessário corrigir a descrição das variáveis da fórmula desta alínea que estão repetidas com as da anterior fórmula;
- f) Página 28, ii. Racionalidade dos Contribuintes – O título “ii. Racionalidade dos contribuintes” deve ser corrigido para “iii. Racionalidade dos contribuintes”

#### 5. Questões de âmbito geral

1. Na análise da avaliação do impacto económico do novo serviço de transporte ferroviário (Anexo II), qual a ponderação atribuída a cada uma das racionalidades consideradas, uma vez que não é explícito nenhum mecanismo que permita saber o peso de cada uma delas;
2. Sugere-se a introdução de um fluxograma com os passos principais da metodologia e das condições requeridas para avaliação do impacto económico do novo serviço, incluindo designadamente a identificação dos diferentes “stakeholders”.
3. Neste tipo de exercício, refere-se que um novo serviço ferroviário poderá também pode afetar serviços rodoviários com contrato de serviço público.

Com os melhores cumprimentos, *tb pessoais,*

O Diretor

  
Mário Alves Fernandes

**COMBOIOS DE PORTUGAL, E.P.E**

Conselho de Administração

Exmo. Senhor  
Dr. João Amaral Carvalho  
Presidente do Conselho de Administração  
Autoridade da Mobilidade e dos Transportes  
Palácio Coimbra  
Rua de Santa Apolónia, 53  
Lisboa

Data: 09.05.2019

N/Refª: 684336  
Pº 2019/000287

ASSUNTO: Projeto de Regulamento do Teste de Equilíbrio Económico.

Exmo. Senhor, *Como Presidente Dr. João Carvalho,*

No âmbito do 4º Pacote Ferroviário, vem a Diretiva (UE) 2016/2370, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016, que altera a Diretiva 2012/34/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único no que respeita à abertura do mercado nacional de transporte ferroviário de passageiros e à governação da infraestrutura ferroviária, estabelecer que "com base na experiência das entidades reguladoras, das autoridades competentes e das empresas ferroviárias, e nas atividades da rede a que se refere o artigo 57.º, n.º 1, a Comissão adota, até 16 de dezembro de 2018, atos de execução que especifiquem o procedimento e os critérios a seguir para efeitos da aplicação dos nos 1, 2 e 3 do presente artigo, no que respeita aos serviços nacionais de transporte de passageiros. [...]".

A Comissão Europeia, dando cumprimento ao estabelecido, conforme referido supra, publicou o Regulamento de Execução (UE) 869/2014, de 11 de agosto de 2014, relativo aos novos serviços de transporte ferroviário de passageiros e o Regulamento de Execução (UE) 2018/1795, da Comissão, de 20 de novembro de 2018, que estabelece o procedimento e os critérios de aplicação do teste do equilíbrio económico previsto no artigo 11.º, da Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho e que revoga o Regulamento de Execução (UE) nº 869/2014, com efeitos a partir de 12 de dezembro de 2020.



## COMBOIOS DE PORTUGAL, E.P.E

Conselho de Administração

A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, nos termos do n.º 1, do artigo 11.º, do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 124-A/2018, de 31 de dezembro, que procede à transposição da Diretiva (UE) 2016/2370, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro, é a entidade competente pela tomada de decisão relativamente à limitação do direito de acesso e do direito de embarcar e desembarcar passageiros no âmbito dos serviços de transporte ferroviário de passageiros, sempre que o mesmo seja suscetível de comprometer o equilíbrio económico dos contratos de serviço público.

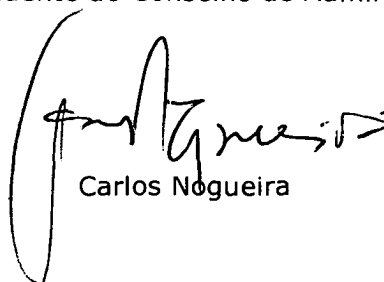
Veio, pois, essa Autoridade, a 26 de março, p.p., promover uma consulta pública relativa ao Projeto de Regulamento do Teste de Equilíbrio Económico, peça absolutamente essencial para garantir o regular cumprimento do Contrato de Serviço Público.

Estando em elaboração o Contrato de Serviço Público a celebrar entre o Estado e a CP, não poderia esta, pela importância que reveste uma matéria desta natureza, deixar de participar na consulta pública que V. Exas. promoveram.

Assim, serve a presente para enviar o contributo da CP à consulta pública suprarreferida, juntando, para tanto, em anexo documento com os comentários que consideramos relevantes.

Com os melhores cumprimentos, *atino pessoal e consideração*  
*profissional,*

O Presidente do Conselho de Administração



Carlos Nogueira

## Projeto de Regulamento do Teste de Equilíbrio Económico

- Consulta Pública -

“O articulado e o Anexo I do Projeto de Regulamento acompanham a disciplina jurídica do diploma de referência, o Regulamento de Execução (UE) 2018/1795, até ao artigo 12.º, com poucas adaptações.

Fazemos, todavia, notar que o próprio Regulamento da UE não permite que uma empresa ferroviária que preste serviços no âmbito de um Contrato de Serviço Público (CSP) avalie com um mínimo de rigor o impacto que um novo serviço por parte de um “candidato” tenha no equilíbrio do seu CSP, uma vez que o formulário do Anexo I não contempla dados relevantes para esse efeito, nomeadamente estratégias de fixação de preços, sem que se justifique o seu sigilo, em termos concorrenciais, visto que o tarifário dos operadores com CSP são públicos.

Por outro lado, importa alertar para o facto de a atual proposta de CSP a estabelecer entre o Estado e a CP, que se encontra em apreciação pelas Tutelas, não compreender a totalidade da informação subjacente à metodologia de avaliação definida no presente Regulamento, nomeadamente, no que se refere ao enquadramento financeiro (encargos financeiros sobre o capital investido) e à avaliação da rentabilidade do contrato.

**Propõe-se assim a revisão do articulado da alínea b) do número 2 do artigo 7º, nomeadamente, dos pontos vii) e viii), de forma a que a disponibilização desta informação não fique limitada ao âmbito do contrato.**

Quanto ao Anexo II deste projeto de Regulamento, que traduz uma interpretação da AMT de qual deve ser a metodologia utilizada para a determinação dos critérios adotados para o teste de equilíbrio económico previsto no artigo 11.º da Diretiva 2012/34/UE e apesar de estarmos genericamente de acordo com o seu conteúdo, afigura-se-nos dever ser melhorado tendo em vista a correta aplicação do espírito e letra da legislação comunitária nesta matéria.

Passamos assim a elencar as reservas e comentários que o Anexo II nos suscita.

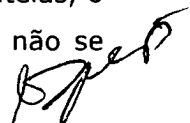
### **Ponto III - Definições**

Definição de Custos Fixos: **deve incluir os custos com pessoal operacional**. Ainda que concordemos com o exposto no ponto II 1 a), não existe necessariamente uma relação imediata e direta entre as variações da atividade e do quadro de efetivos que permita assumir os gastos com pessoal operacional como de natureza variável.

### **Ponto IV b. i) – Racionalidade dos Investidores**

Impacto líquido substancial: **deve limitar-se a variação prevista no ponto 4 b) ii) a uma percentagem do valor das compensações de serviço público.**

Tendo presente a proposta de contrato de serviço público em apreciação pelas Tutelas, o saldo líquido subjacente ao contrato é negativo (reiterando-se que no contrato não se



consideram por exemplo o valor de encargos financeiros). As compensações destinam-se assim a repor o equilíbrio operacional do contrato, acrescido de um valor de lucro razoável, que assegurará pelo menos o custo de capital alheio.

Neste contexto, adotando-se o exposto no ponto 4 b) ii) só estaríamos perante um substancial impacto líquido financeiro negativo quando esse ultrapassasse o valor do lucro razoável, ignorando-se as implicações dessa situação para a sustentabilidade do contrato e do atual operador.

Acresce que a avaliação é efetuada por comparação com a compensação financeira da totalidade dos serviços, o que se afigura completamente desproporcionado caso o novo serviço tenha uma abrangência limitada.

Note-se ainda que este critério não é consonante com o exposto no ponto 5, visto colocar em causa a rendibilidade do contrato.

Face ao exposto sugere-se nova formulação:

**Substancial impacto líquido financeiro negativo =>  $IF < 0 \wedge IF > 1\% \times CSP$**

Impacto na rendibilidade: **deve reduzir-se o limite proposto**. Conforme mencionado anteriormente, o valor de lucro razoável subjacente ao contrato em apreciação destina-se a assegurar no mínimo o custo de capital alheio. Tendo presente as taxas de rendibilidade atuais, o limite de 1% indicado surge extremamente penalizador, colocando em causa a sustentabilidade do operador.

Por outro lado, recorda-se mais uma vez que a avaliação é feita comparativamente com a rendibilidade da totalidade dos serviços, o que se afigura completamente desproporcionado caso o novo serviço tenha uma abrangência limitada.

Sugere-se assim:

**Substancial impacto negativo na rendibilidade =>  $TIRCSP - TIRNSF \geq 0,25 \text{ p.p.} \wedge WACC > TIRNSF$**

#### **Ponto IV b. ii) – Racionalidade dos Contribuintes**

Custo líquido para a autoridade competente: **a fórmula indicada no ponto 2 não se afigura ajustada ao que se pretende avaliar**, uma vez que para as situações em que o saldo seja negativo será errado afirmar que o custo para a autoridade competente é inferior ao valor das IC iniciais. A alteração do ponto 2 obrigará à reavaliação do texto do ponto 3.

Por fim, entende-se que, por coerência com o ponto IV b) i), deveria manter-se a expressão CSP em vez de IC.”



---

**De:** Gabinete de Apoio ao Presidente

**Enviada:** 10 de maio de 2019 17:23

**Para:** Direção Administração de Recursos <dar@amt-autoridade.pt>

**Assunto:** FW: Projeto de Regulamento AMT - Teste de Equilíbrio Económico

**De:** Ana Cristina Dourado <[cdourado@fertagus.pt](mailto:cdourado@fertagus.pt)>

**Enviada:** 10 de maio de 2019 16:50

**Para:** João Fernando do Amaral Carvalho <[joao.carvalho@amt-autoridade.pt](mailto:joao.carvalho@amt-autoridade.pt)>

**Cc:** Gabinete de Apoio ao Presidente <[gap@amt-autoridade.pt](mailto:gap@amt-autoridade.pt)>

**Assunto:** Projeto de Regulamento AMT - Teste de Equilíbrio Económico

**Exmo. Senhor Presidente,**

**Relativamente à consulta pública do Projeto de Regulamento AMT – Teste de Equilíbrio Económico, a Fertagus envia os seus contributos, os quais estão incluídos na minuta e assinalados a track changes.**

**A Fertagus permanece à disposição da AMT para qualquer colaboração que esta tenha por conveniente.**

**Com os melhores cumprimentos, e consideração pessoal**



**Ana Cristina Dourado**  
Administradora Delegada  
[cdourado@fertagus.pt](mailto:cdourado@fertagus.pt)

**FERTAGUS, Travessia do Tejo, S.A.**  
Estação do Pragal, Porta 23, 2805-333 Almada  
Tel: 211 066 300 | Fax: 211 066 399 | [www.fertagus.pt](http://www.fertagus.pt)



O COMBOIO DA PONTE É AMIGO DO AMBIENTE | EVITE A IMPRESSÃO DESTE E-MAIL. DIMINUA O IMPACTO AMBIENTAL DO SEU GESTO

**DISTINGUIDA COM O PRÉMIO CINCO ESTRELAS PORTUGAL 2018 NA CATEGORIA TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS NO DISTRITO LISBOA E SETÚBAL**

*CONFIDENCIAL: Esta mensagem destina-se exclusivamente a quem nela conste como destinatário, contém informação confidencial, encontra-se protegida por segredo profissional e a sua divulgação é proibida por lei. Caso não seja o destinatário desta mensagem agradecemos que a elimine imediatamente do seu sistema e informe o remetente, via telefone ou e-mail.*

*CONFIDENTIAL: This message is intended exclusively for its addressee and contains confidential information, is protected by professional privilege and its disclosure is prohibited by law. If you are not the addressee of this message please delete it immediately from your system and inform/notify the sender by telephone or by e-mail.*



# PROJETO de REGULAMENTO AMT

TESTE DE EQUILÍBRIO ECONÓMICO



## NOTA JUSTIFICATIVA

A Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que visa estabelecer um espaço ferroviário único na União Europeia (UE), com a redação que lhe foi dada pela Diretiva (UE) 2016/2370 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro, consagra o direito de livre acesso ao mercado dos serviços nacionais de transporte ferroviário de passageiros.

Tratando-se, inquestionavelmente, de um marco importante para a conclusão do espaço ferroviário único na UE, é preciso, no entanto, ter presente que a liberalização dos serviços nacionais de transporte de passageiros, que inclui o direito de embarcar e desembarcar passageiros em qualquer estação situada no trajeto de um serviço nacional ou internacional, incluindo as estações situadas no mesmo Estado-Membro, pode ter repercussões na organização e no financiamento dos serviços de transporte ferroviário de passageiros prestados no âmbito de um contrato de serviço público.

Deste modo, e no contexto da liberalização do mercado, os Estados-Membros gozam da prerrogativa de limitar o direito de acesso, sempre que o mesmo possa comprometer o equilíbrio económico dos contratos de serviço público, baseando-se para tal numa decisão fundamentada da entidade reguladora independente.

Nos termos do n.º 1 do art.º 11.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 124-A/2018, de 31 de dezembro, que procede à transposição da Diretiva (UE) 2016/2370, do Parlamento Europeu e do Conselho de 14 de dezembro, a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) é a entidade competente pela tomada de decisão relativamente à limitação do direito de acesso e do direito de embarcar e desembarcar passageiros.

Refere-se que a existência de um contrato de serviço público não constitui *de per se* um entrave legal para que os Estados-Membros possam proibir o acesso de outras empresas ferroviárias às infraestruturas em causa com vista à prestação de serviços de transporte, a não ser que os novos serviços ferroviários possam comprometer o equilíbrio económico do contrato de serviço público.

Neste sentido, a AMT deve avaliar, com base numa análise económica objetiva, se o equilíbrio económico dos contratos de serviço público existentes ficaria comprometido, na sequência de um pedido de um novo serviço ferroviário apresentado por uma ou mais partes interessadas, devendo a referida avaliação ter em conta a necessidade de proporcionar a todos os intervenientes no mercado um grau suficiente de segurança jurídica para desenvolverem as suas atividades.

A avaliação efetuada pela AMT, mediante pedido de uma ou mais partes interessadas, tem por base o regime jurídico consagrado no Regulamento de Execução (UE) 2018/1795 da Comissão, de 20 de novembro de 2018, que estabelece o procedimento e os critérios de aplicação do teste de equilíbrio económico previsto no artigo 11.º da Diretiva 2012/34/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, na sua redação atual.

Por outro lado, compete ainda à AMT avaliar os benefícios líquidos para os consumidores resultantes do novo serviço de transporte ferroviário de passageiros a curto e médio prazo, devendo ter em consideração as informações técnicas fornecidas pelo gestor da Infraestrutura e pelo IMT, I.P. sobre requisitos aplicáveis ao acesso à infraestrutura ferroviária e à atividade respetivamente, assim como os impactos esperados no desempenho da rede e na utilização ótima da capacidade por todos os candidatos.

A AMT, enquanto entidade reguladora independente, deve equilibrar os interesses legítimos dos operadores que prestam um serviço público e das autoridades competentes, com os objetivos preponderantes da conclusão do espaço ferroviário único na UE e da concretização de benefícios sociais mais amplos, nomeadamente para os utilizadores e cidadãos em geral, devendo, deste modo, o teste de equilíbrio económico assegurar a harmonia entre estes interesses concorrentes.

Por força do disposto no n.º 12 do Regulamento de Execução (UE) 2018/1795, o presente Regulamento prevê, ainda, a troca de informações com entidades reguladoras de outros Estados-Membros.

Considerando ainda o hiato temporal que medeia a entrada em vigor do Regulamento de Execução (UE) 2018/1795 – 1 de janeiro de 2019 – e a respetiva produção de efeitos - 12 de dezembro de 2020<sup>1</sup> - importa assegurar, no âmbito do Regulamento da AMT, a aplicação transitória das disposições consagradas no Regulamento (UE) n.º 869/2014 da Comissão, de 11 de agosto de 2014 para serviços ferroviários com início antes de 12 de dezembro de 2020.

---

<sup>1</sup> Cfr. artigo 16.º do Regulamento de Execução (UE) 2018/1795 de 20 de novembro de 2018

## PREÂMBULO

A Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que visa estabelecer um espaço ferroviário único na União Europeia (UE), com a redação que lhe foi dada pela Diretiva (UE) 2016/2370 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro, consagra o direito de livre acesso ao mercado dos serviços nacionais de transporte ferroviário de passageiros.

Tratando-se, inquestionavelmente, de um marco importante para a conclusão do espaço ferroviário único na UE, é preciso, no entanto, ter presente que a liberalização dos serviços nacionais de transporte de passageiros, que inclui o direito de embarcar e desembarcar passageiros em qualquer estação situada no trajeto de um serviço nacional ou internacional, incluindo as estações situadas no mesmo Estado-Membro, pode ter repercussões na organização e no financiamento dos serviços de transporte ferroviário de passageiros prestados no âmbito de um contrato de serviço público.

Deste modo, no contexto da liberalização do mercado, os Estados-Membros gozam da prerrogativa de limitar o direito de acesso, sempre que o mesmo possa comprometer o equilíbrio económico dos contratos de serviço público, baseando-se para tal numa decisão fundamentada da entidade reguladora independente.

Nos termos do n.º 1 do art.º 11.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 124-A/2018, de 31 de dezembro, que procede à transposição da Diretiva (UE) 2016/2370, do Parlamento Europeu e do Conselho de 14 de dezembro, a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) é a entidade competente pela tomada de decisão relativamente à limitação do direito de acesso e do direito de embarcar e desembarcar passageiros.

A avaliação efetuada pela AMT, mediante pedido de uma ou mais partes interessadas, tem por base o regime jurídico consagrado no Regulamento de Execução (UE) 2018/1795 da Comissão de 20 de novembro de 2018, que estabelece o procedimento e os critérios de aplicação do teste de equilíbrio económico previsto no artigo 11.º da Diretiva 2012/34/UE.

Nos termos da alínea h) do n.º 1, e da alínea b) do n.º 3, ambos do artigo n.º 5 dos Estatutos da AMT, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, o Conselho de Administração da AMT delibera aprovar o seguinte Regulamento de Teste de Equilíbrio Económico:

### *Artigo 1.º*

#### **Objeto**

O presente Regulamento estabelece os procedimentos e os critérios adotados pela AMT para determinar se o equilíbrio económico de um contrato de serviço público de transporte ferroviário é suscetível de vir a ser comprometido por um novo serviço de transporte ferroviário de passageiros.

## Artigo 2.º

### Âmbito de aplicação

O presente Regulamento aplica-se a novos serviços de transporte ferroviário de passageiros, quer nacionais, quer internacionais, entre um determinado local de partida e um dado destino, quando um ou mais contratos de serviço público abranjam o mesmo trajeto ou um trajeto alternativo, tal como previsto no artigo 11.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua última redação.

## Artigo 3.º

### Definições

Para efeitos do presente Regulamento, entende-se por:

- (1) «*Autoridade competente*», uma autoridade de transportes competente na aceção do artigo 2.º, alínea b), do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros, na sua redação atual.
- (2) «*Candidato*», uma empresa ferroviária, um agrupamento internacional de empresas ferroviárias ou quaisquer outras pessoas singulares ou coletivas, nomeadamente alguma das autoridades referidas no Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros, na sua redação atual, carregadores marítimos, transitários e operadores de transportes combinados, com interesse de serviço público ou comercial em adquirir capacidade de infraestrutura;
- (3) «*Contrato de serviço público*», um contrato de serviço público, 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, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros, conforme alterado pelo Regulamento (UE) n.º 2016/2338 no que respeita ao transporte ferroviário (Regulamento n.º 1370/2007);
- (4) «*Direito exclusivo*», um direito na aceção do artigo 2.º, alínea f), do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros, na sua redação atual;
- (5) «*Entidade requerente*», qualquer uma das entidades referidas no artigo 11.º, n.º 2, do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua última redação, que pode solicitar à AMT a realização do teste de equilíbrio económico.
- (6) «*Impacto financeiro líquido*», o impacto de um novo serviço de transporte ferroviário de passageiros no saldo líquido dos custos e receitas decorrentes do cumprimento das obrigações de serviço público estabelecidas num contrato de serviço público, incluindo um lucro razoável;
- (7) «*Lucro razoável*», corresponde à remuneração do capital investido na atividade de prestação de serviço de interesse geral, líquido das contribuições do Estado, se as

houver, que leva em consideração o grau de risco inerente à prestação pela empresa do serviço de interesse geral<sup>2</sup>.

- (8) «Novo serviço de transporte ferroviário de passageiros», um serviço de transporte ferroviário de passageiros, concebido para funcionar como um serviço com horários regulares, quer seja inteiramente novo ou implique uma alteração substancial de um serviço de transporte ferroviário de passageiros já existente, nomeadamente em termos de aumento da frequência dos serviços ou de aumento do número de paragens, e que não seja fornecido no âmbito de um contrato de serviço público;
- (9) «Teste de equilíbrio económico», processo de avaliação realizado pela AMT, a pedido de uma das entidades a que se refere o artigo 11.º, n.º 2, do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua última redação, com o fim de determinar se a realização do novo serviço de transporte ferroviário de passageiros proposto compromete o equilíbrio económico de um contrato de serviço público em execução ou cujo procedimento de adjudicação esteja em curso.

#### Artigo 4.º

##### Notificação da programação de um novo serviço de transporte ferroviário de passageiros

1. O candidato deve notificar a Infraestruturas de Portugal – IP, S.A. (IP) e a AMT da sua intenção de explorar um novo serviço de transporte ferroviário de passageiros ou um novo serviço internacional de passageiros, no prazo mínimo de 18 meses antes da entrada em vigor do horário de serviço a que o pedido de capacidade se refere.
2. É condição para a admissibilidade do requerimento apresentado por um candidato que, no seu país de origem, o acesso ao mercado ferroviário se encontre liberalizado em conformidade com as disposições do direito da União Europeia, sob pena de rejeição imediata do mesmo pela AMT.
- 2-3. A notificação deve ser realizada e entregue pelo candidato através do preenchimento do modelo de formulário, disponibilizado no sítio internet da AMT<sup>3</sup> com a informação identificada no Anexo I.
- 2-4. A AMT informa, no prazo máximo de dez (10) dias a contar da receção do formulário de notificação completo a que se refere o número anterior, as seguintes entidades:
  - (a) Qualquer autoridade competente que tenha adjudicado um contrato de serviço público respeitante a um serviço de transporte ferroviário de passageiros nesse mesmo trajeto ou num trajeto alternativo, na aceção do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua última redação;
  - (b) Qualquer outra autoridade competente interessada que disponha do direito de limitar o acesso ao abrigo do artigo 11.º do decreto-lei referido na alínea anterior;
  - (c) Qualquer empresa ferroviária que preste serviços no âmbito de um contrato de serviço público no trajeto, ou em parte deste, do novo serviço de transporte ferroviário de passageiros ou num trajeto alternativo.
  - (d) A informação a enviar pela AMT às entidades indicadas no parágrafo anterior deve conter a cópia da notificação de programação apresentada pelo

candidato.

<sup>2</sup> Definição constante do Decreto-Lei, nº 167/2008, de 26 de agosto  
<sup>3</sup> <http://www.amj-autoridade.pt>

Código de campo alterado

#### Artigo 5.º

##### Prazo para requerer o teste de equilíbrio económico

1. Todos os pedidos de teste de equilíbrio económico devem ser apresentados à AMT pelas entidades referidas no artigo 11.º, n.º 2, do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua última redação, no prazo de trinta (30) dias contar da data de receção da informação referida no n.º 3 do artigo 4.º do presente Regulamento.
2. Se, no momento da receção da notificação do candidato a que se refere o artigo 4.º, estiver em curso um procedimento de contratação pública para adjudicação de um contrato de serviço público que abranja o mesmo trajeto ou um trajeto alternativo e o prazo para a apresentação das propostas à autoridade competente tiver expirado, pode ser solicitado um teste de equilíbrio económico no prazo referido no n.º 1 pelas entidades referidas no artigo 11.º, n.º 2, do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua última redação, a respeito do futuro contrato de serviço público, o que não exclui a aplicação do presente Regulamento a contratos de serviço público em execução.
3. Caso não seja solicitado um teste de equilíbrio económico dentro do prazo referido no n.º 1, a AMT, após o fim deste prazo, informa o candidato e o gestor de infraestrutura, no prazo de 10 (dez) dias, devendo este processar o pedido de acesso em conformidade com o disposto na secção 3 do capítulo IV do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua última redação.
- 3.4. Nas situações em que não seja requerido o teste de equilíbrio económico pelas entidades referidas no artigo 11.º, n.º 2 do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua última redação, a AMT deve averiguar oficiosamente se se justifica ou não a realização do referido teste tendo em conta as suas atribuições de regulação do mercado.

#### Artigo 6.º

##### Contratos de serviço público com direitos exclusivos

Caso uma autoridade competente tenha concedido direitos exclusivos à empresa ferroviária que executa um contrato de serviço público em conformidade com o regime do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros, na sua redação atual, a existência de tais direitos não impede a concessão do acesso a um candidato para efeitos da exploração de um novo serviço de transporte ferroviário de passageiros, desde que o acesso não comprometa o equilíbrio económico do contrato de serviço público nem afete os direitos exclusivos atribuídos, sendo o valor de tais direitos exclusivos considerado no teste de equilíbrio económico previsto no presente Regulamento.

#### Artigo 7.º

##### Informações requeridas no teste de equilíbrio económico

1. A entidade que solicita o teste de equilíbrio económico deve prestar as seguintes informações:

- (a) Nome, endereço, estatuto jurídico e número de registo (se aplicável) da entidade requerente;
- (b) Dados de contacto da pessoa responsável pela prestação de esclarecimentos (nome, endereço eletrónico e número de telefone);



- (c) Comprove que o equilíbrio económico do contrato pode ser comprometido pelo novo serviço de transporte ferroviário de passageiros;
- (d) Cópia do contrato de serviço público, caso a entidade requerente seja uma autoridade competente ou a empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público, bem como documentação adicional de suporte à fundamentação referida em (c).

2. A AMT pode solicitar todas as informações necessárias, incluindo, consoante o caso:

- (a) À autoridade competente:
  - i) Previsões de tráfego, de procura e de receitas, incluindo a metodologia seguida para a realização da previsão;
  - ii) Se for caso disso, a metodologia e os dados utilizados para o cálculo do efeito financeiro líquido nos termos do artigo 6.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros, na sua redação atual, e do respetivo anexo.
- (b) À empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público:
  - i) Cópia do contrato de serviço público, se não tiver sido fornecida ao abrigo da alínea d) do n.º 1;
  - ii) O plano de negócios da empresa para o trajeto abrangido pelo contrato de serviço público ou um trajeto alternativo;
  - iii) Previsões de tráfego, de procura e de receitas, incluindo a metodologia seguida para a realização da previsão;
  - iv) Informações sobre receitas e margens de lucro auferidas pela empresa no trajeto abrangido pelo contrato de serviço público ou num trajeto alternativo;
  - v) Informações relativas aos horários dos serviços, incluindo horas de partida, paragens intermédias, horas de chegada e ligações;
  - vi) Elasticidades estimadas dos serviços como por exemplo, elasticidade dos preços;
  - vii) Custos de capital e custos de funcionamento dos serviços prestados no âmbito do contrato de serviço público, assim como variações dos custos e da procura induzidos pelo novo serviço de transporte ferroviário de passageiros;
  - viii) Custo Médio Ponderado do Capital (WACC) e Taxa Interna de Rentabilidade (TIR) subjacentes ao modelo financeiro do contrato de serviço público em execução.
- (c) Ao candidato, informações sobre os seus planos para a exploração do novo serviço de transporte ferroviário de passageiros, incluindo:
  - i) Plano de negócios;

- ii) Previsões de tráfego de passageiros e de receitas, incluindo a metodologia de previsão;
- iii) Estratégias de fixação de preços;
- iv) Disposições de Solução de bilhética;
- v) Especificações do material circulante (por exemplo, taxa de ocupação, número de lugares, configuração do veículo);
- vi) Estratégia de comercialização.

(d) Ao gestor de infraestrutura:

- i) Informações sobre as linhas ou os troços relevantes, de forma a assegurar que o novo serviço de transporte ferroviário de passageiros possa ser explorado na infraestrutura em causa;
- ii) Informações acerca dos potenciais impactos do novo serviço de transporte ferroviário de passageiros proposto no desempenho e resiliência da infraestrutura;
- iii) Avaliação dos impactos sobre a utilização da capacidade;
- iv) Planos de desenvolvimento da infraestrutura (se existentes) no que respeita a trajetos abrangidos pelo novo serviço de transporte ferroviário de passageiros proposto, incluindo uma indicação do momento em que tais planos serão postos em prática;
- v) Informações sobre acordos-quadro pertinentes celebrados ou em discussão, nomeadamente com a empresa que executa o contrato de serviço público.

- 3. Todas as informações devem ser enviadas à AMT em formato eletrónico, podendo, em casos devidamente justificados, e aceites pela AMT, que os documentos sejam entregues em papel.
- 4. A prestação de informações falsas ou inexatas constitui infração punível, nos termos do artigo 40.º dos Estatutos da AMT.

*Artigo 8.º*

**Confidencialidade**

- 1. As informações de natureza comercialmente sensível recebidas das partes que estejam relacionadas com o teste de equilíbrio económico não são divulgadas pela AMT.
- 2. A entidade que requer o teste de equilíbrio económico e o candidato devem fundamentar a não divulgação de informações de natureza comercialmente sensível no momento em que a informação é transmitida à AMT, podendo tais informações incluir, nomeadamente, informações técnicas ou financeiras sobre o *know-how* de uma empresa, sobre os seus planos de atividades, estruturas de custos, estratégias de comercialização e de fixação de preços, fontes de fornecimento e quotas de mercado.

3. A AMT expurga todas as informações de natureza comercialmente sensível da sua decisão antes da respetiva notificação e publicação em conformidade com o artigo 11.º, n.º 4.
4. As informações constantes do modelo de formulário de notificação, especificadas no artigo 4.º, n.º 2, não são consideradas de natureza comercialmente sensível.
5. Se a AMT considerar que os motivos para a não divulgação fornecidos nos termos do n.º 2 não podem ser aceites, essa decisão deve ser comunicada e justificada por escrito à parte que solicita a confidencialidade, até dez (10) dias antes da adoção da decisão a que se refere o artigo 11.º, n.º 1.
6. A decisão da AMT em matéria de confidencialidade pode ser sujeita a fiscalização jurisdicional de acordo com o artigo 56.º, n.º 17, do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua última redação, não sendo divulgadas quaisquer informações controvertidas até prolação de decisão judicial sobre a confidencialidade.

#### *Artigo 9.º*

##### **Procedimento aplicável ao teste de equilíbrio económico**

1. A AMT pode solicitar à entidade que requereu o teste de equilíbrio económico que lhe preste quaisquer informações adicionais que considere necessárias em conformidade com o artigo 7.º, n.º 2, no prazo de trinta (30) dias a contar da receção do pedido, devendo a entidade requerente prestar essas informações dentro de um prazo de dez (10) dias, podendo ainda a AMT solicitar informações complementares se considerar que as informações adicionais recebidas não são suficientes.
2. Na eventualidade de trinta (30) dias antes da data final para receção dos pedidos de capacidade em conformidade com o ponto 3 do anexo VII do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua última redação, as informações prestadas pela entidade requerente ainda se encontrarem incompletas, a AMT procede ao teste com base nas informações disponíveis, podendo, caso as informações sejam insuficientes para a realização do teste, o pedido ser rejeitado.
3. No prazo de trinta (30) dias após o requerimento de realização do teste de equilíbrio económico, a AMT solicita igualmente às outras partes referidas no artigo 7.º, n.º 2, as informações necessárias à realização do teste, em conformidade com aquela disposição, na medida em que tais informações possam ser razoavelmente prestadas pela parte em causa, podendo a AMT, sempre que as informações assim prestadas estejam incompletas, solicitar esclarecimentos adicionais, fixando para o efeito o prazo de dez (10) dias.
4. Na eventualidade de trinta (30) dias antes da data limite para receção dos pedidos de capacidade fixada em conformidade com o ponto 3 do anexo VII do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua última redação, as informações prestadas pelo candidato que requer o acesso ainda se encontrarem incompletas, a AMT procede ao teste com base nas informações disponíveis. Se, contudo, a AMT considerar que as informações prestadas pelo candidato são insuficientes para a realização do teste, adota uma decisão da qual resulte a rejeição do acesso.

5. Nos casos em que a empresa que executa o contrato de serviço público não seja a entidade requerente, e na eventualidade de trinta (30) dias antes da data final para receção dos pedidos de capacidade, em conformidade com o ponto 3 do anexo VII do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua última redação, as informações prestadas por esta empresa ainda se encontrarem incompletas, AMT procede ao teste com base nas informações disponíveis. Se, contudo, a AMT considerar que as informações prestadas pela entidade requerente são insuficientes para a realização do teste, adota uma decisão que resulte na concessão do acesso.
6. A AMT elabora um projeto de decisão relativo ao requerimento do teste de equilíbrio económico, tendo o requerente o direito de se pronunciar, em audiência prévia, no prazo de 15 dias.
- 6.7. Em sede de audiência prévia, a AMT deve ouvir todas as entidades interessadas independentemente das mesmas terem ou não requerido o teste de equilíbrio económico.
- 6.8. A AMT adota uma decisão no prazo de trinta (30) dias a contar da receção de todas as informações pertinentes e decorrido o prazo de audiência prévia e, em qualquer caso, antes da data final para receção dos pedidos de capacidade, estabelecida em conformidade com o ponto 3 do anexo VII do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua última redação, informando imediatamente o gestor de infraestrutura e todos os demais interessados da sua decisão.
- 7.9. Sempre que é requerido um teste de equilíbrio económico em conformidade com o artigo 5.º, n.º 2, a respeito de um contrato de serviço público cujo procedimento de adjudicação esteja em curso, a AMT pode suspender a análise do pedido de novo serviço de transporte ferroviário de passageiros por um período máximo de 12 meses a contar da data de receção da notificação pelo candidato desse novo serviço ou até o processo de concurso estar concluído, consoante o que ocorrer primeiro.

#### Artigo 10.º

##### Teor do teste de equilíbrio económico e critérios de avaliação

1. Compete à AMT avaliar se o equilíbrio económico de um contrato de serviço público é comprometido pelo novo serviço de transporte ferroviário de passageiros proposto, tendo por referência a metodologia constante do Anexo II ao presente Regulamento, que se encontra publicitado no seu sítio eletrónico.
2. Considera-se que o equilíbrio económico está comprometido sempre que o novo serviço ferroviário de passageiros ou o novo serviço internacional tenha um impacto negativo substancial, conforme metodologia constante do Anexo II ao presente Regulamento, em pelo menos um dos seguintes elementos:
  - (a) Rendibilidade dos serviços prestados pela empresa ferroviária no âmbito do contrato de serviço público;
  - (b) Custo líquido para a autoridade competente que adjudica o contrato de serviço público.

#### Artigo 11.º

##### Resultado do teste de equilíbrio económico

1. À luz do resultado do teste de equilíbrio económico realizado em conformidade com o artigo 10.º, a AMT toma uma decisão prevista no artigo 11.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua última redação, com base na qual o direito de acesso à infraestrutura ferroviária é concedido, alterado, concedido condicionalmente ou recusado.

2. Se o equilíbrio económico de um contrato de serviço público for comprometido pelo novo serviço de transporte ferroviário de passageiros, a AMT:
  - (a) Indica, consoante o apropriado, possíveis alterações desse novo serviço de transporte ferroviário de passageiros, designadamente alterações das frequências, dos canais horários, das paragens intermédias ou dos horários, alterações essas que garantiriam, caso fossem realizadas, estarem reunidas as condições para a concessão do direito de acesso previstas no artigo 11.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua última redação; e/ou
  - (b) Formula recomendações, se pertinente à luz dos benefícios líquidos para os passageiros, à autoridade competente referida no artigo 11.º, n.º 2, a alínea a) do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua última redação, relativamente a outras alterações não relacionadas com o novo serviço de transporte de passageiros, que garantiriam estarem reunidas as condições para a concessão do direito de acesso.
3. Nas circunstâncias descritas no artigo 5.º, n.º 2, a AMT pode conceder acesso durante um período de tempo limitado, na pendência do resultado do teste de equilíbrio económico a realizar em conformidade com o artigo 5.º, n.º 2, e com o artigo 9.º, n.º 7.
4. A AMT notifica uma versão não confidencial da sua decisão às entidades enumeradas no artigo 11.º, n.º 5, do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua última redação, e publica-a no seu sítio eletrónico.

#### *Artigo 12.º*

##### **Cooperação entre entidades reguladoras competentes com vista a um novo serviço internacional proposto de transporte de passageiros**

1. Após a receção de uma notificação do candidato da sua intenção de dar início a um novo serviço internacional de transporte de passageiros, a AMT, no prazo de dez (10) dias úteis a contar da receção da notificação, informa as outras entidades reguladoras competentes em razão do trajeto do novo serviço proposto.
2. Após receção de um pedido por parte das entidades a que se refere o artigo 11.º, n.º 2, do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua última redação, de teste de equilíbrio económico, a AMT informa as demais entidades reguladoras.
3. Durante o intercâmbio de informações relativas aos testes, a AMT está sujeita ao princípio da confidencialidade das informações de natureza comercialmente sensível recebidas das partes envolvidas.

*Artigo 13.º*

**Entrada em vigor e aplicação**

1. O presente Regulamento entra em vigor após a data da sua publicação.
2. O presente regulamento é aplicável às notificações referidas no artigo 4.º, recebidas após 1 de janeiro de 2019, e para o horário de serviço com início em 12 de dezembro de 2020.
3. Para as notificações relativas ao artigo 4.º, recebidas após 1 de janeiro de 2019, e para serviços com início antes de 12 de dezembro de 2020, são aplicáveis as disposições do Regulamento de Execução (UE) n.º 869/2014.

## ANEXO I

### FORMULÁRIO PARA NOTIFICAÇÃO DA PROGRAMAÇÃO DE UM NOVO SERVIÇO DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS

*(Form for the notification of a planned new rail passenger service)*

#### 1. Dados do candidato

*(Applicant data)*

Nome da empresa: <i>(Applicant name)</i>	
Natureza Jurídica: <i>(Legal entity)</i>	NIPC: <i>(Registration Number)</i>
Endereço: <i>(Address)</i>	
Pessoa responsável pela prestação de esclarecimentos: <i>(Person responsible for queries)</i>	
Telefone <i>(Telephone):</i>	email:

#### 2. Licença e Certificados de Segurança

*(Licence and Safety Certificates)*

Licença emitida: <i>(Licence issued)</i>	
Sim <input type="checkbox"/> <i>(Yes)</i>	Nº de identificação UE: <i>(EU identification number)</i>
Não <input type="checkbox"/> <i>(No)</i>	Indicação da fase atual do processo de licenciamento: <i>(Indication of the stage of the procedure to obtain the license)</i>
_____	
Certificado de Segurança "Parte A" emitido: <i>(Safety Certificate "Part A" issued)</i>	
Sim <input type="checkbox"/> <i>(Yes)</i>	Nº de identificação UE: <i>(EU identification number)</i>
Não <input type="checkbox"/> <i>(No)</i>	Indicação da fase atual do processo de certificação: <i>(Indication of the stage of the procedure to obtain the certificate)</i>
_____	
Certificado de Segurança "Parte B" emitido: <i>(Safety Certificate "Part B" issued)</i>	
Sim <input type="checkbox"/> <i>(Yes)</i>	Nº de identificação UE: <i>(EU identification number)</i>
Não <input type="checkbox"/> <i>(No)</i>	Indicação da fase atual do processo de certificação: <i>(Indication of the stage of the procedure to obtain the certificate)</i>
_____	



**3. Itinerário(s)**  
(Route(s))

Data prevista de início de exploração: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_  
(Planned starting date of operations)

Formatou: Português (Portugal)

Período mínimo previsto de exploração do serviço: \_\_\_\_ anos  
(Planned minimum period of operation (years))

Formatou: Português (Portugal)

**Horário:**  
(Timetable)

Paragem (Stop)	Hora partida (Departure time)	Tempo paragem comercial (Commercial stopping time)	Tempo paragem técnica (Technical stopping time)	Enlaces (Connect points)	Observações (Remarks)
Estação Origem (Departure Station)					
Paragem Intermédia (1) (Intermediate stop (1))					
.....					
Paragem Intermédia(n) (Intermediate stop(n))					
Estação Destino (Arrival Station)					

frequência:  
(Frequency)

Formatou: Português (Portugal)

Tipo de velocidade:  
(Maximum operating speed)

Lugares oferecidos: Normal: \_\_\_\_\_ Máximo: \_\_\_\_\_  
(Seats offered) (Standard) (Maxi)

Desvios ao horário normal em termos de frequências:  
(Deviations in frequency from the standard timetable)

Formatou: Português (Portugal)

Desvios ao horário normal em termos de paragens:  
(Deviations in stops from the standard timetable)

Formatou: Português (Portugal)

#### 4. Material circulante

(Rolling stock)

Locomotivas: Diesel <input type="checkbox"/> Quantidade: _____ (Locos)	Elétrica <input type="checkbox"/> Quantidade: _____ (Electric)
Automotoras: Diesel <input type="checkbox"/> Quantidade: _____ (Trainset)	Elétrica <input type="checkbox"/> Quantidade: _____ (Electric)
Carruagens: <input type="checkbox"/> Quantidade: _____ (Coaches)	

Informações indicativas do material circulante a utilizar em cada itinerário, nomeadamente: (Indicative information on the rolling stock the applicant plans to use in each route, namely)

- Proprietário; (Owner)	- Velocidade máxima; (Maximum speed)
- Série e nº de unidades da série; (Class and number of vehicles per class)	- Peso; (Weight)
- Fabricante; (Manufacturer)	- Lotação; (Seating Capacity)
- Ano de fabrico; (Manufacturing year)	- Curvas de tração e frenagem; (Traction effort and braking curves)
- Potência; (Power)	- Entidade responsável pela manutenção. (Entity in charge for maintenance)

#### 4. Impacto ambiental e social

Apresentação de estudo de impacto ambiental e social relativamente à realização do serviço ferroviário a realizar pelo candidato.

##### Notas:

(Notes)

As informações relativas à exploração prevista reportam-se, no mínimo, aos primeiros três anos, devendo se possível abranger um período não inferior a cinco anos.

(The information regarding the planned operation shall cover at least the first three years and, as far as possible, not less than five years of operation)

Devem ser anexados em formato eletrónico os documentos comprovativos das informações prestadas nas diversas secções do presente formulário.

(The documents supporting the information provided in the sections of this form shall be attached, in electronic form)

As informações prestadas no âmbito do presente formulário não são consideradas pela AMT de natureza comercialmente sensível.

(Information included in this standard notification form is not considered by AMT as commercially sensitive)

Formatou: Tipo de letra: Negrito

Formatada: Com números + Nível: 1 + Estilo de numeração: 1, 2, 3, ... + Iniciar em: 1 + Alinhamento: À esquerda + Alinhado a: 0,2 cm + Avanço: 1,7 cm

Formatou: Tipo de letra: Negrito, Não Itálico

Formatou: Português (Portugal)

Formatou: Português (Portugal)

**ANEXO II – METODOLOGIA**  
*(a que se refere o n.º 2 do artigo 10.º)*

**I. Nota metodológica**

1. A metodologia da AMT baseia-se nos princípios consagrados no Regulamento de Execução (UE) 2018/1795 de 20 de novembro de 2018 e no Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, conforme alterado pelo Decreto-Lei n.º 124-A/2018, de 31 de dezembro, que transpõe a Diretiva (UE) 2016/2370 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro, a qual altera a Diretiva 2012/34/UE de 21 de novembro de 2012 no que respeita à abertura do mercado nacional de transporte ferroviário de passageiros, bem como nas boas práticas da Comissão Europeia e do Banco Europeu de Investimento relativamente à análise Custo-Benefício aplicável aos grandes projetos de investimento em infraestruturas de transporte.
2. Com as necessárias adaptações ao ecossistema ferroviário nacional, a presente metodologia visa avaliar i) a rentabilidade económica de novos serviços ferroviários, ii) o impacto do novo serviço ferroviário no equilíbrio económico do contrato de serviço público, iii) os benefícios/prejuízos sociais proporcionados pelos novos serviços ferroviários e iv) o impacto na compensação financeira suportada pelas autoridades de transporte no âmbito do(s) contrato(s) de serviço público.
3. Para além das vertentes de análise económica e social, importa relevar os eventuais contributos dos novos serviços ferroviários na melhoria do desempenho da Rede Ferroviária Nacional (RFN), nomeadamente a otimização da capacidade e consequentemente a diminuição dos custos de utilização da infraestrutura e a conexão com outros modos de transporte. De igual modo, serão ainda tidos em consideração os constrangimentos que possam advir dos novos serviços na pontualidade e na continuidade dos serviços ferroviários sujeitos ao cumprimento de obrigações de serviço público.
4. Por outro lado, acresce referir que, a avaliação da AMT sobre o impacto específico dos novos serviços no desempenho global da RFN baseia-se numa abordagem casuística e meramente qualitativa, tendo em consideração, designadamente, os investimentos na RFN, consagrados no Programa Nacional de Investimentos 2030 (PNI 2030).

Formatou: Português (Portugal)

## II. Objeto e âmbito de avaliação

1. A AMT avalia o impacto financeiro líquido de um novo serviço de transporte ferroviário de passageiros sobre um contrato de serviço público, tendo por referência a análise dos impactos nos custos e receitas gerados pela exploração dos serviços abrangidos pelo contrato de serviço público, em consequência do novo serviço de transporte ferroviário de passageiros, nomeadamente e entre outros elementos que sejam relevantes.

Formatou: Português (Portugal)

- a) A variação dos custos suportados e das receitas obtidas pela empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público (incluindo, se for caso disso, eventuais poupanças de custos, como as decorrentes da não substituição do material circulante a atingir o fim da sua vida útil ou de colaboradores cujo contrato cesse);
- b) Os potenciais impactos financeiros gerados na rede abrangida pelo contrato de serviço público em consequência da exploração do novo serviço de transporte ferroviário de passageiros proposto, como, por exemplo, transportar passageiros que possam estar interessados numa ligação com um serviço regional abrangido pelo contrato de serviço público;
- c) Possíveis reações competitivas por parte da empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público;
- d) Impacto em determinados investimentos das empresas ferroviárias, ou das autoridades competentes, por exemplo em material circulante, e
- e) Valor de quaisquer direitos exclusivos existentes.

Formatou: Português (Portugal)

2. A análise da AMT tem por referência o contrato de serviço público como um todo e não os serviços individuais prestados no seu âmbito, no decorrer de toda a sua duração.

3. A AMT avalia a importância do impacto tendo em conta, nomeadamente, as disposições contratuais em vigor entre a autoridade competente e a empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público, incluindo, se for caso disso, o montante de compensação por obrigação de serviço público fixado em conformidade com o anexo do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros, na sua redação atual, ou resultante de adjudicação por procedimento

concorrencial e quaisquer mecanismos de partilha de riscos, tais como custos de tráfego e de receitas

4. Complementarmente, a AMT avalia os benefícios líquidos para os passageiros e os benefícios sociais mais abrangentes, nomeadamente

- a) Os benefícios líquidos para os consumidores decorrentes do novo serviço de transporte ferroviário ou do novo serviço ferroviário internacional de passageiros a curto e médio prazo;
- b) O impacto do novo serviço de transporte ferroviário de passageiros ou do novo serviço ferroviário internacional sobre o desempenho e a qualidade dos serviços ferroviários;
- c) O impacto do novo serviço de transporte ferroviário de passageiros ou do novo serviço ferroviário internacional sobre a programação dos horários dos serviços ferroviários.

5. A metodologia de avaliação do equilíbrio económico deve levar em conta as especificidades inerentes aos contratos de serviço público existentes, designadamente em matéria de custos, receitas e investimentos.

Formatada: Com números + Nível 1 + Estilo de numeração 1, 2, 3. + Iniciar em: 1 + Alinhamento À esquerda + Alinhado a: 0,22 cm + Avanço 0,54 cm

Formatou: Português (Portugal)

### III. Definições e abreviaturas

- a) «*Custos totais (CT)*», correspondem ao somatório dos custos fixos e dos custos variáveis imputáveis à prestação de serviços ferroviários de passageiros sujeitos a obrigações de serviço público (OSP);
- b) «*Custos fixos (CF)*», correspondem aos custos incorridos pelo operador com a prestação dos serviços de transporte ferroviário de passageiros, independentemente do volume de serviços oferecidos, podendo incluir-se os custos com o pessoal administrativo; os encargos financeiros sobre o capital investido, as amortizações, os seguros, o arrendamento de instalações e outros custos fixos;
- c) «*Custos Variáveis (CV)*», compreendem os custos que variam em função dos serviços de transporte ferroviário de passageiros sujeitos a OSP, incluindo-se nesta categoria, os custos com pessoal diretamente afeto à exploração do serviço público de transporte de passageiros (designadamente maquinistas e revisores), de energia elétrica e/ou combustíveis, os encargos com as infraestruturas (ex: taxas de utilização da infraestrutura), os custos de manutenção e reparação dos veículos afetos à exploração do serviço público de transporte público, do material circulante, entre outros

Formatou: Português (Portugal)

- d) «*Receitas de Exploração (RE)*», correspondem ao somatório das receitas anuais tarifárias decorrentes exclusivamente da aplicação do tarifário e das receitas comerciais relacionadas com o serviço, líquidas de qualquer subvenção financeira do Estado.
- e) «*Receitas de tráfego (Rt)*», correspondem às receitas obtidas pelo operador com a venda de bilhetes, calculada com base no preço médio do serviço (P) multiplicado pelo número de passageiros (Q).
- f) «*Receitas comerciais (Rc)*», correspondem às receitas obtidas pelo operador com a venda de outros produtos no âmbito da prestação de serviços de transporte ferroviário de passageiros, designadamente serviços de *catering*, vendas a bordo, incluindo jornais e revistas;
- g) «*Compensação por obrigação de serviço público*», qualquer vantagem, nomeadamente financeira, concedida, direta ou indiretamente, por uma autoridade de transporte a um operador de serviço público, através de recursos públicos, durante o período de execução de uma obrigação de serviço público ou por referência a esse período;
- h) «*Remuneração Total (RT) da empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público*», corresponde ao somatório das receitas de exploração (RE) e da compensação por obrigação de serviço público (OSP);
- i) «*Produtividade do Trabalho por Hora*» Indicador de competitividade da economia disponibilizado pelo Instituto Nacional de Estatística (INE), que é obtido pelo rácio entre o Produto Interno Bruto (PIB), expresso em termos reais, e o número de horas efetivamente trabalhadas.
- j) «*Índice de Rendibilidade (IR)*», rácio entre o valor atual das receitas de exploração (RE) e dos custos totais (CT) relativos ao(s) novo(s) serviço(s) ferroviário(s).
- k) «*WACC – Custo Médio Ponderado do Capital*», corresponde ao custo médio ponderado do capital subjacente ao modelo financeiro do contrato de serviço público, e
- l) «*TIR – Taxa Interna de Rentabilidade*», a taxa interna de rentabilidade subjacente ao modelo financeiro do contrato de serviço público.

Em que:

« $IRA_t$ » Índice da Rentabilidade Anual no ano (t);

« $RE_t$ » Receitas de exploração relativas ao novo serviço ferroviário de passageiros no ano (t);

« $CT_t$ » Custos totais relativos ao novo serviço ferroviário de passageiros no ano (t);

« $r$ » taxa de desconto relativa às receitas utilizada pela Comissão Europeia e pelo Banco Europeu de Investimento na Análise Custo-Benefício relativa aos projetos de investimento comparticipados por estas entidades

« $r_c$ » taxa de desconto relativa aos custos utilizada pela Comissão Europeia e pelo Banco Europeu de Investimento na Análise Custo-Benefício relativa aos projetos de investimento comparticipados por estas entidades

c) A AMT considera que a condição de rentabilidade é satisfeita sempre que

- i) O resultado do IRG for igual ou superior a 1 (unidade);
- ii) O resultado do(s)  $IRA_t$  referente ao período de arranque ("ramp up") for igual ou superior às taxas anuais de cobertura mínima identificadas na Tabela n.º 1, para cada um dos anos de operação.

Tabela n.º 1 – Taxas anuais de cobertura mínima

t (Ano)	1	2	3	4	5
$IRA_{t0}$	50%	60%	75%	85%	100%

4. A análise de impacto no equilíbrio económico do contrato de serviço público visa quantificar o impacto líquido financeiro do novo serviço de transporte ferroviário de passageiros no saldo líquido dos custos e receitas decorrentes do cumprimento das OSP, estabelecidas no âmbito do contrato de serviço público.

Formatou: Português (Portugal)

- a) O impacto no equilíbrio económico do contrato de serviço público será mensurado de acordo com as seguintes fórmulas

#### Impacto Financeiro Líquido (IF)

Formatou: Português (Portugal)

$$IF = SL_{NSF} - SL_{CSF}$$

Em que:

« $SL_{NSF}$ », Saldo Líquido após a entrada do novo operador, que corresponde ao impacto provisiona! do novo serviço ferroviário nos resultados operacionais imputáveis ao contrato de serviço público (€);

« $SL_{CSF}$ », Saldo Líquido do contrato de serviço público, que corresponde aos resultados operacionais do modelo financeiro subjacente ao contrato de serviço público, apurado antes do início da exploração pelo novo operador (€)

- a1) Saldo Líquido após a entrada do novo operador ( $SL_{NSF}$ )

Formatou: Português (Portugal)

$$SL_{NSF} = RE_{NSF} - CT_{NSF}$$

Em que:

« $RE_{NSF}$ », corresponde às receitas de exploração auferidas pelo operador que executa o contrato de serviço público, tendo em consideração o impacto do novo serviço ferroviário nas referidas receitas.

« $CT_{NSF}$ », corresponde aos custos totais incorridos pelo operador que executa o contrato de serviço público tendo em consideração o impacto do novo serviço ferroviário nos referidos custos

- a1.1) Receitas de Exploração após novo serviço ferroviário ( $RE_{NSF}$ )

Formatou: Português (Portugal)

$$RE_{NSF} = \sum_{t=0}^{T-1} RE_{CSF,t} + 1) + \frac{C_{NSF} \cdot g_{NSF} \cdot (1 - (P_{NSF} + g_{NSF})^{-T})}{(P_{NSF} + g_{NSF}) - 1}$$



Em que

$RE_{CSPt}$  - corresponde às receitas da exploração (RE) no ano (t), constantes do modelo financeiro do contrato de serviço público, com exclusão das compensações por obrigações de serviço público,

$P_{NSPt}$  - preço das tarifas praticadas no ano (t) em resultado do novo serviço ferroviário

$Q_{NSPt}$  - estimativa do número de passageiros transportados pelo operador que executa o contrato de serviço público no ano (t), já considerando o impacto do novo serviço ferroviário

$P_{CSPt}$  - preço das tarifas praticadas no ano (t) no âmbito do contrato de serviço público, e

$Q_{CSPt}$  - estimativa do número de passageiros transportados no ano (t) pelo operador que executa o contrato de serviço público, conforme as estimativas da procura do modelo financeiro do contrato de serviço público

a1 2) Custos totais derivados do impacto do novo serviço ferroviário ( $CT_{NSF}$ )

$$CT_{NSF} = \sum_{t=1}^n CT_{CSPt} + 11 \cdot \frac{(CT_{NSPt} - CT_{CSPt})}{(CT_{CSPt})}$$

Formatou: Português (Portugal)

Em que:

$CT_{CSPt}$  - corresponde aos custos incorridos pelo operador que executa o contrato de serviço público no ano t

$CT_{NSPt}$  - corresponde aos custos totais do operador incorridos no âmbito do contrato de serviço público no ano t, tendo em consideração o previsto impacto do novo serviço ferroviário nos custos totais.

a2) Saldo Líquido do contrato de serviço público ( $SL_{CSP}$ )

$$SL_{CSP} = \sum_{t=1}^n RE_{CSPt} - \sum_{t=1}^n CT_{CSPt}$$

Formatou: Português (Portugal)

Em que

« $RE_{CSP,t}$ » corresponde às receitas anuais de exploração auferidas pelo operador, no âmbito do contrato de serviço público, no ano  $t$ .

« $CT_{CSP,t}$ » corresponde aos custos totais incorridos pelo operador que executa o contrato de serviço público, no ano  $t$ .

- b) A AMT considera que há um substancial impacto líquido financeiro negativo do novo serviço ferroviário no contrato de serviço público quando:
- i) O resultado do IF for inferior a 0 (zero); e
  - ii) A soma do  $SL_{NSF}$  e do montante da compensação por obrigação de serviço público (CSP) for inferior a 0 (zero)

**Substancial impacto líquido financeiro negativo  $\Rightarrow IF < 0 \wedge (SL_{NSF} + CSP < 0)$**

Formatou: Português (Portugal)

Formatou: Português (Portugal)

5 A análise de impacto na rentabilidade da empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público é efetuada pela AMT tendo por referência a TIR subjacente ao contrato de serviço público e a respetiva variação decorrente do novo serviço ferroviário de passageiros e o WACC

- a) A avaliação do impacto na rentabilidade da empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público será quantificada tendo em consideração a análise comparativa entre
- A TIR do operador do contrato de serviço público antes ( $TIR_{CSP,t}$ ) e depois do início do novo serviço ferroviário ( $TIR_{NSF,t}$ ) e
  - A  $TIR_{NSF}$  e o WACC.
- b) Considera-se que o novo serviço de transporte ferroviário de passageiros tem um substancial impacto negativo na rentabilidade da empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público, sempre que, cumulativamente, se verifique:

- A redução em, pelo menos, 1 p.p. da  $TIR_{CSP}$ , ou seja,  $TIR_{CSP} - TIR_{NSF} \geq 1$  p.p.
- Ocorra um aumento do custo de oportunidade do capital investido, traduzido numa taxa de remuneração do capital investido (WACC) superior à taxa interna de rentabilidade  $TIR_{NSF}$ , ou seja,  $WACC > TIR_{NSF}$ .

Formatou: Português (Portugal)

**Substantial impacto negativo na rentabilidade  $\Rightarrow TIR_{CSP} - TIR_{NSF} \geq 1$  p.p.  $\wedge$   $WACC > TIR_{NSF}$**

Formatou: Português (Portugal)

## ii. Racionalidade das Pessoas, incluindo os Profissionais/Clientes/Utilizadores/Cidadãos

1. No que diz respeito à racionalidade das Pessoas, incluindo Profissionais/Clientes/Utilizadores/Cidadãos, a avaliação da AMT relativamente aos novos serviços ferroviários visa a identificação dos benefícios deles resultantes para os utilizadores do serviço, tendo por referência o princípio da eficiência económica e social do transporte de passageiros diretamente relacionado com o valor do tempo de viagem.
2. A avaliação de impacto do novo serviço de transporte ferroviário de passageiros no valor do tempo de viagem visa aferir eventuais benefícios económicos (BE) para a sociedade, tendo por referência i) a diferença entre os valores estimados do tempo de viagem no âmbito do contrato de serviço público, e no âmbito do novo serviço ferroviário de passageiros e ii) os respetivos excedentes para os passageiros, sendo calculados de acordo com a seguinte fórmula

$$BE = \sum_{i=1}^n [P_{CSP} \cdot (V \cdot T_{CSP} - V \cdot T_{NSF}) + 0,5 \cdot P_{NOP} \cdot (V \cdot T_{CSP} - V \cdot T_{NSF})]$$

Formatou: Português (Portugal)

Em que:

« $P_{CSP}$ » - O número de passageiros transportados pelo operador que executa o contrato de serviço público no ano (i).

« $P_{NOP}$ » - O número de passageiros transportados pelo operador do novo serviço ferroviário no ano (i).

« $VoT_{NSP}$ » - valor estimado do tempo de viagem, considerando o conjunto da oferta assegurada no âmbito do contrato de serviço público e do novo serviço ferroviário de passageiros;

« $VoT_{CSP}$ » - valor estimado do tempo de viagem no âmbito do contrato de serviço público;

« $n$ » - corresponde ao período de exploração do novo serviço ferroviário

a) « $VoT_{NSP}$ » - valor estimado do tempo de viagem no âmbito da oferta conjunta no âmbito do contrato de serviço público e do novo serviço ferroviário de passageiros.

$$VoT_{NSP} = \sum_{i=1}^n \frac{L_i C_i}{V_i} + \sum_{j=1}^m \frac{L_j C_j}{V_j}$$

Formatou: Português (Portugal)

Em que

« $T$ » - tempo de intervalo entre comboios numa determinada linha (horas) e faixa horária, no âmbito da oferta conjunta do contrato de serviço público e do novo serviço ferroviário;

« $C_i$ » - o valor do tempo hora-passageiro disponibilizado pelo INE, tendo por referência a produtividade do trabalho no ano anterior [€];

« $V_i$ » - Velocidade média do comboio, no âmbito da oferta conjunta do contrato de serviço público e do novo serviço ferroviário;

« $L_i$ » - distância média de viagem por passageiro, entre o ponto de origem e destino [Km];

« $i$ » - faixa horária relativa aos períodos de maior afluência.

b)  $VoT_{CSP}$  - Valor estimado do tempo de viagem no âmbito do contrato de serviço público

$$VoT_{CSP} = \sum_{i=1}^n \frac{L_i C_i}{V_i} + \sum_{j=1}^m \frac{L_j C_j}{V_j}$$

Formatou: Português (Portugal)

Em que:

« $T$ » - tempo de intervalo entre comboios numa determinada linha (horas) e faixa horária, no âmbito da oferta conjunta do contrato de serviço público e do novo serviço ferroviário;

«C» – o valor do tempo hora-passageiro disponibilizado pelo INE, tendo por referência a produtividade do trabalho no ano anterior [€];

«V» – Velocidade média do comboio, no âmbito da oferta conjunta do contrato de serviço público e do novo serviço ferroviário, na mesma faixa horária;

«L» – distância média de viagem por passageiro, entre o ponto de origem e destino [Km].

«I» - faixa horária relativa aos períodos de maior afluência.

2. A AMT considera que o requisito relativo ao benefício económico associado ao valor do tempo de viagem é satisfeito quando o BE for positivo

Formatou: Português (Portugal)

Ganho económico positivo  $\Rightarrow BE > 0$

3. Complementamente, a avaliação da AMT terá ainda em consideração eventuais externalidades positivas na rede, nomeadamente:
- a) A melhoria da conexão da rede, incluindo a conexão com outras redes internacionais;
  - b) Eventuais acordos com outros operadores de transporte ferroviário, rodoviário, fluvial, marítimo e aéreo visando a oferta de produtos combinados que possam contribuir para uma maior integração entre os vários modos de transporte, fomentando a intermodalidade;
  - c) A melhoria da produtividade do gestor da infraestrutura, nomeadamente o incremento da capacidade utilizada; e
  - d) A melhoria das acessibilidades das regiões beneficiadas pelo novo serviço ferroviário, sobretudo no caso do transporte ferroviário regional.

## II. Racionalidade dos contribuintes

1. No que diz respeito à racionalidade dos contribuintes, nomeadamente o impacto do novo serviço ferroviário no custo líquido para a autoridade competente que adjudica o contrato de serviço público, a avaliação da AMT será efetuada tendo por referência o impacto líquido económico no contrato de serviço público e o montante das compensações por obrigação de serviço público contratualmente estabelecidas

Formatou: Português (Portugal)

2. Neste sentido, o custo líquido para a autoridade competente será calculado com base na seguinte fórmula

$$CLF = SL_{NSF} + IC$$

Formatou: Português (Portugal)

Em que

CLF = custo líquido para a autoridade competente em consequência do novo serviço ferroviário

$SL_{NSF}$  = Saldo Líquido após novo serviço ferroviário, calculado nos termos do número 4 do ponto i (Racionalidade dos Investidores)

IC = montante de compensação por obrigação de serviço público.

Código de campo alterado

Formatou: Português (Portugal)

Formatou: Português (Portugal)

3. A AMT considera que há um impacto negativo na despesa pública quando o montante do CLF for superior ao montante da IC, sendo, no entanto, de referir que na avaliação deste parâmetro a AMT será ainda tido em consideração o seguinte:

- i) a variação do rácio da IC por passageiro beneficiário, antes e depois do novo serviço ferroviário,
- ii) o contributo para o Estado resultante dos impostos arrecadados pelo Estado em consequência do novo serviço ferroviário.

## V. Equilíbrio Dinâmico e Resiliente das Racionalidades

1. As racionalidades são não aditivas, embora as suas dinâmicas interajam mutuamente, devendo a sua avaliação ser efetuada de forma integrada numa visão holística das mesmas, numa base casuística, tomando em consideração e valorando fatores como
  - i) A promoção e defesa do interesse público da MoblES,
  - ii) A promoção de um paradigma de concorrência não falseada e de um ambiente favorável à atração do investimento sustentado, produtivo e estruturante.

iii) Qualificação e criação de emprego sustentado, enquanto elementos indispensáveis ao desenvolvimento e coesão económica e social nacional,

iv) A competitividade e coesão dos territórios nacionais, bem como uma dinâmica de valorização da posição geográfica estratégica do nosso país na Frente Atlântica da Europa; e

v) A redução do nível de emissões poluentes e a transição para a economia hipocarbónica, com base em tecnologias mais limpas e novos modelos de negócio.

2. Sem prejuízo da análise casuística, a decisão final da AMT decorrerá da avaliação das racionalidades anteriormente mencionadas, emitindo decisão de:

2.1. Concessão do acesso, caso se verifique o cumprimento e satisfação global dos ~~dos~~ parâmetros de análise no âmbito de cada uma das racionalidades;

Formatou: Português (Portugal)

Formatou: Português (Portugal)

2.2. Concessão do acesso, condicionada à alteração da oferta do serviço, quando se verificar que uma ou mais condições necessárias e subjacentes a cada uma das racionalidades não são satisfeitas, mas que mediante um ajustamento da oferta de serviços essas condições podem vir a ser satisfeitas;

2.3. Concessão do acesso, durante um período limitado, na pendência do resultado do teste de equilíbrio económico a realizar em conformidade com o artigo 5.º, n.º 2, e com o artigo 9.º, n.º 7, caso se verifique a satisfação global dos parâmetros de análise no âmbito de cada uma das racionalidades

2.4. Recusa do acesso quando não forem verificadas globalmente as condições necessárias de cada uma das racionalidades



# COMISSÃO DE TRABALHADORES DA CP – COMBOIOS DE PORTUGAL - EPE

**À**  
**Autoridade de Mobilidade e Transportes**  
**Palácio Coimbra,**  
**Rua de Santa Apolónia, n.º 53**  
**1100-468 Lisboa**

**N/Ref. º: 0526- CT – 2015/2019**

**Data: 09.05.2019**

**Assunto: Consulta pública sobre Projeto de Regulamento de definição de regras e princípios gerais tarifários no âmbito do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros.**

**Exmos. Senhores,**

As Comissões de Trabalhadores da CP Comboios de Portugal EPE e IP Infraestruturas de Portugal SA vêm pelo presente enviar o seu parecer conjunto sobre a consulta pública acima citada.

*O que as directivas comunitárias andam a fazer há muito tempo é liquidar o sector ferroviário nacional, num processo mais vasto que visa destruir a soberania nacional, submeter a nossa economia aos interesses das multinacionais e intensificar a exploração dos trabalhadores. É lamentável que apesar dos desastrosos resultados dos sucessivos pacotes, estas directivas continuem a encontrar em Portugal cúmplices para as defender e executar.*

*Defendemos uma reunificação do sector ferroviário nacional numa CP una, pública e nacional, e pouco nos importa que tal não agrade à União Europeia ou às multinacionais do sector.*

*O projecto de Regulamento apresentado destina-se a completar o quadro regulatório que irá permitir a entrada de operadores estrangeiros nas linhas potencialmente lucrativas. Sempre que o Estado Português investir uns largos milhões na infraestrutura, um operador privado e estrangeiro receberá o direito de explorar essa infraestrutura, num processo que terminaria como todos os processos de liberalização: na destruição da CP e na entrega de mais um sector económico às multinacionais. Não precisamos de regulamentos e testes para saber que qualquer operador estrangeiro que venha operar em Portugal retirará à CP receitas que nos farão falta para manter a funcionar os sectores comercialmente deficitários como o Regional.*

*O que nós exigimos é que o Estado Português invista nas infraestruturas e no material circulante da CP, possibilitando as condições para uma exploração harmoniosa e equilibrada da ferrovia nacional.*

*Nos dias de hoje, os sectores potencialmente lucrativos da ferrovia nacional são o Corredor Braga-Faro no Longo Curso, e os Urbanos de Lisboa e Porto, precisamente aqueles que não têm previsto qualquer investimento para o material circulante da CP nos próximos anos.*





## COMISSÃO DE TRABALHADORES DA CP – COMBOIOS DE PORTUGAL – EPE

*Da mesma forma, a não contratualização com a CP do serviço público, além de lhe roubar milhões de euros em compensações (que os operadores privados recebem!) fragiliza ainda mais a CP neste processo de liberalização.*

*A directiva comunitária não impõe a abertura do mercado nacional, pois «os Estados-Membros gozam da prerrogativa de limitar o direito de acesso, sempre que o mesmo possa comprometer o equilíbrio económico dos contratos de serviço público», e é nesse sentido que o Estado deve actuar, em vez de criar quadros complexos destinados a abrir a porta à liberalização.*

*Num sector estratégico que tende a ter um peso crescente, o país não pode continuar a cair nas mesmas armadilhas e a ver desaparecer o seu aparelho produtivo. O país não precisa de um regulador «independente» da CP, precisa de ser independente das multinacionais, e de uma CP una, pública e nacional que seja o nosso instrumento na ferrovia, para essa independência.*

Sem outro assunto, subscrevemo-nos,

**PELAS COMISSÕES DE TRABALHADORES**