



PARECER N.º 79 /AMT/2024

1ª Adenda ao Diretório de Rede de 2024

**Homologação das Taxas de Utilização da
Infraestrutura
do Pacote Mínimo de Acesso**

Rede Ferroviária Nacional

Versão não confidencial
dezembro 2024

ÍNDICE

I. SUMÁRIO EXECUTIVO	3
II. ENQUADRAMENTO.....	7
II.1. ENQUADRAMENTO GERAL	7
II.2. NATUREZA DA AMT	8
II.3. DIRETÓRIOS DA REDE	8
III. ANTECEDENTES.....	11
IV. O INTERESSE PÚBLICO DA MOBILIDADE INCLUSIVA, EFICIENTE E SUSTENTÁVEL	15
V. APLICAÇÃO DA METODOLOGIA DE REGULAÇÃO ECONÓMICA DE ELEVADA QUALIDADE... 16	
V.1. COMPLIANCE	16
V.1.1. ANÁLISE DA EVOLUÇÃO DOS CUSTOS UNITÁRIO DIRETOS (CUD) NO PERÍODO DE 2016 A 2023.....	17
V.1.2. PROPOSTA TARIFÁRIA DO DIRETÓRIO DE REDE 2024.....	21
V.1.3. ANÁLISE DE SENSIBILIDADE	24
V.1.4. ANÁLISE DE IMPACTO.....	27
V.1.5. SÚMULA CONCLUSIVA DA COMPLIANCE	31
V.2. CONHECIMENTO DINÂMICO DO ECOSISTEMA FERROVIÁRIO - BENCHMARKING INTERNACIONAL.....	40
V.2.1. BENCHMARKING SOBRE A TAXA DE UTILIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA NOS PAÍSES QUE INTEGRAM O IRG-RAIL.....	40
V.2.2. BENCHMARKING SOBRE SUBSÍDIOS E INCENTIVOS À UTILIZAÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA.....	43
V.3. RACIONALIDADES DOS INVESTIDORES, DOS EMPREENDEDORES / PROFISSIONAIS / UTILIZADORES / CONSUMIDORES E DOS CONTRIBUINTES.....	55
V.3.1. RACIONALIDADE DOS INVESTIDORES	56
V.3.2. RACIONALIDADE DOS PROFISSIONAIS / UTILIZADORES / CONSUMIDORES	57
V.3.3. RACIONALIDADE DOS CONTRIBUINTES	58
VI. MEDIDAS ESPECÍFICAS DE INCENTIVO À TRANSFERÊNCIA MODAL	59
VII. CONCLUSÕES.....	75
VIII. PROPOSTA DE DECISÃO RELATIVA À HOMOLOGAÇÃO DAS TARIFAS DA 1ª ADENDA AO DIRETÓRIO DE REDE DE 2024	81
ANEXO I – REGRAS DE DETERMINAÇÃO DAS TARIFAS DO PMA	82
ANEXO II - BASE DE CUSTOS PMA - PÓS-ACÓRDÃO 2017 (CENÁRIO B2).....	89
ANEXO III - TARIFAS DO PMA 2024.....	91
ANEXO IV - EVOLUÇÃO DOS CUSTOS DE GESTÃO DA INFRAESTRUTURA	93
ANEXO V – PRONUNCIAS DOS OPERADORES E CONTRADITÓRIO IP	94

I. SUMÁRIO EXECUTIVO

Desde 2020, primeiro ano em que entrou em vigor um novo tarifário definido de acordo com os princípios e as regras de cálculo estabelecidos na lei¹, a taxa de utilização da infraestrutura ferroviária (TUI) tinha vindo, até 2023, a ser atualizada com base no Índice de Preços ao Consumidor (IPC).

A Infraestruturas de Portugal (IP), enquanto gestor da infraestrutura ferroviária, propôs para o tarifário da TUI de 2024, uma atualização não com base no IPC, mas sim com base na consideração dos Custos Unitários Diretos (CUD) de 2017 a 2021 e a aplicação duma metodologia de média móvel dos últimos cinco anos (sem ajuste com a inflação)⁹. Deste cálculo resultou uma proposta de aumento de 2023 para 2024, de cerca de 20% do tarifário do Pacote Mínimo de Acesso (PMA). Nos vários cenários de atualização da TUI estudados pela IP foi também considerado um cenário de acréscimo de 40% da TUI, resultante da atualização dos Custos Unitários Diretos (CUD) com o referencial de 2021 (último exercício encerrado), que, contudo, não foi considerado, sendo a atualização efetivamente proposta de 20%.

Os operadores, no processo de consulta do “Projeto de Diretório de Rede de 2024”, manifestaram críticas quanto à atualização tarifária proposta, ainda que não tenham apresentado qualquer recurso ou queixa formal sobre este assunto junto da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT).

Paralelamente, foi aprovada pelo Governo para vigorar em 2024 uma redução de 30% em várias portagens de infraestruturas rodoviárias, estimando-se que o impacto orçamental de tal medida ascenderia a cerca de 72 milhões de euros

A AMT sendo competente para a homologação anual da TUI e validação dos Diretórios de Rede, bem como para a realização de estudos e avaliação de políticas públicas², realizou um estudo sobre a formação de tarifas de utilização da infraestrutura ferroviária, incluindo *benchmark* sobre os modelos aplicáveis em outros países europeus, bem como sobre os incentivos atribuídos a título de promoção da competitividade e descarbonização do setor³.

Após estudo e análise das várias dimensões económicas e financeiras em causa, a AMT considerou que um acréscimo de 20% na TUI não teria sustentação e carecia de fundamentação, tendo em conta o seguinte:

¹ Decreto-Lei n.º 217/2025, de 7 de outubro e no Regulamento de Execução (UE) 2015/909.

² Decreto-Lei n.º 217/2025, de 7 de outubro e no Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio.

³ Disponível em <https://www.amt-autoridade.pt/comunica%C3%A7%C3%A3o/not%C3%ADcias/estudo-amt-tarifa%C3%A7%C3%A3o-da-infraestrutura-ferrovia%C3%A1ria-an%C3%A1lise-e-recomenda%C3%A7%C3%B5es/>

- O contexto económico, que ainda não se encontrava num cenário de plena normalidade, depois do período pandémico e devido à persistência dos efeitos da guerra na Ucrânia;
- O desempenho qualitativo da infraestrutura ferroviária é avaliado negativamente pelos utilizadores e o serviço tem sido afetado por interdições de diversas naturezas, incluindo diversas e prolongadas intervenções na via;
- Não se promovia a transferência modal em favor da ferrovia, sobretudo porque a rodovia é beneficiária de mais descontos e incentivos à sua utilização;
- Introduzir tal atualização tarifária, sem que se promovam medidas de carácter mais holístico e de âmbito estratégico, não promove a descarbonização da economia e do setor.

Neste contexto, a AMT decidiu, em 30.11.2023, não homologar as tarifas do PMA inscritas no Diretório de Rede de 2024, considerando que:

- O aumento deveria refletir uma coerência entre as políticas públicas referentes à descarbonização e à transição energética e ter em conta os objetivos de mobilidade e transportes sustentáveis;
- A atualização deveria ser balizada quer pela variação do IPC prevista no Orçamento do Estado para 2024, ou seja, 2,9%, como pela taxa de atualização tarifária do serviço público de transporte de passageiros aprovada pelo AMT para vigorar em 2024, no valor de 6,43%.

Deste modo a AMT considerou que se justificava homologar uma atualização tarifária do PMA que resultasse num aumento máximo de 2,9 % para o transporte de mercadorias e de um aumento máximo de 6,43% para o transporte de passageiros, considerando-se estes aumentos como os mais adequados ao atual contexto ambiental, social e económico, devendo para o efeito a IP elaborar uma 1ª Adenda, ao Diretório da Rede de 2024 já publicado, onde estivessem refletidos esses aumentos.

Assinala-se se que a IP estimava ter como receitas de TUI em 2023, cerca de 70 milhões de euros, pelo que um acréscimo de 20% na TUI, proposto pela IP para vigorar em 2024 representaria cerca de 14 milhões de euros, para um nível de atividade idêntico ao desenvolvido em 2023.

No cenário de uma atualização de 2,9% para os serviços de transporte de mercadorias e de 6,43% para os serviços de transporte de passageiros, tal corresponderia a um acréscimo de

receita de TUI de cerca de 4,2 milhões de euros, não tendo em conta, naturalmente, a possibilidade de incremento do tráfego, que levaria ao aumento da receita do gestor da infraestrutura

Desta forma, a AMT, ao homologar as tarifas com as atualizações suprarreferidas, tal implicaria que, a perda da receita da IP por via da não aplicação do acréscimo tarifário considerado no Diretório de Rede de 2023, deveria ser acomodada no âmbito do contrato-programa entre o Estado e o Gestor da Infraestrutura, devendo o Governo concluir com a maior brevidade a renovação do Contrato-Programa, cuja vigência terminou em 2020.

Paralelamente, e à semelhança do praticado por outros países da União Europeia, foi recomendado a introdução de medidas de melhoria do enquadramento da gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária, por forma a incentivar a transferência modal, a melhoria da qualidade do serviço prestado, e por essa via aumentar a rentabilidade das empresas, bem como as receitas da utilização da infraestrutura e a diminuir as emissões de gases com efeito de estufa.

Considerou-se também que deveria ser mais bem equilibrada a necessidade de assegurar: a sustentabilidade financeira do gestor da infraestrutura, a cobertura de custos da utilização da infraestrutura e a promoção da competitividade do setor ferroviário como um todo, com os compromissos nacionais e internacionais de descarbonização. Considerou-se que não deveria ser um objetivo procurar, tendencialmente, a cobertura total de custos através das receitas das taxas, sem que houvesse a capacidade do mercado para as suportar.

De referir que se encontram em discussão, a nível europeu, orientações comuns sobre o cálculo de taxas de infraestrutura ferroviária, designadamente no que se refere ao cálculo objetivo da capacidade do mercado em suportar os custos da gestão da infraestrutura.

Com este enquadramento, a AMT, com informação e colaboração da IP, propôs concluir, em 2024, o desenho de medidas estruturais de promoção da competitividade do setor ferroviário, a introduzir em futuros Diretórios de Rede, tendo em conta o estudo “Tarifação da Infraestrutura Ferroviária – Análise e Recomendações” já concluído, bem como as orientações da Comissão Europeia a divulgar em 2024.

Na sequência desta decisão e no contexto da audiência prévia de interessados, a AMT informou a IP ⁴ da Deliberação de não homologação, determinando que a IP deveria atualizar as tarifas com aumentos de 2,9% para o segmento de mercado das mercadorias e 6,43 % para o segmento de mercado dos passageiros.

⁴ Ofício AMT ref^o 07105-CA de 04.12.2024

A IP na sua resposta⁵ considerou que, não colocando em causa, e até concordando, com os fundamentos expostos pela AMT, não poderia executar a decisão da AMT, por falta de previsão orçamental no ano de 2024.

Face a esta argumentação e concedendo que a IP não teria cabimento orçamental para acolher a atualização tarifária proposta pela AMT para o segmento de mercado de passageiros e mercadorias, a AMT considerou, e, informou a IP⁶, que se mantinham os pressupostos de fundamentação da atualização do transporte ferroviário de mercadorias ao nível do IPC previsto no Orçamento de Estado de 2024 no valor de 2,9%, podendo o segmento de transporte de passageiros, manter o tarifário de 2024 já em vigor. Isto com fundamento que o transporte ferroviário de mercadorias funciona num regime de livre acesso e concorrência, atuando por sua conta e risco, ao contrário do que acontece no transporte ferroviário de passageiros, onde existem mecanismos nos respetivos contratos de serviço público que permitem aos operadores destes serviços, serem compensados por aumentos de taxas de utilização da infraestrutura.

Em resposta à reponderação da decisão da AMT de só ser necessário ajustar, de 2023 para 2024, o valor da atualização do segmento de mercado de mercadorias em 2,9%, a IP informou⁷ em 11.03.2024, sobre o seu total alinhamento com as preocupações expressas pela AMT relativamente à sustentabilidade e competitividade do setor ferroviário e à necessidade de encontrarem mecanismos e incentivos eficazes para a promoção da transferência modal e da intermodalidade, assim como a existência de uma concorrência não falseada entre modos de transporte. Deste modo foi manifestada pela empresa a disponibilidade para acolher em 2024 o ajustamento tarifário proposto pela AMT acima referido, embora tal tivesse um impacto estimado de -2,2 % (- 1 967 508 €) nas receitas das tarifas previstas para 2024 no PAO 2024-2026.

Na sequência do acordo da IP, a AMT informou em 18.03.2024 a empresa⁸, que deveria proceder à elaboração e publicação da 1ª Adenda ao Diretório de Rede de 2024, com a atualização do segmento de mercado de mercadorias de 2,9% e dispensar a audiência prévia de interessados por as alterações introduzidas proporcionarem um regime mais favorável aos interessados, em consonância com o disposto no CPA.

Concomitantemente com esta alteração, a AMT também solicitou à IP a elaboração de um estudo para a definição de um novo período regulatório de três anos, abordando, nomeadamente questões como a revisão dos segmentos de mercado, modelação das atualizações tarifárias em função da disponibilidade da rede, mecanismos de compensação do

⁵ Comunicação IP refª 4151306-007 de 22.12.2023

⁶ Ofício AMT refª 01036-CA/2024 de 14.02.2024

⁷ Comunicação IP refª 4233157-007 de 11.03.2024

⁸ Ofício AMT refª 01684-CA/2024 de 18.03.2024

Estado para que o segmento de mercado das mercadorias não suporte atualizações tarifárias superiores à evolução do IPC, plano para a acomodação das recomendações efetuadas pela AMT no contexto do novo Contrato-Programa e no estudo “Formação das Tarifas de Utilização da Infraestrutura Ferroviária”.

Na sequência do pedido de autorização efetuado pela IP ao Governo quanto à possibilidade desta ser compensada pela perda de receita acima identificada, eventualmente em sede de indemnizações compensatórias a constar no modelo financeiro do Contrato-Programa para aplicação da atualização determinada pela AMT, a compensação pela atualização tarifária determinada pela AMT, viria a ser aprovada pelo Secretário de Estado do Tesouro e das Finanças, em 01.10.2024, através do Despacho n.º 556/2024-SETF.

Após esta aprovação a IP informou a AMT ⁹ sobre a publicação da 1ª Adenda ao Diretório de Rede de 2024 referindo que (sic): *“No referido documento, foi integrado o tarifário ajustado do pacote mínimo de acesso em conformidade com a métrica por vós indicada, que corresponde para os segmentos de transporte ferroviário de mercadorias e de marchas a limitar o aumento a 2,90% face ao tarifário do Diretório da Rede 2023. Perante as referidas alterações ao tarifário, informa-se que a faturação entretanto emitida, devida pela prestação dos serviços inscritos no pacote mínimo de acesso desde o início do Horário Técnico de 2024, em 10 de dezembro de 2023, será retificada com a brevidade possível.”*

Na sequência da publicação 1ª Adenda ao Diretório de Rede de 2024, onde estão vertidas as determinações emitidas pela AMT em matéria de tarifação, considera-se assim que estão reunidas as condições para a homologação do tarifário do pacote mínimo de acesso a aplicar durante o ano de 2024 na utilização da infraestrutura ferroviária constituinte da Rede Ferroviária Nacional.

II. ENQUADRAMENTO

II.1. Enquadramento Geral

1. Nos termos da alínea e), do n.º 3, do artigo 5.º dos Estatutos da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), aprovados em anexo ao Decreto-lei n.º 78/2014, de 14 de maio (“Estatutos”), compete à AMT definir as regras e os critérios de taxação da utilização da infraestrutura ferroviária e homologar as TUI relativas aos serviços ferroviários do Pacote Mínimo de Acesso e Acesso a

⁹ Comunicação IP refª 4154373-007 de 10-10-2024

Instalações de Serviço (“PMA”)¹⁰, que integram os Diretórios de Rede, propostas pela Infraestruturas de Portugal, S.A. (“IP, S.A.”).

II.2. Natureza da AMT

2. O presente parecer tem subjacente as atribuições da AMT enquanto Regulador Económico Independente com jurisdição no Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes, nos termos da Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto (Lei-Quadro das Entidades Reguladoras), e dos seus Estatutos tendo em vista a promoção e defesa do interesse público da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável), enquanto direito de cidadania e componente essencial de uma cultura geradora de um quadro regulatório com regras claras, coerentes e estáveis que incentivem o investimento sustentado, produtivo e estruturante, tanto público como privado, em particular no Ecossistema Ferroviário¹¹.

II.3. Diretórios da Rede

3. De acordo com o artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 124-A/2018, de 31 de dezembro (DL 217/2015), por «Diretório de Rede¹²», entende-se “a relação pormenorizada das regras gerais, dos prazos, dos procedimentos e dos critérios relativos aos regimes de tarifação e de repartição da capacidade, incluindo todas as informações necessárias para viabilizar os pedidos de capacidade de infraestrutura”.

Nos termos do artigo 13.º do mesmo diploma, e após consulta às partes interessadas, o gestor de infraestrutura deve elaborar e publicar os Diretórios de Rede, que estão sujeitos a validação da AMT. E, segundo o artigo 29.º, o gestor de infraestrutura deve assegurar que os Diretórios de Rede contêm o quadro e as regras de tarifação, estabelecendo o artigo 31.º que as taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e das instalações de serviço são pagas ao gestor de infraestrutura e ao operador da instalação de serviço, respetivamente, e utilizadas no financiamento da sua atividade.

4. Neste contexto, o gestor de infraestrutura e os operadores das instalações de serviço devem:

¹⁰ Os serviços/elementos incluídos no PMA estão indicados no Anexo II, n.º 1 do DL 217/2015.

¹¹No que se refere à caracterização do Ecossistema Ferroviário nacional, consultar: 2019: https://www.amt-autoridade.pt/media/3108/relatorio_ecossistema_ferroviano_portugues_2019.pdf;
2018: https://www.amt-autoridade.pt/media/2523/relatorio_sintese_principais_indicadores_ecossistema_ferroviano_portugues_2018.pdf;
2017: https://www.amt-autoridade.pt/media/1943/relatorio_ferroviano_2017.pdf;
2012-2016: https://www.amt-autoridade.pt/media/1651/ecossistema_ferroviano_portugues_2012_2016.pdf

¹² O conteúdo dos Diretórios de Rede consta do anexo IV ao DL 217/2015.

- 4.1** Fornecer à AMT todas as informações necessárias sobre as taxas aplicadas, para que a AMT desempenhe as funções que lhe são cometidas no artigo 56.º do mencionado DL 217/2015 (funções da entidade reguladora);
 - 4.2** Demonstrar às empresas ferroviárias que as taxas de utilização da infraestrutura e de serviço efetivamente faturadas à empresa ferroviária respeitam a metodologia, as regras e as escalas previstas nos Diretórios de Rede;
- 5.** Deve ainda ser considerado o seguinte:
 - 5.1.** O cálculo das taxas de utilização do PMA e do acesso às infraestruturas que ligam instalações de serviço devem ter em conta o custo diretamente imputável à exploração do serviço ferroviário;
 - 5.2.** Para evitar flutuações desproporcionadas indesejáveis, as taxas do PMA e do acesso às instalações de serviço podem ser niveladas por um valor médio, calculado com base num leque razoável de serviços ferroviários e de tempos, devendo a importância relativa da taxa de utilização da infraestrutura ter em conta os custos imputáveis aos serviços.
- 6.** Concretamente, no que se refere à tarifação da infraestrutura:
 - 6.1.** Nos termos do artigo 30.º do DL 217/2015, tendo em conta as exigências de segurança e a preservação e a melhoria da qualidade de serviço da infraestrutura, o gestor de infraestrutura deve ser encorajado, através de incentivos, a reduzir os custos de fornecimento da infraestrutura e o nível das taxas de acesso, cabendo ao Estado definir as regras de atribuição dos incentivos através do Contrato-Programa entre o Estado a IP, S.A.¹³ de medidas regulamentares ou da combinação de incentivos destinados a reduzir os custos no contrato e o nível das taxas através de medidas regulamentares;
 - 6.2.** Nos termos do artigo 32.º do mesmo DL 2017/2015, caso as condições de mercado o permitam, para, proceder à plena recuperação dos custos do gestor de infraestrutura podem ser aplicadas sobretaxas adicionais, respeitando os princípios da eficácia, transparência e não discriminação, garantindo ao mesmo tempo a maior competitividade possível nos segmentos do mercado ferroviário, devendo o regime de tarifação respeitar

¹³ Nos termos do artigo 30.º do DL 217/2015, foi celebrado um contrato entre o Estado e a IP, S.A., enquanto gestor da infraestrutura da Rede Ferroviária Nacional (RFN), definindo e regulando os termos e condições da prestação pela IP, S.A. das Obrigações de Serviço Público de gestão da infraestrutura integrante da RFN, bem como as indemnizações compensatórias decorrentes a pagar pelo Estado. O período de vigência deste contrato é de 5 anos, pelo que a primeira edição vigorou inicialmente entre 2016 e 2020, tendo, entretanto, sido objeto de três prorrogações, de seis meses cada, ou seja, tendo a sua vigência sido estendida até ao final do mês de junho do corrente ano de 2022. Prevê-se, assim, que brevemente possa ser estabelecido um novo Contrato-Programa, para vigorar entre 2022 e 2026.

os aumentos de produção alcançados pelas empresas ferroviárias; isto sem prejuízo de outros incentivos públicos que possam ser atribuídos

6.3. Nos termos do artigo 33.º do DL 217/2015, sem prejuízo do disposto nos artigos 101.º, 102.º, 106.º e 107.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) e nas regras nacionais em matéria de concorrência, não obstante o princípio dos custos diretos, os descontos¹⁴ nas taxas aplicadas pelo gestor de infraestrutura a uma empresa ferroviária pela prestação de um serviço devem obedecer aos critérios previstos naquele artigo.

7. Nos termos do citado artigo 56.º do DL 2017/2015, compete à AMT, entre outros poderes¹⁵, ser entidade de recurso quanto a decisões tomadas pelo gestor de infraestrutura quanto ao(s):

- Diretório de Rede nas suas versões provisória e final;
- Critérios estabelecidos nos Diretórios de Rede;
- Processos de repartição das capacidades e aos seus resultados;
- Regimes de tarifação;
- Nível ou à estrutura das taxas de utilização da infraestrutura que têm que pagar ou que possam ter que vir a pagar;
- Disposições em matéria de acesso;
- Acesso aos serviços e à sua tarifação;
- Gestão do tráfego;
- Planeamento da renovação e à manutenção programada ou não programada;
- Cumprimento dos requisitos relativos a conflitos de interesse.

8. A AMT é também competente para acompanhar a situação da concorrência e promover a sustentabilidade nos mercados de serviços ferroviários, através da verificação sobre o tratamento injusto ou discriminatório de empresas¹⁶, e promover a equidade das regras

¹⁴ Os descontos limitam-se à economia real de custos administrativos realizada pelo gestor de infraestrutura e que, para determinar o nível de desconto, não podem ser tidas em conta as economias de custos já integradas na taxa aplicada. Sem prejuízo, o gestor de infraestrutura pode criar regimes abertos a todos os utilizadores da infraestrutura, concedendo, para determinados fluxos de tráfego, descontos temporários destinados a incentivar o desenvolvimento de novos serviços ferroviários, ou descontos que incentivem a utilização de linhas consideravelmente subutilizadas.

¹⁵ Incluindo consultar periodicamente, pelo menos de dois em dois anos, os representantes dos utilizadores dos serviços ferroviários de mercadorias e de passageiros, a fim de ter em conta as suas opiniões sobre o mercado ferroviário.

¹⁶ Nos termos do artigo 57.º, deve trocar informações sobre os processos e sobre os princípios e práticas subjacentes à sua tomada de decisões com outras entidades reguladoras, nomeadamente sobre os principais aspetos dos seus procedimentos e sobre os problemas de interpretação da legislação ferroviária transposta por todos os Estados-Membros.

aplicáveis a diversos modos de transportes, sobretudo quando se encontram em concorrência, incluindo quanto a matéria tarifária, devendo-lhe ser prestada toda a informação necessária, sem prejuízo dos seus poderes de inspeção e auditoria e cabendo-lhe igualmente:

- Definir as regras e princípios subjacentes à tomada das decisões para as quais seja competente ao abrigo do referido decreto-lei, através de regulamento ou deliberação,
- Publicitar as suas decisões no seu sítio na Internet;
- Publicar anualmente um relatório sobre a execução do Decreto-Lei.

III. ANTECEDENTES

9. A implementação concreta do novo modelo tarifário teve a sua primeira expressão nas tarifas dos serviços incluídos no PMA de Utilização, constantes da “1ª Adenda ao Diretório de Rede de 2020”, publicada em dezembro de 2019. Estas novas tarifas passaram a ser aplicadas no horário técnico de 2020 e foram calculadas com base nos custos diretos de 2017¹⁷.
10. O desenvolvimento do modelo ocorreu em duas fases, uma 1ª fase entre 2017 e 2018 em que a AMT definiu e aprovou a metodologia de apuramento dos custos diretamente imputáveis à exploração ferroviária e um plano para sua implementação progressiva no segmento de mercado das mercadorias durante um período de 10 anos, de acordo com as regras do Regulamento de Execução (UE) 2015/909, e uma 2ª fase em 2019 em que a IP, S.A. estudou e apresentou as sobretaxas e descontos de acordo com o estabelecido nos artigos 32.º e 33.º do DL 217/2015.
11. Desde o início se identificou que a aplicação do novo modelo tarifário iria ter impacto significativo no segmento de mercado das mercadorias¹⁸, por se verificar a existência de concorrência, não só entre operadores ferroviários, mas também entre operadores ferroviários e rodoviários, que se traduz numa menor rentabilidade e, conseqüentemente, numa maior exposição ao risco num cenário de significativo aumento de custos. Neste caso, a opção proposta pela IP, S.A. foi a não aplicação de sobretaxas a este segmento de mercado e a implementação de um fator de aplicação progressiva do novo modelo tarifário (ao longo de 10 anos).

¹⁷ A publicação do Diretório da Rede do ano N ocorre em dezembro do ano N-2, altura em que o último “Relatório e Contas” publicado diz respeito ao ano N-3.

¹⁸ Conforme referido nas conclusões do “Memorando - Implementação do Regulamento de Execução (UE) 2015/909”

12. O novo modelo tarifário, para entrar em vigor a partir do horário de 2020, viria a ser aprovado através das deliberações AMT-D152/2019¹⁹, AMT-D153/2019²⁰ e AMT-D154/2019²¹, todas de 19/12/2019.
13. Em resultado das determinações que a AMT emitiu nas referidas deliberações, a IP, S.A., em julho de 2020 ajustou o tarifário que vigorava desde o início do ano, através da publicação da 2.ª Adenda ao Diretório de Rede de 2020, tendo sido eliminada uma sobretaxa relativa à “Componente C5 – Comprimento do Comboio” que afetava particularmente os comboios de mercadorias.
14. Relativamente à evolução das tarifas nos anos subsequentes a 2020, na alínea d) da Deliberação AMT-D153/2019, de 19/12/2019, remetida à IP, S.A. a coberto do ofício 0033-CA/2020 de 03-01-2020, foi referido que: *“considerando tratar-se do 1º ano da implementação de um novo modelo tarifário, as tarifas constantes no presente Diretório da Rede, que resultaram do estudo de revisão do tarifário realizado, estarão em vigor por um período de 1 ano, a contar do horário de 2020. Durante o ano de 2020, determina-se que os valores das tarifas sejam atualizados com base no cálculo dos valores dos custos reais para 2018, devendo a AMT acompanhar este processo. A AMT determina no seguimento do exposto, a revisão e o alinhamento do conteúdo do ponto 6.6 - Evolução das Tarifas constante na 1ª Adenda do Diretório da Rede de 2020, versão de outubro de 2019”*.
15. Na avaliação das tarifas a vigorarem no Diretório de Rede de 2021 e não obstante a determinação da AMT referida no parágrafo anterior, no sentido de que os valores das tarifas a vigorar no Diretório de Rede de 2021 deveriam ser atualizados com base no cálculo dos custos reais de 2018, - de forma a garantir a tal aplicação progressiva -, e assim sucessivamente, veio a constatar-se que os impactos negativos no mercado, sobretudo do transporte ferroviário de mercadorias, se acentuaram. Ou seja, verificou-se um agravamento continuado e consistente dos custos de gestão da infraestrutura ferroviária com reflexo nas taxas de utilização da infraestrutura, o que implicava um desvio dos cenários inicialmente definidos, por antecipação dos cenários negativos perspetivados.
16. Tal agravamento levou à consideração de que existia a maior premência na introdução de medidas estruturais de mitigação de impactos por aplicação do Regulamento de Execução (UE) 2015/909 e/ou a adoção das regras temporárias²² relativas à aplicação da TUI, tendo em conta

¹⁹ Deliberação n.º AMT-D152/2019 de 19.12.2019 - Homologação das Tarifas relativas ao Pacote Mínimo de Acesso da 1.ª Adenda ao Diretório da Rede de 2020

²⁰ Deliberação n.º AMT-D153/2019 de 19.12.2019 - Validação da 1.ª Adenda ao Diretório da Rede de 2020

²¹ Deliberação n.º AMT-D154/2019 de 19.12.2019 - Parecer sobre a aplicação de sobretaxas e descontos às tarifas do Pacote Mínimo de Acesso

²² Cf. Regulamento (UE) 2020/1429 do Parlamento Europeu e do Conselho de 7.10.2020 alterado pelos: Regulamento Delegado (UE) 2020/2180 da Comissão de 18.12.2020; Regulamento Delegado (UE) 2021/1061 da Comissão de 28 de junho de 2021 e Regulamento (UE) 2022/312 do Parlamento Europeu e do Conselho de 24 de fevereiro de 2022, que alteram o Regulamento (UE) 2020/1429 no que

não só o impacto do surto de COVID-19, mas também a continuidade de um mercado de transporte ferroviário sustentável.

17. Estas medidas poderiam ter enquadramento no Contrato-Programa entre o Estado e a IP, S.A. ou em outras medidas do Estado dirigidas aos mercados e às empresas, designadamente por mecanismos de incentivo à semelhança do verificado em outros Estados-Membros da União Europeia (promoção do transporte ferroviário e diminuição da emissão de gases com efeito de estufa), com os consequentes encargos financeiros do Estado, ainda que com efeitos benéficos na competitividade do Ecosistema Ferroviário e na economia.
18. Não se afigurando possível introduzir tais medidas nos Diretórios de Rede já publicados e em execução em 2021, considerou-se ser de homologar a TUI em vigor no Horário de 2021, que correspondeu à proposta da IP S.A. de atualização da TUI de 2020 pela aplicação da variação do Índice de Preços ao Consumidor (IPC) previsto para 2021 no Programa de Estabilização Económica e Social (PEES), no valor de 0,4%, assim como, posteriormente, a homologação das tarifas inscritas no Diretório de Rede de 2022, quando a sua fundamentação fosse apresentada pela IP, S.A., o que veio a ocorrer em dezembro de 2021.
19. Neste contexto s AMT, através da Deliberação AMT-D323/2021, decidiu não só homologar as tarifas inscritas no Diretório de Rede de 2021 como também suspender a determinação constante na alínea d) da Deliberação n.º AMT-D153/2019 de 19 de dezembro de 2019, conforme referida no parágrafo 17.
20. Deste modo, considerou-se que tais homologações se mantinham consistentes com as disposições legais relevantes, designadamente, tendo em conta a necessidade de evitar flutuações desproporcionadas indesejáveis para os utilizadores e garantir os objetivos base de criação de condições favoráveis à concorrência nos serviços de transporte ferroviário, promover um transporte ferroviário mais competitivo e a criação de um espaço ferroviário europeu único, através da sustentabilidade das empresas.
21. Na sequência deste entendimento as taxas do PMA 2022 propostas pela IP, S.A para vigorarem em 2022 foram homologadas pela AMT, através da deliberação n.º AMT-D092/2022 de 23 de junho de 2022. Estas taxas consistiram numa atualização das taxas em vigor no ano de 2021, com fundamento na evolução do IPC para 2022, no valor de 1,1%, previsto pelo Banco de Portugal em setembro de 2020, data antecedente à publicação do DR 2022, em dezembro de 2020.

respeita à duração do período de referência para a aplicação de medidas temporárias relativas à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária.

22. As taxas do PMA propostas pela IP, S.A para vigorarem em 2023 foram homologadas pela AMT, através da deliberação n.º AMT-D227/2022 de 11 de novembro de 2022. Estas taxas consistiram numa atualização no valor de 1,1%, das taxas em vigor no ano de 2022, com fundamento na evolução do IPC para 2023, estimado no Programa de Estabilidade 2021-2025, elaborado pelo Ministério das Finanças com informação disponível até ao dia 14 de abril de 2023.
23. Contudo a AMT não pôde ignorar a alteração do cenário macroeconómico, devido, nomeadamente, à guerra da Ucrânia e a consequente crise energética e aumento da taxa de inflação, que conduziu a um aumento do IPC em valor bastante superior (9,3% à data da aprovação do tarifário), àquele que serviu de base à elaboração do tarifário do Diretório de Rede de 2023 (1,1%), assim como também o estimado pelo Governo para 2023 igualmente substancialmente superior (4%).
24. Assim neste contexto a AMT decidiu aprovar o aumento do tarifário proposto pela IP S.A (+ 1,1%), determinando igualmente que o gestor da infraestrutura avaliasse trimestralmente a evolução dos preços, submetendo à AMT, para avaliação e análise, o ajuste do tarifário constante do Diretório de Rede de 2023, por publicação de uma adenda, até uma variação máxima de 4% (média anual), que corresponde à previsão do Orçamento de Estado para 2023.
25. A IP em junho de 2023 informou a AMT que considerava não ser oportuno promover um ajustamento das tarifas de utilização da infraestrutura a aplicar no decurso do Horário Técnico de 2023 com fundamento numa análise de impacto que tinha como hipótese um ajuste de 2,9 % dos tarifários inscritos em Diretório de Rede de 2023, de modo a igualar a variação prevista em Orçamento de Estado 2023, no valor de 4,0%, tendo identificado os seguintes aspetos (*sic*):
- *Uma atualização tarifária mais ajustada à inflação permite uma melhor cobertura dos custos operacionais da IP em 2023, cujo aumento está a ser igualmente influenciado pela inflação.*
 - *Por outro lado, uma eventual atualização tarifária, a ser publicada em adenda ao Diretório da Rede, só teria efeitos após o processo de preparação do respetivo projeto e período de consulta pública, isto é, apenas no 4º trimestre de 2023. Esse timing faz com que o impacto positivo para o modelo financeiro da IP acabe por ser reduzido.*
 - *Na sequência da atualização dos custos diretamente imputáveis aos serviços ferroviários, com a inclusão do resultado dos exercícios de 2017 a 2021, foi publicado em dezembro de 2022 o tarifário para o Horário Técnico de 2024.*

- *Essa atualização tem um reflexo expressivo nas tarifas do Pacote Mínimo de Acesso, com um aumento de aproximadamente 20% face a 2023.*
- *Tal aumento já será bastante impactante nos Operadores ferroviários a partir de dezembro de 2023, pelo que um aumento adicional já no decurso do presente ano irá certamente provocar forte contestação no mercado.*

- 26.** Para o Diretório de Rede de 2024 a IP propôs como atualização dos valores de 2023, um acréscimo de cerca de 20% do tarifário do Pacote Mínimo de Acesso (PMA).
- 27.** Nos vários cenários de atualização da TUI estudados pela IP foi também considerado um cenário de acréscimo de 40% da TUI, resultante da atualização dos Custos Unitários Diretos (CUD) com o referencial de 2021 (último exercício encerrado), que, contudo, foi descartado sendo a atualização efetivamente proposta de 20% resultado da consideração dos CUD de 2017 a 2021 e a aplicação da metodologia de média móvel dos CUD a 5 anos (sem ajuste com a inflação).

IV. O INTERESSE PÚBLICO DA MOBILIDADE INCLUSIVA, EFICIENTE E SUSTENTÁVEL

- 28.** O interesse público da mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável deverá constituir-se como um fator indutor da estabilidade do ponto de vista regulatório e, desse modo, elemento catalisador do investimento sustentado, produtivo e estruturante, sobretudo num contexto do Mercado Interno no Espaço Económico Europeu, mas também enquanto garante de uma esfera alargada e melhor protegida dos direitos dos diversos segmentos sociológicos em presença, na perspetiva das dinâmicas da concorrência, da digitalização, da descarbonização, da neutralidade climática e da resiliência da economia e da sociedade, fortalecendo, a par, a coesão socioeconómica e territorial, bem como o Mercado Interno.
- 29.** As TUI constituem uma importante ferramenta, no contexto do Ecosistema Ferroviário, para a promoção e defesa daquele interesse público, porquanto:
- 29.1.** Para além de serem aplicadas com uma abrangência extensiva a toda a Rede Ferroviária Nacional (RFN), garantindo a coesão territorial e social, as mesmas devem ser definidas de modo a possibilitar ao gestor de infraestrutura a recuperação de custos de utilização da infraestrutura, permitindo-lhe efetuar as intervenções que potenciem uma utilização extensiva dessa rede, tanto para o serviço de transporte de passageiros como para o serviço de transporte de mercadorias, com elevados padrões de segurança.

- 29.2.** A par, os valores das tarifas praticadas devem permitir uma utilização inclusiva para os diversos operadores ferroviários, permitindo-lhes exercer a sua atividade de forma concorrencial, seja entre esse conjunto de operadores, seja com operadores de outros modos de transporte, em particular do transporte rodoviário.
- 29.3.** Igualmente, deve garantir uma utilização eficiente da infraestrutura ferroviária, incorporando as respetivas exigências de competitividade, de produtividade e de combate ao desperdício, integradas nas diferentes dinâmicas heterogêneas da globalização.
- 29.4.** Deve ainda internalizar as exigências ambientais, económicas, financeiras e sociais, potenciando a dimensão de sustentabilidade, em alinhamento com a Agenda 2030, da Organização das Nações Unidas, para o Desenvolvimento Sustentável, bem como com o Pacto Ecológico Europeu. A este propósito destaca-se, a utilização de energia limpa, para o qual a plena eletrificação da RFN é um fator chave, assim como o aumento da resiliência das infraestruturas, equipamentos e sistemas aos efeitos das alterações climáticas, que importa sublinhar em alinhamento com a Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente, apresentada pela Comissão Europeia em 09.12.2020²³, e o objetivo de duplicar o tráfego ferroviário de mercadorias até 2050. Ao nível do tráfego de passageiros os objetivos da CE são a duplicação do tráfego ferroviário de alta velocidade até 2030 e a triplicação até 2050.

V. APLICAÇÃO DA METODOLOGIA DE REGULAÇÃO ECONÓMICA DE ELEVADA QUALIDADE

V.1. Compliance

- 30.** O exercício de avaliação de compliance realizada neste parecer visa a verificação da conformidade da estrutura tarifária dos Diretórios de Rede com a metodologia aprovada pela AMT relativamente ao cálculo dos custos diretamente imputáveis ao PMA, em obediência às disposições do DL 217/2015, que transpôs para a ordem jurídica interna a Diretiva 2012/34/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro, que estabelece um Espaço Ferroviário Europeu Único (Diretiva 2012/34/UE) e do Regulamento de Execução (UE)

²³ Comunicação da Comissão (COM(2020) 79 final, de 09.12.2020, e respetivo Anexo) ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões, intitulada “Estratégica de mobilidade sustentável e inteligente – pôr os transportes europeus na senda do futuro”.

2015/909, relativo às modalidades de cálculo dos custos diretamente imputáveis à exploração do serviço ferroviário.

V.1.1. Análise da evolução dos Custos Unitário Diretos (CUD) no período de 2016 a 2023

31. Foram analisadas as bases de custos referentes aos serviços que integram o PMA²⁴ incorridos nos anos de 2016, 2017, 2018, 2019 e 2020, 2021 e 2022 verificando-se ao longo do período um aumento substancial dos custos do PMA suscetível de agravar significativamente o valor da TUI a aplicar em 2024.
32. Efetivamente, a eventual atualização do Custo Unitário Direto (CUD)²⁵ à escala da rede para o tarifário do PMA de 2024, que é o elemento base do cálculo das tarifas do Pacote Mínimo de Acesso constantes nos Diretórios de Rede, com fundamento nos custos reais do PMA de 2020 e na circulação de comboios realizada nesse ano, teria como consequência o aumento do CUD homologado e aplicado no DR 2022 de 1,78 €/CK para 2,15 €/CK em 2023, o que seria equivalente a um aumento brusco (e inesperado) de cerca de 21%, conforme indicado no quadro nº1.

²⁴ Já considerando a metodologia de cálculo dos custos diretamente imputáveis ao PMA preconizada pela AMT, em conformidade com as disposições do Regulamento de Execução (UE) 2015/909 da Comissão de 12 de junho de 2015 relativo às modalidades de cálculo dos custos diretamente imputáveis à exploração do serviço ferroviário.

²⁵ Custo Unitário Direto (CUD) - o custo diretamente imputável à exploração do serviço ferroviário por comboio-km, veículo-km, ou tonelada-km bruta ou uma combinação destes elementos.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Custos Totais PMA	(Confidencial)						
Exclusões – Reg. (UE) 2015/909							
Custos Diretos							
Comboio-Quilómetro (CK's)	36 832 045	37 044 323	36 134 591	36 354 431	32 821 716	34 972 411	35 303 146
					36 354 431*		
Custos Unitário Direto (CUD) - Custos reais (*)	1,92€/CK	1,77 €/CK	2,16 €/CK	2,15 €/CK	2,71 €/CK	2,33 €/CK	2,42 €/CK
					2,45€/CK(*)		
Evolução anual CUD real (%)	N.A.	-7,80%	22%	-0,5%	26%	26%	4%
					14%		
Proposta IP atualização do Tarifário do Diretório Rede (DR)	N.A.	DR 2020	DR 2021	DR 2022	DR 2023	DR 2024	DR 2025
		Tarifário com Base CUD 2017	Tarifário DR2020 + 0,4 %	Tarifário DR2021 + 1,1%	Tarifário DR 2022 + 1,1%	Média Móvel 5 anos (2017-2021)	Média Móvel 5 anos (2018-2022)
CUD à escala da rede efetivamente aplicado	N.A.	DR 2020	DR 2021	DR 2022	DR 2023	DR 2024	DR 2025
		Tarifário com Base CUD 2017	Tarifário DR2020 + 0,4 %	Tarifário DR2021 + 1,1%	Tarifário DR 2022 + 1,1%	Média Móvel 5 anos (2017-2021)	Média Móvel 5 anos (2018-2022)(?)
		1,767	1,774	1,794	1,813	2,17	(2,30 ?)
Evolução CUD Homologado DR	N.A.	N.A	0,40%	1,10%	1,10%	19,67% Pass/ 3,9% Merc.	6,03% (?)

* Considerando CK 2020 = CK 2019, para cancelamento do efeito COVID-19.

Fonte: Elaboração AMT com dados fornecidos pela IP, SA

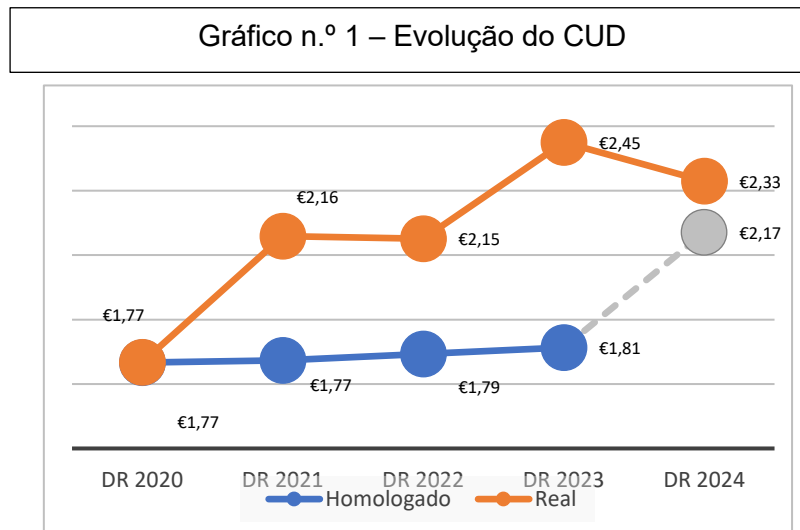
33. Avaliando não só o CUD real de 2018 como também o dos anos seguintes, verifica-se um aumento de 2017 para 2018 de 22%, alguma estabilização de 2018 para 2019 (-0,5 %), e novamente um aumento de 2019 para 2020 de 26%, ou, na melhor hipótese, de 14% por desconto do efeito da pandemia na atividade de transporte, ou seja, considerando os comboios-quilómetro de 2020 idênticos aos realizados em 2019, antes da pandemia Covid-19, conforme ilustrado no Quadro n.º 1 infra.

Em 2021 o CUD real baixou relativamente a 2020, de 2,71 €/CK para 2,33 €/CK em resultado, não só do aumento dos CK devido ao alívio das restrições da circulação dos comboios, mas também pela diminuição dos custos diretos.

Em 2022 o CUD real aumentou cerca de 4% relativamente a 2021, passando de 2,33 €/CK para 2,42 €/ck.

34. No gráfico n.º 1 visualiza-se a evolução do CUD real e do CUD homologado, sendo patente o diferencial entre ambos, podendo constatar-se que a evolução dos custos tem sido bastante

superior à da inflação e por outro lado o volume de tráfego não tem aumentado, pelo contrário reduziu-se a partir de 2017 e a descida agravou-se em 2019 com as restrições à mobilidade de pessoas e bens provocada pela COVID-19, tendo recuperado em 2022, mas em valores ainda inferiores a valor de pré-pandemia de 2019 (- 2,9 %).



Fonte: Elaboração AMT com dados fornecidos pela IP, SA

35. A IP, S.A. apresentou como principais causas para os aumentos dos custos ²⁶verificados no período 2015-2019 e os previstos para os anos de 2020-2025, as seguintes:

- **PERÍODO 2015-2019:**

- Aumento da massa salarial, decorrente da reposição dos direitos adquiridos consagrada na Lei do Orçamento do Estado de 2017 com os inerentes reflexos salariais em termos de progressão nas carreiras e no acréscimo de diuturnidades.
- Incremento muito significativo dos gastos na gestão da faixa combustível (a partir de 2018, para cumprimento da legislação relativa à defesa da floresta contra incêndio).
- Aumento dos gastos em manutenção, absolutamente necessários face ao estado da rede e atraso do plano de investimentos.

26 Cf. Documento “Evolução dos resultados IP” enviado em carta da IP refª 2822990-007 de 2020-10-20

- Aumento dos custos com vigilância e limpeza (reforço de serviços com aumento do custo da mão de obra associada).
- Incremento nos custos de energia (elétrica e de tração).
- Incremento nos custos de energia (elétrica e de tração).

- **PREVISIONAIS PARA O PERÍODO 2021-2025:**

- Aumento da necessidade de reforço das atividades de manutenção de via, designadamente ao nível do desguarnecimento e ataque mecânico pesado.
- Aumento dos custos com subcontratos nas especialidades de Sinalização (maior abrangência dos novos sistemas de sinalização), de Telemática (novos sistemas implementados no âmbito da modernização da rede ferroviária), de Catenária (aumento da rede eletrificada, no total de mais 535 km lineares de catenária).
- Aumento da extensão da área coberta da gestão da faixa combustível.
- Aumento devido ao descongelamento de carreiras, novo ACT + integração QPT no sistema de carreiras e subsídio de Refeição (2020).
- Aumento dos gastos com energia de tração (equilibrada por equivalente rendimento faturado aos Operadores/Consumidores).
- Aumento das rendas da frota automóvel.

36. Sem prejuízo da eventual auditoria por parte da AMT dos custos do PMA efetivamente incorridos, a informação transmitida pela IP, S.A., vem evidenciar a tendência de aumento dos custos observada a partir de 2017. De facto, no período de 2017 a 2022 verifica-se um agravamento global dos custos PMA (24,7 %) e, bem como dos Custos Diretos (23,4 %) conforme evidenciado abaixo no Quadro n.º 2.

37. Analisando o mesmo período, em termos do Custo Unitário Direto (CUD), que é o elemento base para o cálculo das tarifas de utilização de infraestrutura, verifica-se um agravamento de 36,7 % mercê da conjugação de dois fatores contributivos: o aumento dos custos diretos em 23,43 % e a diminuição dos comboios quilómetros realizados (-) 4,93 %.

Quadro n.º 2 – Custos Totais PMA (2017 vs. 2022)

	2017 (Base DR 2020)	2022	Δ Absoluta	Δ %
(Confidencial)				
Comboio-Quilómetro (CK's) realizados	37 044 323	35 303 146	-1 741 177	-4,93%
Custos Unitário Direto (CUD) à escala da rede	1,77 €/CK	2,42 €/CK	0,65 €/CK	36,70%

38. Uma análise mais detalhada e com uma maior abrangência temporal da evolução dos custos de gestão da infraestrutura foi apresentada pela IP, S.A. à AMT²⁷, a qual se inclui neste relatório como anexo V, para informação complementar.

V.1.2. Proposta Tarifária do Diretório de Rede 2024

39. A IP, S.A. apresentou um conjunto de três cenários para a atualização das tarifas e seus impactos para vigorar no Horário Técnico de 2024, a saber:

- **CENÁRIO 1**

Atualização tarifária com o Custo Unitário Direto de 2021 (último exercício encerrado na data de apresentação da proposta)

$$\text{CUD} = \text{CUD}_{2021}$$

$$\text{CUD} = 2,33 \text{ €/ck (arredondamento à segunda casa decimal)}$$

Impacto

- Cumprimento dos critérios regulamentares;
- **Aumento médio do nível tarifário em aproximadamente 40%;**
- Impacto muito significativo no mercado.

²⁷ Cf. Email da IP S.A de 26.07.2023

- **CENÁRIO 2**

Atualização tarifária com a consideração dos Custos Unitários Diretos de 2017 a 2021 e aplicação da metodologia de média móvel a 5 anos:

$$\text{CUD} = \text{Média CUD últimos 5 exercícios} = (\text{CUD}_{2017} + \text{CUD}_{2018} + \text{CUD}_{2019} + \text{CUD}_{2020} + \text{CUD}_{2021}) / 5$$

$$\text{CUD} = 2,17 \text{ €/ck (arredondamento à segunda casa decimal)}$$

Impacto

- Cumprimento dos critérios regulamentares;
- Aumento médio do nível tarifário em aproximadamente 20%;
- Suavização do impacto no mercado.

- **CENÁRIO 3**

Atualização tarifária com a consideração dos Custos Unitários Diretos de 2017 a 2021, aplicação da metodologia de média móvel a 5 anos e a projeção do resultado com a inflação até 2024:

$$\text{CUD} = \text{Média de CUD dos últimos 5 exercícios disponíveis} \times \text{IPC}_{2022} \times \text{IPC}_{2023} \times \text{IPC}_{2024}$$

$$\text{CUD} = ((((((\text{CUD}_{2017} + \text{CUD}_{2018} + \text{CUD}_{2019} + \text{CUD}_{2020} + \text{CUD}_{2021}) / 5) \times \text{IPC}_{2022}) \times \text{IPC}_{2023}) \times \text{IPC}_{2024})$$

$$\text{CUD} = 2,33 \text{ €/ck (arredondamento à segunda casa decimal)}$$

Impacto

- Cumprimento critérios regulamentares;
- Aproximação ao valor devido no ano de aplicação das tarifas;
- Aumento médio do nível tarifário em aproximadamente 40%;
- Impacto muito significativo no mercado.

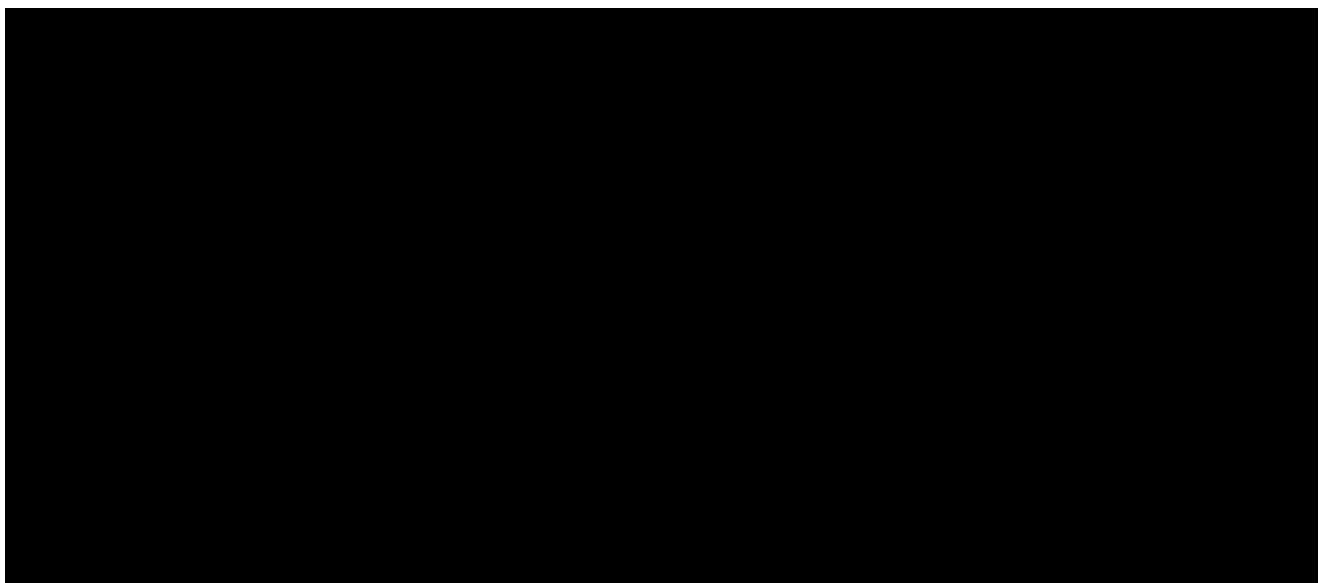
40. Em face dos resultados e dos impactos de cada um cenários acima referenciados, a IP propõe a aplicação do designado “Cenário 2”, que consiste em atualizar as tarifas com a metodologia do cálculo do custo diretamente imputável já definida, embora com base numa média dos custos elegíveis dos últimos 5 anos, o que se traduz num aumento da TUI em cerca de 20% relativamente ao ano antecedente de 2023.

41. No Anexo I, podem ser consultadas as tabelas para 2024, dos valores que assumem as diversas componentes do cálculo da TUI, assim como os próprios valores da TUI, com base no “Cenário 2” da proposta apresentada pela IP.
42. Apesar da proposta da IP recair no cenário que menos impacto tem no valor das tarifas, no âmbito da consulta ao Diretório da Rede de 2024, as quatro empresas ferroviárias em operação (CP, Fertagus, Medway e Takargo) apresentaram pronúncias (Anexo V), abrangendo todas elas sobre o aumento das tarifas de 2023 para 2024, designadamente:
 - 42.1. A metodologia de cálculo (serviço eficiente versus obsolescência; custos imputáveis ao comando e controlo da circulação; possibilidade de aplicação de descontos, quer em períodos de menor afluência, quer associados a interdições e limitações de velocidades; custos associados à evolução ou obsolescência tecnológica);
 - 42.2. A razão da atualização do tarifário em 2024 ser efetuada com a aplicação direta de uma nova metodologia e não com base no IPC, como nos três anos anteriores, ao contrário do que havia sido referido no Diretório da Rede de 2023, que indicava um período de vigência de 5 anos (2020 a 2024) e que a revisão seria apenas efetuada em 2025;
 - 42.3. A necessidade de os operadores ferroviários disporem de um regime de tarifação previsível e de expectativas razoáveis quanto à sua evolução;
 - 42.4. O disposto no n.º 1 do artigo 30.º do Decreto-Lei n.º 2017/2015, quanto ao gestor da infraestrutura dever ser encorajado pelo Estado a reduzir custos de fornecimento da infraestrutura e o nível das taxas de acesso, através de incentivos.
43. A IP no processo de contraditório respondeu justificadamente a todos os operadores (Anexo V), mantendo a proposta de tarifário inalterada, não tendo a AMT recebido, qualquer reclamação ou queixa formal dos operadores ferroviários sobre o tarifário para vigorar em 2024, que já se inscriu no Diretório de Rede de 2024, publicado em dezembro de 2022.
44. No entanto, a AMT, sensível a uma proposta de aumento do valor do tarifário desta natureza (≈20%), sobretudo num contexto generalizado de aumento de custos de produção, crescimento inflacionista gerado por instabilidade internacional e ao significado que isso poderia ter para o utilizador final e para a atratividade que se espera para o transporte ferroviário, contrariando pois a promoção da transferência modal que se pretende do modo rodoviário para o modo ferroviário, elaborou um estudo sobre a aplicação das regras, na União Europeia, de formação de tarifas e de incentivo à competitividade do setor, bem com uma análise de sensibilidade à aplicação deste tarifário nos resultados das empresas ferroviárias.

45. Refira-se ainda, a propósito, que a AMT, nos processos de homologação das TUI constantes dos Diretórios de Rede de 2021, 2022 e 2023, tem vindo a sinalizar que, sobretudo, num eventual agravamento das taxas motivado principalmente por um acréscimo de custos de manutenção e conservação da infraestrutura ferroviária, se justifica uma maior premência, por parte do Governo, na ponderação da introdução de medidas estruturais de mitigação de impactos da aplicação do Regulamento 2015/909, bem como de incentivos à competitividade do setor.
46. Algumas dessas medidas poderão ter enquadramento no Contrato-Programa entre o Estado e a IP, S.A. e/ou em outras medidas de Estado dirigidas aos mercados e às empresas²⁸ (para aumento da competitividade do setor ferroviário e diminuição das emissões de gases com efeito estufa (GEE), designadamente através de Auxílios de Estado, à semelhança do verificado em outros Estados-Membros da União Europeia, com o conseqüente aumento dos encargos financeiros do Estado, ainda que com efeitos benéficos na competitividade do setor ferroviário, por via de investimento e aumento da atratividade do setor, potenciando o acréscimo de receitas para as empresas, incluindo o gestor da infraestrutura.

V.1.3. Análise de sensibilidade

(Confidencial)



²⁸ Eventuais Auxílios de Estado, tal como se verificou em outros Estados-Membros, designadamente na Alemanha.

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

²⁹ Aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na redação em vigor.

[Redacted text block]

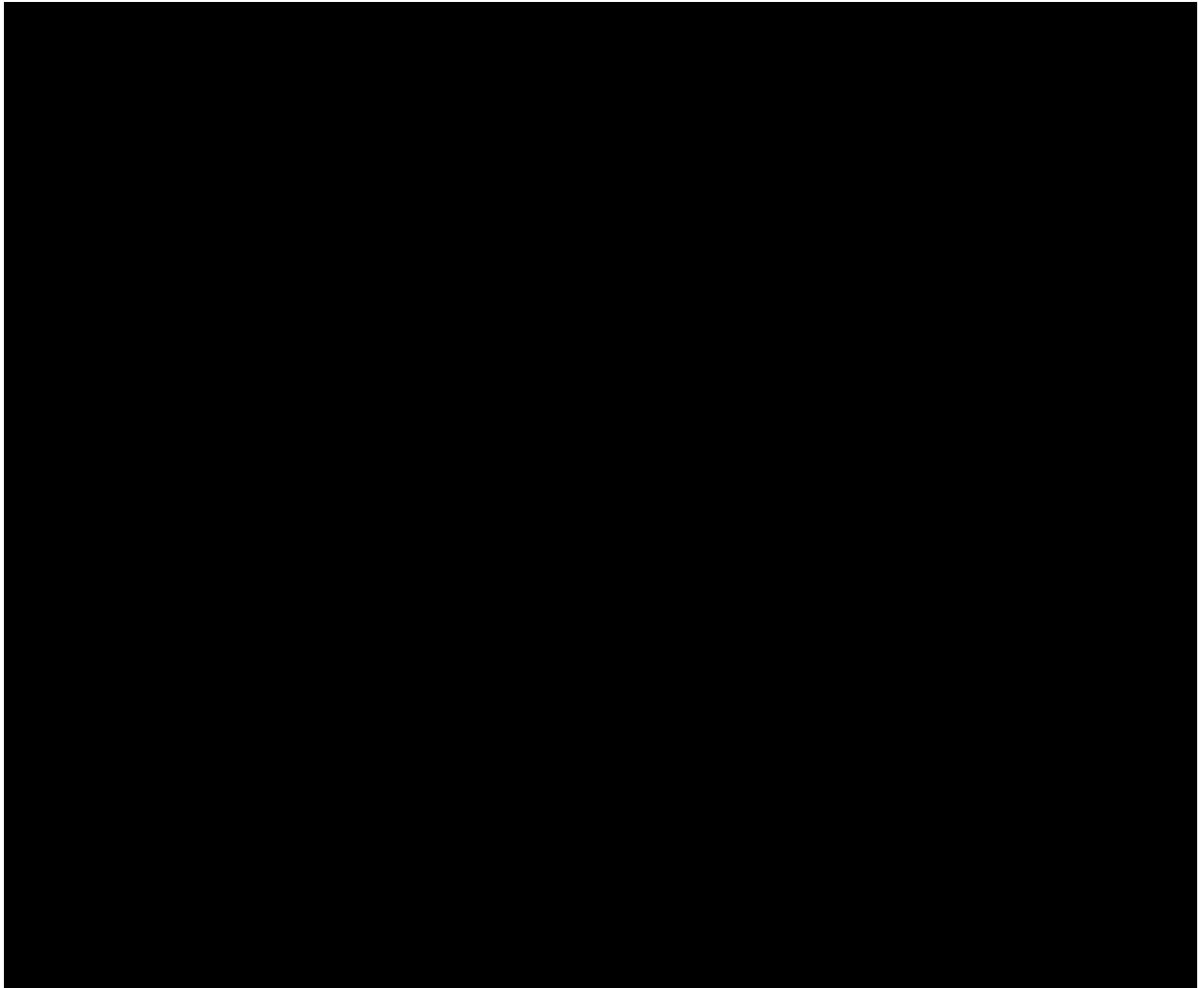
[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

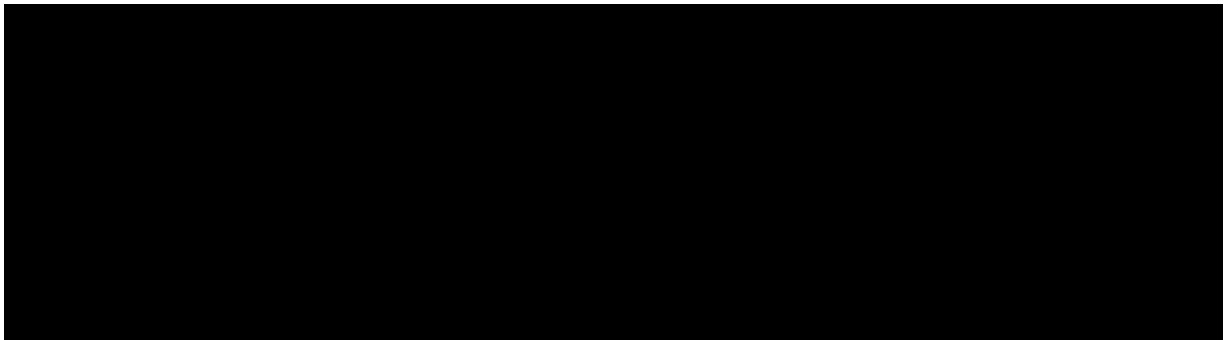
[Redacted text block]

[Redacted text block]



V.1.4. Análise de impacto

(Confidencial)



[Redacted text block]

[Redacted text line]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text line]

[Redacted text block]

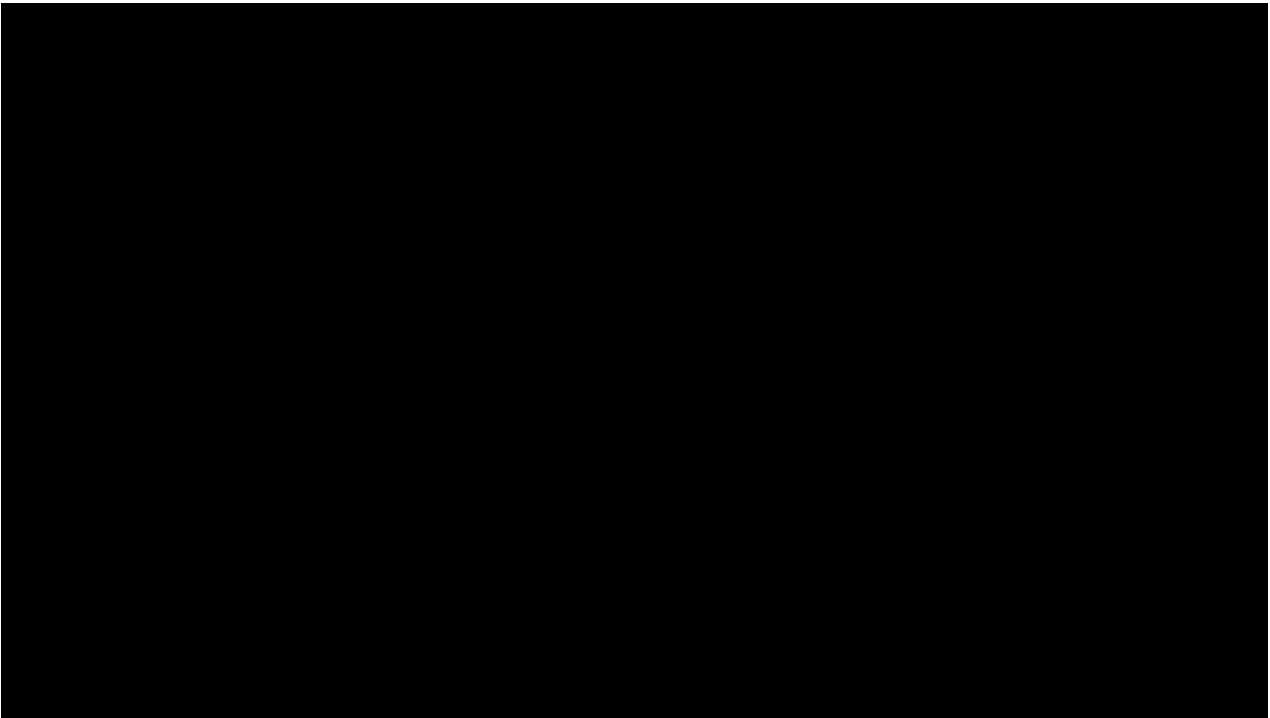
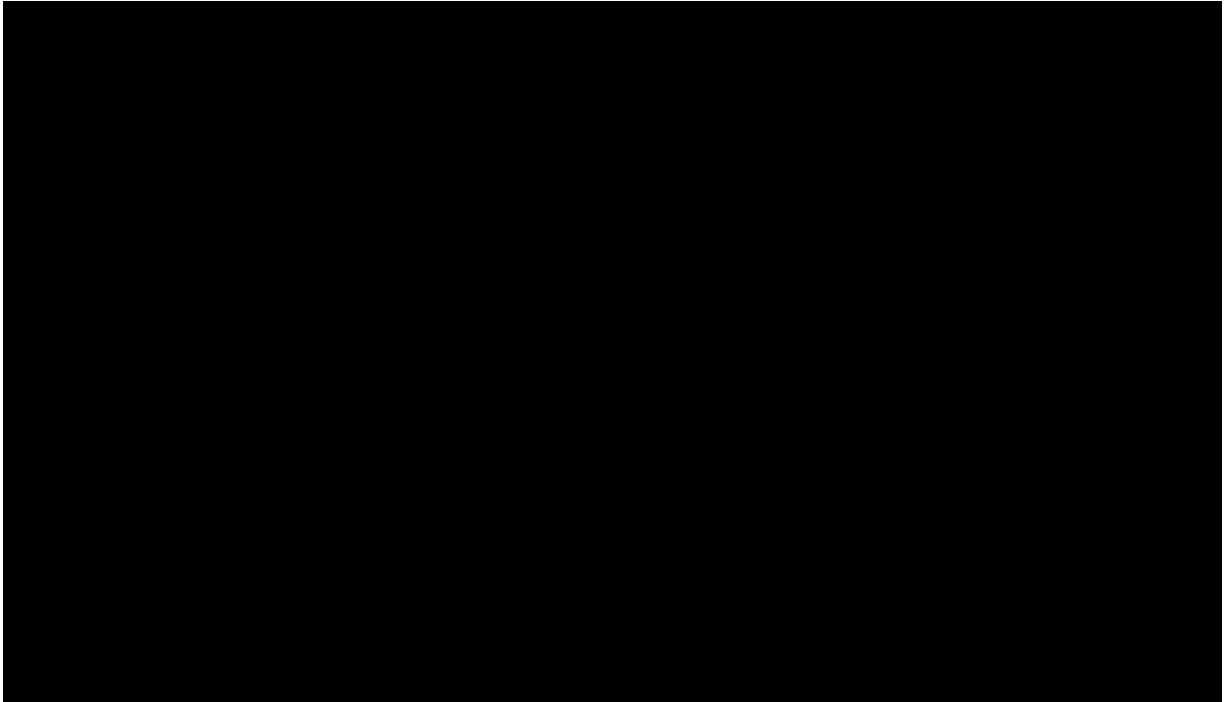
[Redacted text block]

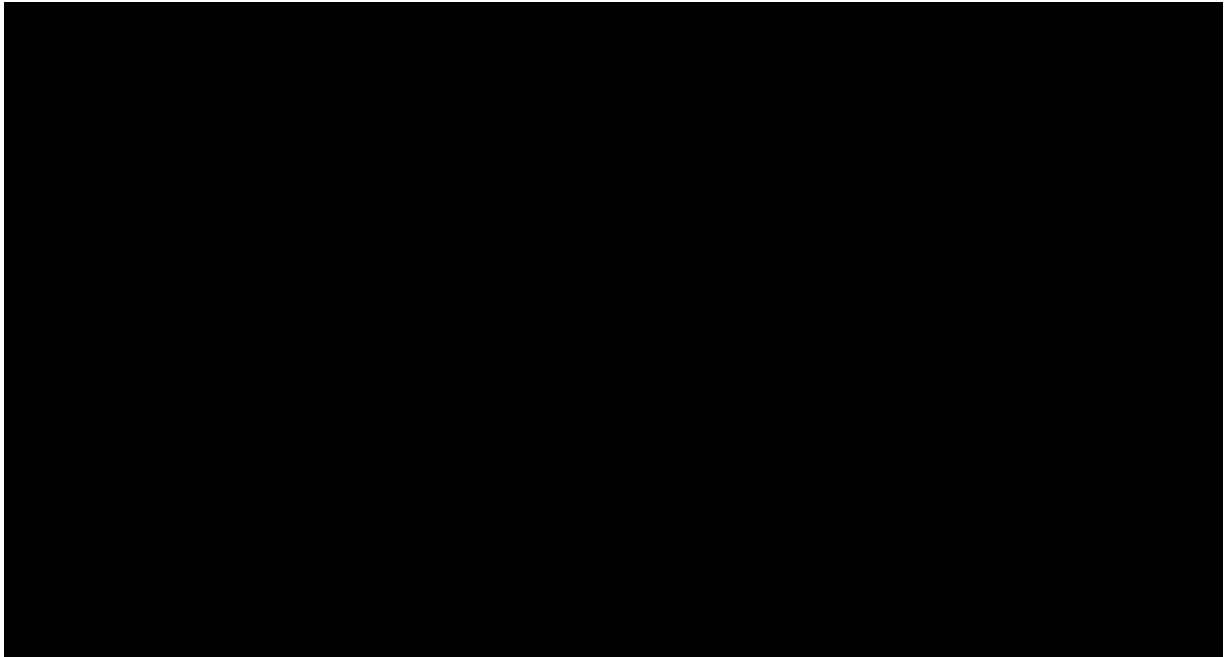
[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]





V.1.5. Súmula Conclusiva da Compliance

- 62.** O aumento do tarifário proposto pela IP, S.A para vigorar em 2024, estabelecido de acordo com as os princípios e regras definidas no Decreto-lei n.º 217/2015 e Regulamento de Execução (UE) 909/2015, é resultado dos seguintes fatores contributivos relativamente ao ano base (2017) que tem servido de referência ao cálculo dos tarifários de 2020 a 2023:
- Aumento dos custos diretos de gestão da infraestrutura (+ 23,43 %);
 - Diminuição do volume de atividade exposto em comboios-quilómetro (- 4,93%);
 - Alteração da metodologia de atualização com base no IPC previsto para o ano (X) com base em informação oficial existente no ano (X-2), para uma atualização com base numa média móvel do CUD real dos últimos cinco anos.

- 63.** Embora este aumento tarifário de 2024 seja significativo (+ 20 % relativamente a 2023), ainda não reflete os custos diretos reais, verificados em 2021³⁰, que se fossem diretamente aplicados levariam a um aumento do CUD de +40% em 2024.
- 64.** A previsão do valor tarifário médio a cobrar em 2024, que tem em conta o fator de implementação progressiva a aplicar ao transporte de mercadorias, as sobretaxas e descontos, a utilização de plataformas de estações e utilização do sistema de alimentação de energia elétrica de tração, indica que:
- A tarifa média aplicável ao tráfego de mercadorias passaria de 1,39 €/ck em 2023 para 1,69 €/ck em 2024 (+ 20,9 %);
 - A tarifa média aplicável ao tráfego de passageiros passaria de 2,03 €/ck em 2023 para 2,69 €/ck em 2024 (+ 20,9 %);
- 65.** Apesar deste aumento, o relatório de fundamentação das tarifas de 2024 elaborado pela IP, indica que os proveitos do PMA estimados para 2024 (87,82 M€) apenas cobrirão 50 % dos custos reais (175,49 M€) da prestação deste pacote de serviços verificados em 2021, e que os proveitos totais de todos os serviços ferroviários prestados pela IP (94 M€), apenas cobrirão 48% dos custos totais (195,72 M€).
- 66.** Por outro lado, os quadros seguintes apresentados no R&C de 2022 da IP, indicam que a atividade de gestão da infraestrutura ferroviária registou um resultado negativo de (–) 70,4 M€ em 2021 e (–) 59,1 M€ em 2022, apesar das compensações financeiras atribuídas no âmbito do Contrato Programa, no valor de 55,055 M€, as quais não sofrem alterações desde 2020, ano em que terminou a vigência deste Contrato-Programa, assinado em março de 2016, mas que foi sucessivamente prorrogado até ao 1º semestre de 2022.
- 67.** Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 3/2024, que a prova a prorrogação do contrato-programa para o setor ferroviário celebrado entre o Estado e a Infraestruturas de Portugal, S. A., foi regularizado o período correspondente ao segundo semestre de 2022 e ao ano de 2023, atendendo à necessidade de cumprimento das obrigações estabelecidas quanto à prestação do serviço público, atendendo ao serviço prestado, tendo sido autorizada a atribuição das seguintes indemnizações compensatórias:
- a) Em 2022, a quantia de até 27 527 528,98 EUR;
 - b) Em 2023, a quantia de até 69 426 130,00 EUR;
 - a) Em 2024, a quantia de até 89 426 130,00 EUR;

³⁰ Último ano com contas encerradas à data de elaboração do Diretório de Rede de 2024, elaborado e publicado em dezembro de 2022

- b) Em 2025, a quantia de até 89 426 130,00 EUR;
- c) Em 2026, a quantia de até 89 426 130,00 EUR;
- d) Em 2027, a quantia de até 89 426 130,00 EUR;
- e) Em 2028, a quantia de até 89 426 130,00 EUR.

2022	Ativ. Inv. Infra. Longa Duração	Ativ. Gestão Inf. Ferroviária	Alta Prestação	Ativ. Gestão Inf. Rodoviária	Total
Vendas e serviços prestados	32 199	91 687	305 726	708 824	1 138 436
Imparidades	-	873	-	-	873
Provisões	-	6 180	-	- 19 556	- 13 376
Outros rendimentos	-	76 333	9 294	74 688	160 315
Outros gastos	- 31 283	- 230 680	- 316 880	- 200 933	- 779 775
EBITDA	916	- 55 607	- 1 860	563 023	506 472
Amortizações e depreciações	- 916	- 3 121	- 267 537		- 271 573
EBIT	0	- 58 727	293 627		234 899
Gastos Financeiros	- 59 214	- 368	- 190 833		- 250 416
Rendimentos Financeiros	59 214	-	1		59 216
EBT	0	- 59 095	102 794		43 699
Imposto sobre o rendimento do período	-		4 085		4 085
Resultado Líquido	0		47 784		47 784

2021	Ativ. Inv. Infra. Longa Duração	Ativ. Gestão Inf. Ferroviária	Alta Prestação	Ativ. Gestão Inf. Rodoviária	Total
Vendas e serviços prestados	32 106	81 181	292 357	667 027	1 072 672
Imparidades	-	- 1 166	-	-	- 1 166
Provisões	-	3 214	-	- 18 820	- 15 606
Outros rendimentos	-	78 079	9 646	68 289	156 013
Outros gastos	- 31 158	- 206 944	- 289 874	- 187 164	- 715 140
EBITDA	949	- 45 636	12 129	529 331	496 773
Amortizações e depreciações	- 949	- 3 200	- 246 635		- 250 784
EBIT	0	- 48 836	294 826		245 989
Gastos Financeiros	- 59 676	- 21 559	- 199 019		- 280 254
Rendimentos Financeiros	59 676	-	3		59 679
EBT	0	- 70 395	95 810		25 414
Imposto sobre o rendimento do período	-		- 11 881		- 11 881
Resultado Líquido	0		13 533		13 533

unidade: milhares de euros

Rendimentos	Real 2021	Real 2022	Variação 22/21	Δ% 22/21
Indemnizações Compensatórias	55 055	55 055	0	0%

- 68.** Verifica-se, portanto, um agravamento continuado e consistente dos custos de gestão da infraestrutura ferroviária, com reflexo nas taxas de utilização de infraestrutura, que não pode ser unicamente contido através da aplicação de uma continuada taxa de atualização do tarifário inferior ao aumento dos custos diretamente imputáveis à exploração ferroviária.
- 69.** Contudo haverá que considerar o seguinte:
- Existiu um surto inflacionista a partir de 2024 e de aumento de custos de produção, designadamente energéticos, sobretudo causados por fatores de instabilidade externa;
 - A nível europeu está em curso um processo de definição de regras relevantes quanto ao cálculo, atualização e medição de impactos no mercado, das taxas de utilização da infraestrutura
- 70.** Face ao exposto e nesta conjuntura, torna-se mais difuso e menos objetivo o cálculo ou estimativa da capacidade do mercado em absorver aumentos de custos (na sua estrutura de custos ou na transferência para os clientes finais) sem prejudicar, de forma substancial, a sua sustentabilidade e competitividade.
- 71.** Por outro lado:
- O atual enquadramento nacional não prevê incentivos concretos à utilização da ferrovia, designadamente, no que se refere à modelação dos custos de utilização face ao desempenho dos serviços prestados.
 - Portugal não implementou uma rede de incentivos à ferrovia como acontece com outros países europeus, que não só mitigam impactos dos aumentos dos custos da energia como incentivam à utilização da mesma, sobretudo no transporte de mercadorias.
 - Constata-se, ao invés, e em Portugal uma atribuição de incentivos diretos a outros modos de transporte, de forma desigual ou não correspondente com o modo ferroviário.

72. Neste contexto, a conclusão por um impacto reduzido no equilíbrio económico-financeiro das empresas, poderá não completamente fiável e justa, e não tem em conta o quadro de crescente assimetria concorrencial com outros modos de transporte.
73. Acresce ainda que o Diretório de Rede de 2023 previa a manutenção do anterior método de atualização das tarifas de utilização, segundo o IPC, até 2024, o que não aconteceu prejudicando a previsibilidade necessária à adequada gestão dos operadores.
74. Como reconhece a IP, apesar de considerar necessário, o expressivo aumento proposto nas tarifas do Pacote Mínimo de Acesso, em 20% em 2024 é bastante impactante nos operadores ferroviários.
75. À partida poder-se-ia considerar ponderar proceder apenas a uma atualização superior ou em linha com o IPC em 2024, e em conjunto com a implementação de algumas das medidas adiante recomendadas, acomodando a perda de receita estimada, diretamente ou por via do Contrato Programa.
76. Mesmo nesse cenário, considerou-se que seria imperativo dar-se início à implementação de medidas estruturais de incentivo ao transporte ferroviário, à semelhança de outros países europeus, por uma questão de coerência e para dar um importante sinal ao mercado das perspetivas futuras, estáveis, sustentáveis e previsíveis.
77. Contudo, considera-se que, face ao atual contexto de incerteza económica e ajustamentos da política regulatória a nível europeu, será aconselhável não proceder a significativos acréscimos tarifários quanto à utilização da infraestrutura.
78. Por uma questão de coerência de política pública, mais se considera que se deve favorecer o princípio da promoção da competitividade do setor, para, por essa via, aumentar a sua utilização e, conseqüentemente, as receitas, do que prosseguir uma política de recuperação tendencialmente total dos custos por via da cobrança de tarifas. De sublinhar que não se considera aconselhável a perspetivação de cenários nesta linha, mesmo que se tenha apenas em conta o custo marginal.
79. Considera-se que mais relevante será sempre proceder à efetiva contabilização dos gastos tidos com a gestão da rede, de acordo com a legislação europeia, para ponderar as vias da sua recuperação do que direcionar apenas para a maximização da sua recuperação por via da TUI.
80. Acresce ainda que, por uma questão de equidade concorrencial, será mais favorável ao interesse público, designadamente na prossecução de políticas de coesão territorial, crescimento económico e descarbonização da economia, promover uma atualização tarifária em linha com o efetuado para as infraestruturas rodoviárias.

- 81.** Nesse sentido, perante a redução em 2024, de 30% em diversas portagens na infraestrutura rodoviária, com um custo de cerca de 72 milhões de euros, seria coerente e a título de discriminação positiva, a aplicação de equivalente redução nos custos de utilização da infraestrutura ferroviária.
- 82.** Contudo, tendo em consideração um aumento continuado dos custos de conservação e gestão da infraestrutura ferroviária, não se afigura possível, de momento e por via tarifária *per sí*, aplicar reduções tarifárias nos serviços de transporte dos operadores ferroviários, que implicariam mais um significativo agravamento no já existente desequilíbrio financeiro do gestor da infraestrutura.
- 83.** Assim, as atualizações tarifárias possíveis devem refletir uma coerência entre as políticas públicas referentes à descarbonização e à transição energética e ter em conta os objetivos de mobilidade e transportes sustentáveis. Após estudo e análise das várias dimensões económicas e financeiras em causa, a AMT considerou que um acréscimo de 20% na TUI não teria sustentação e carecia de fundamentação, tendo em conta o seguinte:
- O contexto económico, que ainda não se encontrava num cenário de plena normalidade, depois do período pandémico e devido à persistência dos efeitos da guerra na Ucrânia;
 - O desempenho qualitativo da infraestrutura ferroviária é avaliado negativamente pelos utilizadores e o serviço tem sido afetado por interdições de diversas naturezas, incluindo diversas e prolongadas intervenções na via;
 - Não se promovia a transferência modal em favor da ferrovia, sobretudo porque a rodovia é beneficiária de mais descontos e incentivos à sua utilização;
 - Introduzir tal atualização tarifária, sem que se promovam medidas de carácter mais holístico e de âmbito estratégico, não promove a descarbonização da economia e do setor.
- 84.** Neste contexto, a AMT decidiu, em 30.11.2023, não homologar as tarifas do PMA inscritas no Diretório de Rede de 2024, considerando que:
- O aumento deve refletir uma coerência entre as políticas públicas referentes à descarbonização e à transição energética e ter em conta os objetivos de mobilidade e transportes sustentáveis;
 - A atualização deveria ser balizada quer pela variação do IPC prevista no Orçamento do Estado para 2024, ou seja, 2,9%, como pela taxa de atualização tarifária do serviço

público de transporte de passageiros aprovada pelo AMT para vigorar em 2024, no valor de 6,43%.

- 85.** Deste modo a AMT considerou que se justificava homologar uma atualização tarifária do pacote mínimo de acesso que resultasse num aumento máximo de 2,9 % para o transporte de mercadorias e de um aumento máximo de 6,43% para o transporte de passageiros, considerando-se estes aumentos como os mais adequados ao atual contexto ambiental, social e económico, devendo para o efeito a IP elaborar uma 1.ª Adenda ao Diretório da Rede de 2024 já publicado, onde estejam refletidos estes aumentos.
- 86.** Assinala-se se que a IP estimava ter como receitas de TUI em 2023, cerca de 70 milhões de euros, pelo que um acréscimo de 20% na TUI, proposto pela IP para vigorar em 2024 representaria cerca de 14 milhões de euros, para um nível de atividade idêntico ao desenvolvido em 2023.
- 87.** No cenário de uma atualização de 2,9% para os serviços de transporte de mercadorias e de 6,43% para os serviços de transporte de passageiros, tal corresponderia a um acréscimo de receita de TUI de cerca de 4,2 milhões de euros, não tendo em conta, naturalmente, a possibilidade de incremento do tráfego, que levaria ao aumento da receita do gestor da infraestrutura.
- 88.** Desta forma, a AMT, ao homologar as tarifas com as atualizações suprarreferidas, tal implicaria que, a perda da receita da IP por via da não aplicação do acréscimo tarifário considerado no Diretório de Rede de 2024, deveria ser acomodada no âmbito do contrato-programa entre o Estado e o Gestor da Infraestrutura, devendo o Governo concluir com a maior brevidade a renovação do Contrato-Programa, cuja vigência terminou em 2020.
- 89.** Paralelamente, à semelhança do praticado por outros países da União Europeia, foi recomendado a introdução de medidas de melhoria do enquadramento da gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária, por forma a incentivar a transferência modal, a melhoria da qualidade do serviço prestado, e por essa via aumentar a rentabilidade das empresas, bem como as receitas da utilização da infraestrutura e a diminuir as emissões de gases com efeito de estufa.
- 90.** Considerou-se também que deverá ser mais bem equilibrada a necessidade de assegurar a sustentabilidade financeira do gestor da infraestrutura, a cobertura de custos da utilização da infraestrutura e a promoção da competitividade do setor ferroviário como um todo e com os compromissos nacionais e internacionais de descarbonização. Considera-se que não deve ser um objetivo procurar, tendencialmente, a cobertura total de custos através das receitas das taxas, sem que haja a capacidade do mercado para as suportar.

91. De referir que se encontram em discussão, a nível europeu, orientações comuns sobre o cálculo de taxas de infraestrutura ferroviária, designadamente no que se refere ao cálculo objetivo da capacidade do mercado em suportar os custos da gestão da infraestrutura.
92. Com este enquadramento, a AMT, com informação e colaboração da IP, propôs concluir, em 2024, o desenho de medidas estruturais de promoção da competitividade do setor ferroviário, a introduzir em futuros Diretórios de Rede, tendo em conta o estudo “Tarifação da Infraestrutura Ferroviária – Análise e Recomendações” já concluído, bem como as orientações da Comissão Europeia que se prevê serem divulgadas no 1º trimestre de 2024.
93. Na sequência desta decisão e no contexto da audiência prévia de interessados, a AMT informou a IP ³¹ da deliberação de não homologação, tendo a IP na sua resposta³² considerado que, não colocando em causa, e até concordando, com os fundamentos expostos pela AMT, contudo não poderia executar a decisão por falta de previsão orçamental no ano de 2024.
94. Face a esta argumentação e concedendo que a IP não teria cabimento orçamental para acolher a atualização tarifária proposta pela AMT para o segmento de mercado de passageiros e mercadorias, a AMT considerou, e, informou a IP³³, que se mantinham os pressupostos de fundamentação da atualização do transporte ferroviário de mercadorias ao nível do IPC previsto no Orçamento de Estado de 2024, podendo o segmento de transporte de passageiros, manter o tarifário de 2024 já em vigor. Isto com fundamento que o transporte ferroviário de mercadorias funciona num regime de livre acesso e concorrência, atuando por sua conta e risco, ao contrário do que acontece no transporte ferroviário de passageiros, onde existem mecanismos nos respetivos contratos de serviço público que permitem aos operadores destes serviços, serem compensados por aumentos de taxas de utilização da infraestrutura.
95. Em resposta à reponderação da decisão da AMT de só ser necessário ajustar, de 2023 para 2024, o valor da atualização do segmento de mercado de mercadorias em 2,9%, a IP informou³⁴ em 11.03.2024, sobre o seu total alinhamento com as preocupações expressas pela AMT relativamente à sustentabilidade e competitividade do setor ferroviário e à necessidade de encontrarem mecanismos e incentivos eficazes para a promoção da transferência modal e da intermodalidade, assim como a existência de uma concorrência não falseada entre modos de transporte. Deste modo foi manifestada pela empresa a disponibilidade para acolher em 2024 o ajustamento tarifário proposto pela AMT acima referido, embora tal tenha um impacto estimado de -2,2 % (- 1 967 508 €) nas receitas das tarifas previstas para 2024 no PAO 2024-2026.

³¹ Ofício AMT refª 07105-CA de 04.12.2024

³² Comunicação IP refª 4151306-007 de 22.12.2023

³³ Ofício AMT refª 01036-CA/2024 de 14.02.2024

³⁴ Comunicação IP refª 4233157-007 de 11.03.2024

- 96.** Na sequência do acordo da IP, a AMT informou em 18.03.2024 a empresa³⁵, que deveria proceder à elaboração e publicação da 1ª Adenda ao Diretório de Rede de 2024, com a atualização do segmento de mercado de mercadorias de 2,9% e dispensar a audiência prévia de interessados por as alterações introduzidas proporcionarem um regime mais favorável aos interessados, em consonância com o disposto no CPA.
- 97.** Concomitantemente com esta alteração, a AMT também solicitou à IP a elaboração de um estudo para a definição de um novo período regulatório de três anos, que aborde, nomeadamente questões como a revisão dos segmentos de mercado, modelação das atualizações tarifárias em função da disponibilidade da rede, mecanismos de compensação do Estado para que o segmento de mercado das mercadorias não suporte atualizações tarifárias superiores à evolução do IPC, plano para a acomodação das recomendações efetuadas pela AMT no contexto do novo Contrato-Programa e no estudo “Formação das Tarifas de Utilização da Infraestrutura Ferroviária”.
- 98.** Na sequência do pedido de autorização explícita feita pela IP ao Governo quanto à possibilidade desta ser compensada pela perda de receita acima identificada, eventualmente em sede de indemnizações compensatórias a constar no modelo financeiro do Contrato-Programa para aplicação da atualização determinada pela AMT, a compensação pela atualização tarifária determinada pela AMT, viria a ser aprovada pelo Secretário de Estado do Tesouro e das Finanças, em 01.10.2024, através do Despacho n.º 556/2024-SETF.
- 99.** Após esta aprovação a IP deu conhecimento á AMT ³⁶ da publicação da 1ª Adenda ao Diretório de Rede de 2024 referindo que *(sic)*: “No referido documento, foi integrado o tarifário ajustado do pacote mínimo de acesso em conformidade com a métrica por vós indicada, que corresponde para os segmentos de transporte ferroviário de mercadorias e de marchas a limitar o aumento a 2,90% face ao tarifário do Diretório da Rede 2023. Perante as referidas alterações ao tarifário, informa-se que a faturação entretanto emitida, devida pela prestação dos serviços inscritos no pacote mínimo de acesso desde o início do Horário Técnico de 2024, em 10 de dezembro de 2023, será retificada com a brevidade possível.”

³⁵ Ofício AMT refª 01684-CA/2024 de 18.03.2024

³⁶ Comunicação IP refª 4154373-007 de 10-10-2024

V.2. Conhecimento Dinâmico do Ecosistema Ferroviário - Benchmarking Internacional

V.2.1. Benchmarking sobre a taxa de utilização da infraestrutura nos países que integram o IRG-Rail

- 100.** A informação mais recente sobre as TUI aplicadas na maioria dos países europeus diz respeito ao ano de 2022³⁷, e foi publicada no pelo IRG-Rail no “Eleventh Annual Market Monitoring Working Document – March 2024”.
- 101.** Em 2020 e 2021 viveu-se o período da pandemia Covid-19, com o consequente impacto negativo na oferta e procura do transporte ferroviário e, nessa circunstância, como medida de alívio do impacto para os operadores ferroviários, alguns países atribuíram subsídios na forma de suspensão, redução ou pagamento da TUI, ao abrigo das exceções criadas pelo Regulamento (UE) 2020/1429. Algumas desses subsídios mantiveram-se total ou parcialmente até ao fim de 2022. No gráfico seguinte ilustra-se o valor da TUI praticado nos países membros do IRG-Rail, sendo que existem diversos fatores explicativos para a ampla variação da TUI entre os países, entre os quais:
- 101.1.** Diferenças na implementação da Diretiva 2012/34/UE, relativamente aos custos imputados pelos gestores da infraestrutura;
 - 101.2.** O nível de sobretaxas;
 - 101.3.** A inclusão ou exclusão de cobranças da utilização das estações no PMA;

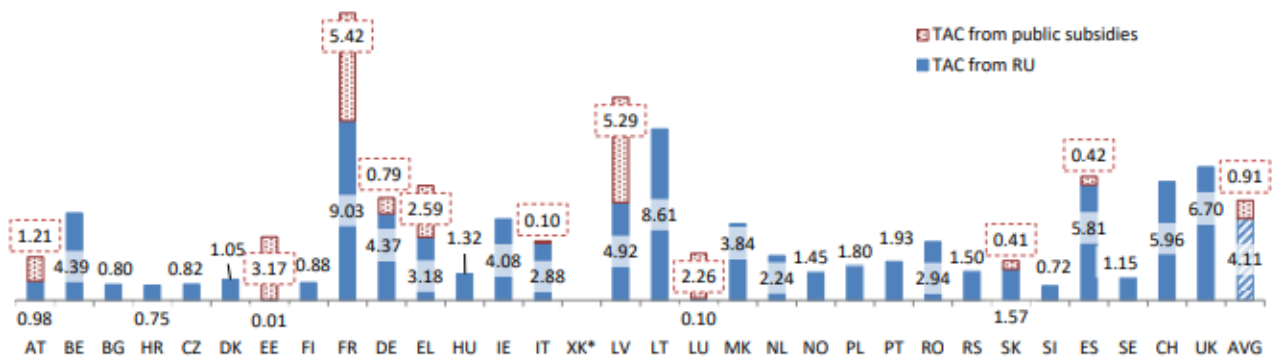
³⁷ Todos os valores apresentados nesta subsecção referem-se ao ano de 2021.

101.4. Abordagens de cobrança diferentes para serviços de passageiros e de mercadorias, bem como diferentes esquemas de subsídios relacionados com a pandemia de COVID-19.

102. Como resultado do antedito, a figura seguinte deve ser encarada com alguma reserva para a comparação direta entre países, no entanto, os valores apresentados constituem indicadores válidos para uma análise relativa.

FIGURE 13 - TRACK ACCESS CHARGES PAID FOR THE MINIMUM ACCESS PACKAGE IN 2022⁷

(in Euro per train-km)

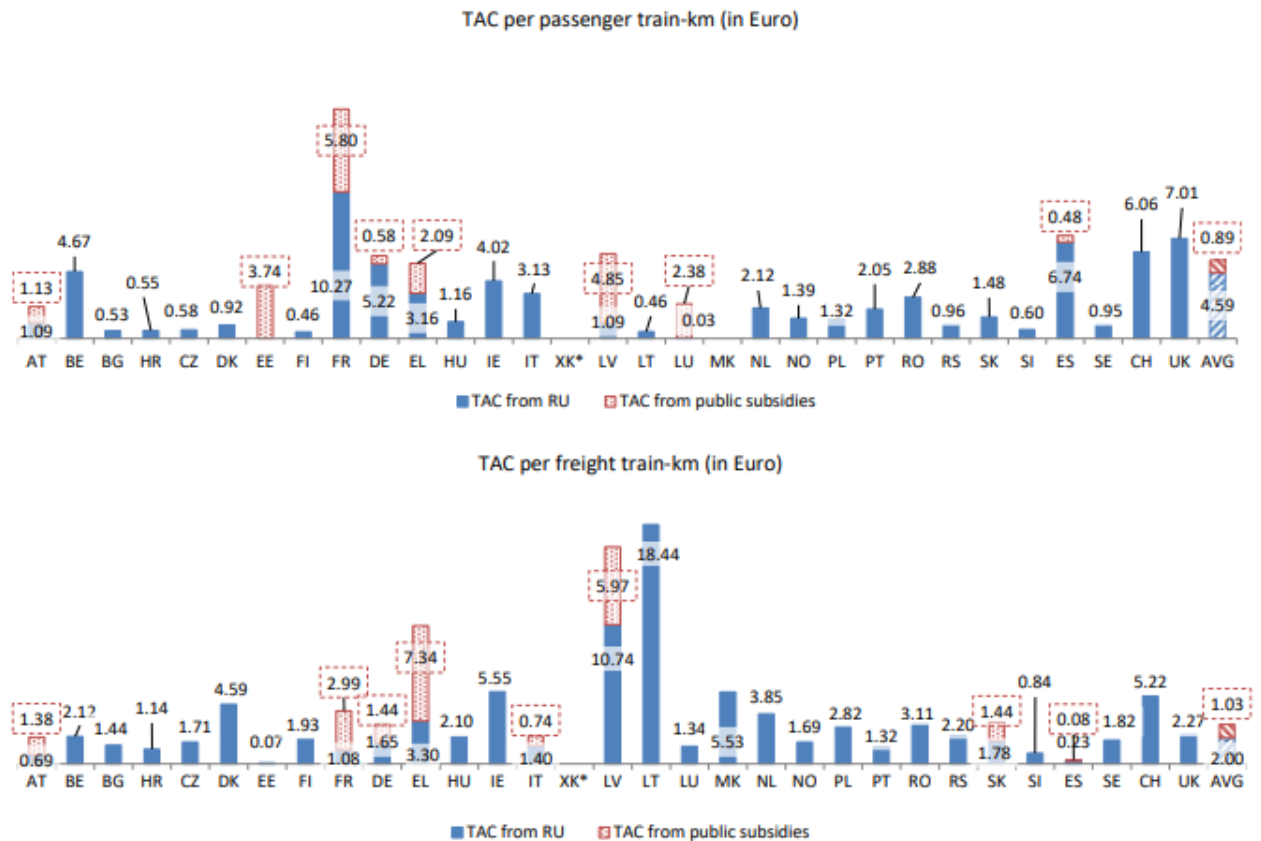


Fonte: IRG-Rail -12th Annual Market Monitoring Working Document - March 2024

103. Da análise do gráfico retira-se que a TUI média global (transporte de passageiros e de mercadorias) em Portugal em 2022 foi de 1,93 €/CK e a média europeia foi de 5,02 €/CK, dos quais 4,11 €/CK pagos pelos operadores ferroviários e 0,91 €/CK pagos através de subsídios estatais. Assim, a TUI média europeia é superior em +169 % à TUI praticada em Portugal (onde não houve subsídios estatais para pagamento da TUI).

104. Desagregando o valor global da TUI pelas componentes do transporte de passageiros e do transporte de mercadorias, o gráfico apresentado na figura seguinte permite concluir o seguinte:

FIGURE 17 - TRACK ACCESS CHARGES PAID PER TRAIN-KM FOR PASSENGER AND FREIGHT SERVICES IN 2022¹²



Fonte: IRG-Rail -12th Annual Market Monitoring Working Document - March 2024

- 104.1.** A TUI no segmento do transporte de passageiros em Portugal em 2022 foi de 2,05 €/CK e a média europeia foi de 5,48 €/CK (+167 % do que em Portugal), dos quais 4,59 €/CK pagos pelos operadores ferroviários e 0,89 €/CK pagos através de subsídios estatais.
- 104.2.** Dos 28 países em análise, 13 têm valores da TUI mais reduzidos e 15 têm valores da TUI mais elevados do que em Portugal.
- 104.3.** A TUI no segmento do transporte de mercadorias em Portugal, em 2022, foi de 1,32 €/CK e a média europeia foi de 3,03 €/CK (+129% do que em Portugal), dos quais 2,00 €/CK pagos pelos operadores ferroviários e 1,03 €/CK pagos através de subsídios estatais. Dos 30 países em análise, só 4 têm valores da TUI aplicados às mercadorias mais reduzidos do que Portugal.

V.2.2. Benchmarking sobre subsídios e incentivos à utilização da rede ferroviária

105. Neste capítulo apresentam-se, de forma sucinta, alguns exemplos de regimes de subsídio ou incentivo atribuídos por diversos países europeus para a promoção do transporte ferroviário, que poderão ser um referencial a ter em conta, em Portugal, quanto à promoção da transferência modal ou melhoria da sustentabilidade e competitividade do transporte ferroviário.

105.1. Alemanha

O Estado alemão³⁸ apoiou, com 1,1 biliões de euros, o setor dos transportes ferroviários, com o fim de fazer face ao aumento dos preços da energia e manter assim a competitividade intermodal num contexto de excecional aumento do preço da energia devido à guerra da Rússia contra a Ucrânia.

A Alemanha argumentou que os operadores de transporte ferroviário que utilizam tração elétrica enfrentam um ónus devido ao aumento dos preços da eletricidade, ao contrário de outros modos de transporte, em particular o transporte rodoviário a diesel. Antes mesmo da guerra na Ucrânia, os custos com eletricidade já constituíam aproximadamente 20% do custo operacional total do transporte ferroviário com tração elétrica, representando assim uma parte significativa da sua estrutura de custos.

Neste sentido, a medida proposta visa limitar o aumento dos custos de eletricidade para os operadores de transporte ferroviário, até porque, segundo a Alemanha, os operadores de transporte ferroviário têm uma menor capacidade de proceder a economias de eletricidade do que a existente noutros setores da indústria, sobretudo considerando o seu impacto na prossecução das metas climáticas, que incluem o aumento do transporte ferroviário de passageiros e mercadorias.

Esta medida consiste em subvenções diretas, sob a forma de pagamentos por conta mensais, como forma de compensação dos custos mensais com eletricidade dos operadores de transporte ferroviário abrangidos. A ajuda cobre a eletricidade consumida entre 1 de janeiro e 31 de dezembro de 2023.

³⁸ State Aid SA. 105120 (2022/N) – Germany’s temporary cost containment of electricity price increases for rail transport operators.

A Comissão considerou que a ajuda de 1,1 biliões de euros permitirá à Alemanha apoiar a tração elétrica dos comboios, que é mais favorável ao meio ambiente em comparação com comboios com tração a diesel. Isto ajudará a Alemanha a cumprir os seus objetivos do Pacto Ecológico Europeu, ao mesmo tempo em que reduz o ónus dos crescentes custos de eletricidade para os operadores de transporte, em benefício dos passageiros e dos clientes do transporte de mercadorias.

105.2. Países Baixos

A partir de 1 de janeiro de 2023, o gestor da infraestrutura ferroviária dos Países Baixos – ProRail – decidiu aplicar um novo método para calcular a TUI e as tarifas por serviços específicos³⁹.

Na sequência desta decisão do gestor da infraestrutura, a TUI foi reduzida, mas as tarifas associadas aos serviços de estacionamento e manobras foram aumentadas.

Este novo sistema de cobrança refletiu os custos efetivamente incorridos pela ProRail para fornecer estes serviços e manter as instalações de serviço onde os mesmos são prestados.

Assim, de uma forma geral, o valor global da TUI e outras tarifas diminuiu. No entanto, as empresas cujo transporte exige operações significativas de estacionamento e manobras, que é especialmente o caso no segmento de mercado das mercadorias, sofreram aumentos nas tarifas globais.

Nesta sequência, foi decidido implementar uma medida com o objetivo de apoiar especificamente as empresas afetadas negativamente pelo novo método de cálculo das tarifas do gestor da infraestrutura ferroviária holandês, contribuindo assim para a transferência modal do transporte rodoviário para o ferroviário.

A medida consiste na redução, em 25%, do valor da tarifa por minuto, para as operações de manobra e estacionamento e abrange o período entre 1 de janeiro de 2023 e 31 de dezembro de 2025, com um orçamento total de 28 milhões de euros, dos quais 14 milhões de euros no primeiro ano da medida, financiado pelo governo holandês.

³⁹ State Aid SA.100325 (2022/N) – the Netherlands support for service facilities charges payable by rail freight operators.

Os Países Baixos criaram ainda outra medida, que visou apoiar a transferência modal no transporte de mercadorias, da rodovia para a ferrovia e para as vias navegáveis interiores, compensando os beneficiários pela diferença nos custos externos entre aqueles modos de transporte.

Mais especificamente, a medida tem como objetivo incentivar uma transferência de pelo menos 200 TEU por dia da rodovia para as vias navegáveis interiores, nos chamados Corredores de Transporte de Mercadorias Leste e Sudeste, e de pelo menos 2.000 TEU por dia da rodovia para a ferrovia.

De acordo com as autoridades holandesas, sem a medida, não teria havido incentivo para as empresas se envolverem na transferência modal.

O apoio tem duração máxima de 24 meses e consiste em subsídios não reembolsáveis para reduzir os custos externos. Os valores máximos de apoio são de 20 € por cada contentor transportado por via navegável interior nos corredores de transporte de mercadorias Leste ou Sudeste ou por ferrovia no território holandês.

As ajudas de Estado acima referidas são apenas exemplificativas do alargado conjunto de ajudas aprovadas pela Comissão Europeia⁴⁰.

105.3. Espanha

A 27 de janeiro de 2022, a Espanha notificou à Comissão Europeia um esquema de auxílio para apoiar o transporte de mercadorias por ferrovia⁴¹, de acordo com o Artigo 108(3) do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

Na Espanha, o volume de mercadorias transportadas por ferrovia fica abaixo de 30 milhões de toneladas por ano. A quota do transporte ferroviário de carga no transporte nacional de mercadorias fica abaixo de 5%, muito aquém da média da União Europeia, que é de 17%.

O objetivo principal do esquema é incentivar a transferência modal do transporte de mercadorias, da rodovia para a ferrovia, apoiando o comboio como um modo de transporte ambientalmente mais sustentável. O objetivo secundário é melhorar o

⁴⁰ As quais se encontram disponíveis para consulta em <https://ec.europa.eu/competition/elojade/iseef/index.cfm>.

⁴¹ State Aid SA.100486 (2022/N) – RRF Spain – TRTEL: Support Programme for Sustainable and Digital Transport – co-incentive to boost rail freight transport based on environmental and socio-economic merit.

desempenho ambiental do transporte ferroviário, modulando a intensidade do auxílio de acordo com o tipo de tração e o grau de utilização da rede ferroviária.

Em conformidade com os objetivos da Comunicação da Comissão sobre uma "Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente - colocando o transporte europeu nos caminhos para o futuro", a "Estratégia de Mobilidade Conectada, Sustentável e Segura" da Espanha foca-se, entre outros aspetos, na descarbonização do mercado de transporte de mercadorias da União Europeia e na continuidade da transferência modal da rodovia para modos de transporte mais sustentáveis. As autoridades espanholas também afirmam que o objetivo do esquema está em consonância com os objetivos consagrados no Plano Nacional de Recuperação e Resiliência.

Os beneficiários do esquema são todas as empresas ferroviárias estabelecidas num Estado-Membro que realizam transporte de mercadorias por comboio. Essas empresas devem possuir uma licença e um certificado único de segurança para a realização de serviços de transporte na Rede Ferroviária de Interesse Geral. De acordo com as estimativas da Espanha, o número de beneficiários elegíveis será de cerca de 10.

O orçamento total é de 120 milhões de euros, com um valor máximo estimado de 40 milhões de euros por ano. O orçamento é canalizado através do Fundo de Recuperação e Resiliência ("FRR"). O esquema tem duração até 30 de junho de 2026 ou até que o orçamento disponível seja esgotado, o que ocorrer primeiro.

Os custos elegíveis no âmbito do esquema correspondem à parte dos custos externos que o transporte ferroviário possibilita evitar em comparação com o transporte rodoviário.

Espanha calculou os custos elegíveis com base no Manual da Comissão sobre os custos externos dos transportes⁴². Os custos elegíveis são calculados como a diferença entre os custos externos do transporte rodoviário de mercadorias e os custos externos do transporte ferroviário de mercadorias na Espanha, com base nos seguintes elementos de custos externos:

⁴² European Commission, "Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities", Luxembourg: Publications Office of the European Union, May 2019; Handbook on the external costs of transport, Version 2019 – 1.1. Available at: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1>

- Ambientais (mudanças climáticas, equivalentes às emissões de dióxido de carbono, CO₂; poluição do ar), e
- Socioeconómicos (congestionamento, acidentes e ruído).

Segundo a Espanha, a diferença entre os custos externos do transporte rodoviário de mercadorias e os custos externos do transporte ferroviário de mercadorias é de 0,0136 euros por tkm, levando em consideração os elementos de custo relevantes no Manual da Comissão.

De acordo com o Observatório Ferroviário Espanhol, os custos totais do transporte ferroviário são de 0,0269 euros por tkm.

Os valores máximos de auxílio por tkm dependem do tipo de combustível utilizado (ou seja, tipo de tração, como Diesel 1, Diesel 2 ou elétrico) e da eficiência de carga (ton líquida/tonelada bruta rebocada) e são os seguintes para:

- Diesel 1 com eficiência de carga de 30 a 40%: 0,0017 euros por tkm e com eficiência de carga igual ou superior a 40%: 0,0028 euros por tkm.
- Diesel 2 com eficiência de carga de 30 a 40% - 0,0027 euros por tkm; e com eficiência de carga igual ou superior a 40% - 0,0035 euros por tkm.
- Elétrico com eficiência de carga de 30 a 40% - 0,0048 euros por tkm e com eficiência de carga igual ou superior a 40% - 0,0051 euros por tkm.

Os montantes concretos de auxílio por beneficiário dependerão do aumento declarado no tráfego ferroviário de mercadorias pelos requerentes, com base no seguinte sistema:

- Os montantes de auxílio são calculados com base no tráfego de mercadorias ferroviárias realizado pelo beneficiário no ano anterior;
- Se não houver aumento de tráfego em comparação com o ano anterior, o beneficiário receberá apenas 25% do montante máximo de auxílio. Se o tráfego ferroviário tiver diminuído, nenhum auxílio será concedido;
- Por outro lado, o montante máximo de auxílio será obtido se for alcançado um aumento de tráfego ferroviário de pelo menos 8% em comparação com o ano anterior;

- Entre um crescimento do tráfego de 0% e 8%, o montante do auxílio será calculado seguindo uma proporção linear entre os valores mínimo e máximo.

As autoridades espanholas afirmam que, para alcançar um aumento no tráfego ferroviário e, conseqüentemente, uma transferência modal duradoura, as empresas ferroviárias devem refletir o auxílio tanto no preço quanto, no geral, em melhores condições de serviço, incentivando assim os clientes a escolherem o comboio em detrimento de outros meios de transporte.

Esta ajuda de estado foi aprovada pela Comissão Europeia em março de 2022.

O Ministério espanhol dos Transportes lançou em junho de 2023 uma segunda chamada para a concessão de incentivos aos operadores ferroviários de transporte de mercadorias. A principal novidade é o aumento da dotação orçamental, de 20 para 25 milhões de euros, depois de em dezembro já ter sido decidido um reforço de cinco milhões de euros.

Os incentivos abarcam o transporte ferroviário de todo o tipo de mercadorias (excetuando o carvão) ocorrido entre 1 de janeiro e 31 de dezembro do corrente ano de 2023. O prazo para a apresentação das candidaturas aos apoios decorrerá entre 1 de janeiro e 1 de abril do próximo ano.

Em 2024, haverá nova chamada, de novo com um orçamento de 25 milhões de euros, acrescidos das verbas que eventualmente tenham sobrado dos anos anteriores.

Os operadores ferroviários terão direito aos incentivos se, ao longo de 2023, registarem um volume de tráfego igual ou superior à média dos dois anos anteriores, e se registar uma taxa de ocupação de mais de 20%. Os incentivos variam em função dos ganhos ambientais e socioeconómicos.

O Ministério dos Transportes exemplifica dizendo que no caso de um operador que utilize exclusivamente locomotivas elétricas, registre uma taxa de ocupação de 40% ou mais e aumente os seus volumes em pelo menos 8%, o eco incentivo será de 78 cêntimos por tonelada-km transportada. Se for utilizada tração diesel, mantendo-se os demais critérios, o incentivo baixará para 46 cêntimos/ton-km.

Em qualquer caso, o valor total do incentivo terá de ser inferior a 30% do custo total do transporte ferroviário.

O programa de eco incentivos ao desenvolvimento do transporte ferroviário de mercadorias dispõe de um orçamento de 75 milhões de euros (eram 60 milhões até dezembro passado) de fundos do Next Generation EU.

105.4. Itália

‘Ferrobonus’ - Incentive for rail transport⁴³

Em 22 de junho de 2016, as autoridades italianas notificaram à Comissão Europeia um esquema de auxílio de apoio ao transporte ferroviário e combinado de mercadorias, designado por Ferrobonus, de acordo com o Artigo 108(3) do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE).

A medida notificada tem como objetivo enfrentar os desequilíbrios estruturais entre o transporte rodoviário e ferroviário de mercadorias na Itália, com dois propósitos: fortalecer a cadeia de transporte intermodal na Itália e desenvolver a mudança modal do tráfego de mercadorias da estrada para o comboio, sendo o objetivo final reduzir o impacto ambiental, social e na saúde do tráfego rodoviário.

O mecanismo de apoio assume a forma de um subsídio estabelecido num nível que reflita as economias dos custos externos que o transporte ferroviário possibilita em comparação com o transporte rodoviário. A intervenção tem como objetivo otimizar o uso do transporte intermodal de mercadorias por comboio com o objetivo de uma redução geral dos custos externos na cadeia logística.

Os beneficiários elegíveis são empresas que utilizam serviços de transporte ferroviário e contratam serviços de transporte multimodal e/ou transbordo por meio de comboios completos no território nacional. O incentivo era concedido sob a condição de que os beneficiários mantivessem pelo menos 80% do volume de mercadorias manipuladas por transporte multimodal ou transbordo durante o ano seguinte à entrada em vigor do primeiro esquema Ferrobonus, que aconteceu em 2010-2011 e que levou a um aumento do tráfego intermodal de 17,3%

⁴³ <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/intermodal-freight-transport-08-2023/pt/>.

O valor do subsídio foi estabelecido em 2,5 euros por quilómetro-comboio (km-trem) percorrido na rede nacional com transporte multimodal e/ou transbordo.

Duas categorias de beneficiários são elegíveis para incentivos no âmbito do esquema notificado:

Utilizadores de serviços ferroviários: empresas que solicitam comboios completos de uma empresa ferroviária por meio de acordos de serviços ferroviários para serviços de transporte ferroviário intermodal e/ou transbordo.

Operadores de transporte multimodal (OTM): pessoas jurídicas que celebram um contrato de transporte multimodal em seu próprio nome, não atuam como despachante designado ou agente do remetente ou dos transportadores envolvidos nas operações de transporte multimodal e são responsáveis pela implementação do contrato.

De acordo com as estimativas fornecidas pela Itália, cerca de 100 empresas poderiam beneficiar do incentivo.

O subsídio será concedido para reduzir as externalidades negativas relacionadas com o transporte de mercadorias. Portanto, os custos elegíveis no âmbito do esquema de auxílio correspondem à parte dos custos externos que o transporte ferroviário possibilita evitar em comparação com o transporte rodoviário.

A quantificação dos custos elegíveis no esquema é baseada nos resultados do cálculo da diferença de custos externos entre o transporte ferroviário e os modos alternativos, fornecidos no Estudo da Price Waterhouse Coopers Advisory Spa (PWC) datado de 5 de novembro de 2015 e atualizado em 7 de março de 2016, que foi encomendado pelas autoridades italianas no contexto da preparação de medidas de apoio ao transporte ferroviário de mercadorias na Itália.

De acordo com o estudo da PWC, assume-se que a carga média por comboio na Itália seja de cerca de 382 toneladas. Para referência, no esquema Ferrobonus anterior, esse parâmetro foi estimado em 400 toneladas. O estudo da PWC identificou uma diferença mínima nos custos externos entre o transporte rodoviário e ferroviário quantificada em EUR 9,42 por quilómetro-comboio, sendo que o valor do auxílio estará bem abaixo de 30% do custo total do transporte ferroviário.

A ajuda foi aprovada pela Comissão em 24 de novembro de 2016.

Em 16 de março de 2020 a Itália notificou o prolongamento desta ajuda até 31 de agosto de 2021, que foi aprovada pela Comissão em 24 de abril de 2020.

105.5. França

Prolongamento do regime de auxílio à operação de serviços regulares de transporte combinado de mercadorias como alternativa ao modo exclusivamente rodoviário, na França, para o período de 2018-2022⁴⁴

O regime notificado à Comissão é um pedido de prorrogação do regime anteriormente aprovado em 2014 e que expirou em 2017, que por sua vez foi uma prorrogação do regime anteriormente aprovado em 2008 e que expirou em 2012.

Como nos regimes anteriores, o objetivo do regime em análise é desenvolver o transporte combinado como uma alternativa atraente ao transporte rodoviário de mercadorias, cuja parcela significativa e crescente representa um desafio importante para a comunidade, especialmente em termos de meio ambiente, segurança e congestionamento.

Num contexto competitivo dominado pelo transporte rodoviário de mercadorias, o objetivo do regime notificado é manter o apoio ao transporte combinado por meio de auxílio destinado a reduzir o custo adicional da cadeia intermodal.

O regime visa permitir que os operadores de serviços de transporte combinado estabeleçam uma oferta de preços competitiva para promover o desenvolvimento deste tipo de transporte. (8)

O dispositivo de auxílio, conforme notificado, destina-se a compensar total ou parcialmente os custos adicionais relacionados aos transbordos necessários para mudar de modo de transporte combinado, em comparação com uma rota equivalente "totalmente rodoviária". Portanto, procura-se reduzir as externalidades do transporte rodoviário incentivando a mudança modal para modos alternativos com menores externalidades, como o transporte ferroviário ou fluvial.

⁴⁴ <https://competition-cases.ec.europa.eu/cases/SA.53158>.

As autoridades francesas planeiam destinar um orçamento máximo de 40 milhões de euros por ano para o programa de apoio durante um período de 5 anos, totalizando 200 milhões de euros ao longo desse período.

Os beneficiários serão os operadores de transporte combinado ou despachantes de transporte da União Europeia e Suíça que operam um ou mais serviços regulares de transporte combinado (ferroviário, fluvial e marítimo de curta distância - excluindo o *feeder*) entre dois pontos do território metropolitano francês para serviços domésticos, ou a partir ou com destino ao território metropolitano francês para serviços de importação/exportação.

O novo regime de auxílio ao transporte combinado é baseado (i) por um lado, na continuidade das disposições do regime anterior, especialmente o componente proporcional ao tráfego; e (ii) por outro lado, na implementação de um novo componente relacionado às operações independentemente do número de unidades de transporte intermodal (UTI).

A ajuda é calculada de forma diferente para os dois componentes. No caso do primeiro componente, especialmente proporcional ao tráfego, a ajuda é calculada com base numa taxa fixa por unidade de transporte intermodal (UTI) transbordada num terminal de transporte combinado aberto a todos os operadores de transporte combinado ou despachantes, entre o modo rodoviário e os modos ferroviário, fluvial e marítimo de curta distância, localizados no território francês metropolitano, acompanhados por um pré e pós-transporte rodoviário (exceto para fluxos marítimos intercontinentais).

O mecanismo destina-se a serviços com uma distância mínima de 80 quilómetros e aplica-se aos serviços de transporte combinado, exceto para serviços de transporte combinado de resíduos e distribuição urbana. No entanto, o critério de distância mínima é facultativo para as ajudas que podem ser concedidas pelas autoridades locais ou organismos públicos. Isso significa que as autoridades locais ou organismos públicos podem decidir oferecer ajuda mesmo para serviços de transporte combinado com distâncias inferiores a 80 quilómetros, se assim desejarem.

Em todo o caso, o montante total da ajuda, incluindo todos os financiadores públicos, deve permanecer abaixo do limite estabelecido pela Comissão Europeia de 30% do custo total do transporte (incluindo o percurso principal e os pré e pós-transportes do mesmo serviço).

105.6. Suécia

Amendment of the environmental compensation scheme for rail freight transport⁴⁵

Através de notificação de 22 de abril de 2021, as autoridades suecas informaram a Comissão da sua intenção de modificar o esquema de incentivos ao transporte ferroviário de mercadorias.

O esquema de auxílio existente foi inicialmente aprovado pela Comissão em 2018. Em 12 de outubro de 2020, a Comissão aprovou uma prorrogação do mecanismo existente até 31 de dezembro de 2020, e em 15 de fevereiro de 2021 aprovou uma prorrogação adicional até 31 de dezembro de 2025, acompanhada de alterações.

O objetivo do mecanismo existente é fortalecer a posição competitiva do transporte ferroviário e, assim, incentivar a transferência do transporte de mercadorias da rodovia para a ferrovia, apoiando a ferrovia como modo de transporte ambientalmente mais amigável.

As autoridades suecas pretendem aumentar o orçamento anual do esquema de ajuda existente, até SEK 2,75 bilhões (cerca de EUR 275 milhões) com um orçamento anual de SEK 550 milhões (cerca de EUR 55 milhões). O orçamento para o período de 1 de abril a 31 de dezembro de 2021 será de SEK 450 milhões (cerca de EUR 45 milhões). Isso significa que o aumento total do orçamento será de 37,5% em comparação com o orçamento total aprovado na Decisão de 2021.

De acordo com o ponto 103 das “*Community guidelines on State aid for railway undertakings*”⁴⁶, os custos elegíveis em relação ao auxílio para redução de custos externos são a parte dos custos externos que o transporte ferroviário possibilita evitar em comparação com os modos de transporte concorrentes.

O ponto 104 daquelas orientações estabelece que “os Estados-Membros podem instituir um esquema de compensação para a utilização da infraestrutura ferroviária *“para os custos ambientais, acidentais e de infraestrutura comprovadamente não*

⁴⁵ <https://competition-cases.ec.europa.eu/cases/SA.62800>.

⁴⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A52008XC0722%2804%29>.

pagos dos modos de transporte concorrentes, na medida em que esses custos excedam os custos equivalentes do transporte ferroviário".

Como a alteração notificada diz respeito ao apoio para redução de custos externos, o ponto 105 das “*Guidelines*” exige uma análise de custo transparente, fundamentada e quantificada entre o transporte ferroviário e as opções alternativas baseadas em outros modos de transporte.

Além disso, a metodologia utilizada e os cálculos realizados devem ser disponibilizados publicamente. Conforme descrito na Decisão de 2021, a Suécia cumpriu os requisitos mencionados no ponto 105 das “*Guidelines*”, pois sua estimativa dos custos elegíveis baseia-se na metodologia utilizada no “*Commission Handbook*”⁴⁷.

O aumento do orçamento e o aumento dos subsídios individuais do auxílio no âmbito do regime de auxílio existente não alteram essa avaliação anterior, pois a Suécia continuou a usar a mesma metodologia também em relação a esse aumento do orçamento e aumento dos subsídios individuais do auxílio. A Comissão conclui, portanto, que os requisitos do ponto 105 das “*Guidelines*” são cumpridos.

105.7. Portugal

Em Portugal foi estabelecida uma subvenção direta aos operadores de transporte ferroviário de mercadorias⁴⁸, por locomotiva e por km percorrido, por referência ao período compreendido entre 1 de dezembro de 2021 e 31 de agosto de 2022, nos seguintes valores:

- Tração elétrica — € 2,11/km percorrido por locomotiva;
- Tração diesel — € 2,64/km percorrido por locomotiva.

Foi prevista uma dotação de 15 milhões de euros, como apoio financeiro extraordinário com vista à mitigação dos efeitos de escalada de preços dos combustíveis e da eletricidade no setor do transporte ferroviário de mercadorias.

⁴⁷ <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1>.

⁴⁸ Resolução do Conselho de Ministros n.º 82/2022, de 4 de outubro, que estabelece medidas de apoio às empresas em face do aumento dos preços da energia.

No mesmo período foram atribuídos apoios financeiros ao setor agrícola e pecuário e ao setor das pescas e aquicultura no mecanismo do gasóleo profissional extraordinário⁴⁹, bem como ao transporte rodoviário de mercadorias⁵⁰ no valor de cerca de 46 milhões de euros.

Já em 2024 o Governo decidiu apoiar os operadores de transporte ferroviário de mercadorias com 9 milhões de euros anuais, por um período de cinco anos, uma medida de compensação pelos custos externos ambientais evitados, nomeadamente poluição, congestionamento e acidentes. O objetivo é tornar o setor mais competitivo e atrativo e transferir o transporte de mercadorias para a ferrovia, premiando a sua sustentabilidade ambiental.

O apoio de até 9 milhões de euros por ano, a partir de 2024, num total de 45 milhões em cinco anos, será gerido pelo IMT e será atribuído com base num valor de 0,07 € por tonelada/km transportadas e terá aplicação já em 2024.

V.3. Racionalidades dos Investidores, dos Empreendedores / Profissionais / Utilizadores / Consumidores e dos Contribuintes

- 106.** A AMT confere a maior atenção a uma praxis regulatória amiga do investimento, seja ele público ou privado, que exerça um papel estruturante no crescimento da economia, residindo o ponto central, neste caso, na capacidade de criar um ambiente incentivador do investimento produtivo para o crescimento sustentado da competitividade do Ecosistema Ferroviário Nacional, no quadro da formação, desenvolvimento e consolidação do Mercado Interno de Transportes, enquanto mercado concorrencial, sem restrições nem distorções, balanceando, numa perspetiva dinâmica e resiliente, as Racionalidades dos Investidores, dos Empreendedores / Profissionais / Utilizadores / Consumidores e dos Contribuintes.
- 107.** Neste contexto, analisam-se nas seções seguintes os aspetos mais relevantes associados a cada uma dessas racionalidades, na perspetiva da solução preconizada de homologação dos tarifários do PMA para 2024.

⁴⁹ Decreto-Lei n.º 43-A/2022, de 6 de julho.

⁵⁰ Resolução do Conselho de Ministros n.º 29-E/2022, de 18 de março.

V.3.1. Racionalidade dos Investidores

- 108.** Na Racionalidade focada nos Investidores, a AMT procede à ponderação de todos os fatores que possam contribuir para a atratividade e a otimização do investimento sustentado, produtivo e estruturante, tanto de origem pública como privada.
- 109.** Observa-se, neste contexto, que a metodologia proposta pela IP, S.A. de atualizar as tarifas praticadas em 2024 com base na média dos custos diretos verificados nos últimos cinco anos (2017-2021), atenua significativamente o impacto do aumento (+20%) face o que seria suportado pelas empresas ferroviárias pela aplicação direta da atualização do CUD com base nos custos diretos apurados no ano de 2021 (+40%).
- 110.** No entanto, não deixa de ser um acréscimo de 20% num contexto económico de subida generalizada de preços e de volatilidade das condições de mercado, sendo difícil estimar a magnitude dos impactos nos mercados, tendo ainda em conta a redução em 2024, de 30 % de algumas portagens rodoviárias anunciadas pelo governo.
- 111.** Da análise de sensibilidade efetuada no capítulo IV.1.3 pode-se concluir que este aumento não colocaria em causa a sustentabilidade financeira das empresas de transporte de mercadorias, dado o seu impacto na estrutura de custos das empresas face a uma atualização com base no IPC (entre +1% e + 2%) , conforme se considere os cenários de evolução macroeconómica moderado ou mais otimista.
- 112.** As receitas da IP, S.A. em qualquer cenário de atualização tarifária, não cobrem os custos, mas, um aumento significativo das taxas de utilização poderia levar a uma retração do mercado, especialmente no segmento das mercadorias, prejudicando, portanto, também a arrecadação de receita e a atratividade geral do caminho-de-ferro.
- 113.** A redução da atratividade gera também o efeito da contenção ou desinvestimento por parte das empresas de transporte ferroviário que, neste contexto, são também um investidor.
- 114.** A internalização pela IP, S.A. do diferencial entre os custos de gestão da RFN reais e os atualizados, e, conseqüentemente, a menor expressão das tarifas associadas ao fornecimento dos serviços do PMA em 2024, apesar de implicar um maior esforço

financeiro do Estado, designadamente através do incremento das compensações financeiras no âmbito do Contrato-Programa entre o Estado e a IP, S.A., e, a implementação do apoio já aprovado em 2024 de 9 milhões de euros anuais ao transporte ferroviário de mercadorias, por um período de cinco anos, são suscetíveis de ter repercussões positivas, e portanto, um efeito favorável do ponto de vista dos investidores no contexto da operação ferroviária, particularmente no que reporta ao segmento das mercadorias, aumentando as receitas pela utilização da infraestrutura e potenciando a atividade económica como um todo.

115. Nesse sentido, o aumento tarifário da IP contido na 1.^a Adenda ao Diretório da Rede de 2024, dadas as medidas de contenção do aumento adotadas para o segmento de mercado das mercadorias, é suscetível de não provocar impactos incomodáveis no mercado e na sustentabilidade das empresas e do setor.

V.3.2. Racionalidade dos Profissionais / Utilizadores / Consumidores

116. Nesta Racionalidade, a AMT procede à ponderação dos fatores determinantes das expectativas e dos interesses dos diferentes segmentos sociológicos dos cidadãos afetados em cada situação concorrencial do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, designadamente dos empreendedores, dos profissionais e dos utilizadores/consumidores.
117. Enquanto sujeitos passivos da TUI, poder-se-á inferir que o segmento mais interessado, em primeira linha, num contexto global desta racionalidade, serão, neste caso concreto, os operadores ferroviários de transporte de passageiros e de mercadorias.
118. A solução inicialmente proposta para a tarifação da infraestrutura ferroviária em 2024, representava um fator de alguma perturbação para a exploração sustentável dos serviços de transporte, em especial de mercadorias, e respetivo investimento associado, sobretudo se não associada a uma abordagem mais holística do funcionamento do setor.
119. Poderia impactar negativamente nas condições de trabalho nas áreas mais diretamente relacionadas com a operação ferroviária, assim como no estímulo a um maior

empreendedorismo em torno das atividades económicas a montante e jusante desta operação e, conseqüentemente, na criação de emprego sustentado.

120. Igualmente, um aumento brusco e desmesurado de custos das tarifas de utilização nas empresas de transporte ferroviário, também se afigura negativa na perspetiva dos Profissionais.
121. Foi por isso necessário conter um aumento significativo do tarifário, através da limitação do aumento da TUI a 2,9%, no segmento de mercadorias, por ser mais exposto á concorrência intermodal, sendo que o transporte rodoviário de mercadorias foi objeto de significativas medidas de apoio em 2024 o que aprofunda a assimetria concorrencial entre modos de transporte. Nesse sentido a promoção de medidas de apoio e incentivo em várias dimensões, como nos investimentos, digitalização e logística, potenciam impactos positivos na utilização deste tipo de transporte, aumentando as receitas pela utilização da infraestrutura e potenciando a atividade económica como um todo.
122. Qualquer atualização tarifária deve ter em consideração, portanto, a adoção dessas medidas, em complemento com a atualização tarifária preconizada.

V.3.3. Racionalidade dos Contribuintes

123. Relativamente à Racionalidade dos Contribuintes, importa avaliar a resiliência da sociedade e da economia face à carga fiscal e a perceção dos cidadãos quanto às escolhas públicas relativas à utilização do valor dos impostos, em particular face à adequação dos serviços proporcionados e ao modo como são percebidos.
124. Cabe também ao Regulador avaliar e valorar os contributos reais e/ou as potenciais decisões do Estado e demais entidades públicas face à sua atratividade para com os contribuintes.
125. A introdução de medidas de incentivo à competitividade do setor, com exceção daquelas que representam apoios diretos à economia e empresas ou a acomodação de perda de receita da IP, estão sobretudo relacionadas com a melhoria do enquadramento regulatório,

incentivando à melhoria de desempenho do gestor da infraestrutura e do mercado, podendo gerar mais receitas da atividade.

- 126.** A opção de refletir os CUD mais alinhados com os custos reais atualizados, aumentando desmesuradamente os encargos sobre os operadores de transporte ferroviário, e em particular no segmento das mercadorias, é suscetível de gerar maiores impactos, que se perspetivam incomportáveis na presente conjuntura económica e social, onde, os impactos macroeconómicos negativos associados à pandemia ainda não se encontram completamente ultrapassados, e se acumulam com os impactos negativos e a incerteza gerada pela guerra em curso na Europa.

Esses aumentos, abruptos e de enorme magnitude potenciariam a retração da atuação destes agentes económicos no mercado, em particular em matéria de investimento, bem como piores resultados líquidos de exploração, eventualmente mesmo deficitários, resultando numa menor coleta de receitas fiscais do Estado.

- 127.** Em conclusão, a aplicação da solução preconizada de atualização tarifária pela IP vertida na 1.^a Adenda ao Diretório de Rede, afigura-se-nos, na presente conjuntura, com impactos negativos nos contribuintes em 2024 mas, quando equilibrada com a implementação de medidas de promoção da atratividade do transporte ferroviário, tem condições de vir a ter impactos positivos na utilização deste tipo de transporte, aumentando as receitas pela utilização da infraestrutura e potenciando a atividade económica como um todo.

VI. MEDIDAS ESPECÍFICAS DE INCENTIVO À TRANSFERÊNCIA MODAL

- 128.** Tendo em conta a necessidade de atualização das taxas e o facto de já terem decorrido mais de cinco anos desde os estudos para a definição do tarifário dos serviços de transporte ferroviário, realizados no âmbito do pacote mínimo de acesso, importa, face à luz dos compromissos nacionais e internacionais de descarbonização da economia e do setor dos transportes, refletir sobre o regime legal de tarifação da infraestrutura, bem como sobre mecanismos que permitam promover a competitividade do setor ferroviário e do transporte intermodal.

- 129.** O presente parecer, além de explicitar critérios de formação e atualização de tarifas de utilização da infraestrutura, pretende também refletir sobre as possibilidades de introdução de medidas específicas de incentivo à transferência modal do transporte rodoviário de mercadorias para o transporte ferroviário, de forma a contribuir para a descarbonização da economia e do setor e assim atingir as metas definidas na União Europeia e em Portugal.
- 130.** Estando em causa a necessidade de promover o transporte intermodal e procurar as alternativas mais eficientes, tendo em conta as especificidades, potencialidades e externalidades de cada modo, a taxação ou incentivos ao transporte de mercadorias deve ser equacionada numa perspetiva integrada equitativa, equilibrando os interesses do gestor da infraestrutura, dos operadores ferroviários mas também dos operadores rodoviários - e da economia - portanto sem perder de vista a imperatividade de alcançar as metas ambientais definidas internacionalmente.
- 131.** Importa referir que é dado um foco superior no transporte ferroviário de mercadorias, uma vez que o transporte de passageiros tem sido alvo de fortes apoios públicos, por via da contratualização de serviços públicos e pela atribuição de descontos tarifários, o que tem tido um relevante impacto na procura e, por essa via, tem contribuído para a sustentabilidade dos mercados. Tal não se verifica com o transporte ferroviário de mercadorias, onde a atividade económica é desenvolvida sobretudo por conta e risco dos agentes económicos.
- 132.** Não obstante, no presente parecer analisaram-se as seguintes áreas, todas destinadas a promover a sustentabilidade do transporte ferroviário de passageiros e mercadorias, por via de alterações ao regime tarifário, mas numa perspetiva holística, tal como consta do Estudo de suporte da AMT que aqui se dá por integralmente reproduzido.
- Equilíbrio de contas e eficiência do desempenho do gestor da infraestrutura;
 - Supervisão do mercado;
 - Incentivos à transferência modal;
 - Políticas públicas;
 - Internalização das externalidades negativas do setor;

- Tarifação de custos ambientais;
- Melhoria da capacidade de rede;
- Digitalização;
- Atualização tarifária

133. Ou seja, afigura-se necessário refletir sobre a mobilidade numa perspetiva intermodal, tal como defendido na Estratégia para a Mobilidade Inteligente e Sustentável da Comissão Europeia e no Pacto Ecológico Europeu.

133.1. Equilíbrio de Contas e desempenho do Gestor da Infraestrutura

A atualização de tarifas é necessária para a manutenção da sustentabilidade financeira da IP, enquanto gestor da infraestrutura ferroviária, o que constitui uma obrigação legal decorrente da Diretiva 2012/34/UE (transposta pelo Decreto-Lei n.º 217/2015).

Ao longo dos anos anteriores, a IP tem vindo a acumular um défice na exploração ferroviária, nomeadamente porque a tarifação da utilização de infraestrutura não tem sido atualizada na direta proporção dos efetivos custos com a gestão da infraestrutura.

O respetivo défice de exploração ascendeu, conforme anteriormente referido, a 59,1 milhões de euros em 2022 e a 70,4 milhões de euros em 2021, tendo, no contexto específico dos custos e receitas associados aos serviços do PMA, a taxa de cobertura dos custos pelas receitas sido de apenas 37,6 % em 2021 e 33,4 % em 2022.

Nesse sentido, importa proceder à revisão do contrato-programa celebrado entre a IP e o Estado, no sentido de o mesmo refletir, em toda a sua medida, a realidade da exploração do gestor da infraestrutura, designadamente em matéria de compensações financeiras.

Ou seja, o contrato-programa deve refletir os efetivos gastos e rendimentos da empresa, bem como aqueles gastos e défices que são suportados pelo Estado e que não são transferidos para os utilizadores,

Mesmo com uma atualização tarifária inferior a 20%, nada assegura que os operadores ferroviários de mercadorias não possam entrar em desequilíbrio financeiro, por via das restantes componentes de gastos. Será certo, contudo, que a IP, nesta situação, irá previsivelmente agravar o défice da gestão infraestrutura ferroviária. Contudo, a introdução de medidas de competitividade do setor pode incentivar a utilização da infraestrutura e por essa via aumentar as receitas.

Será de recordar que o contrato programa foi celebrado em 11 de março de 2016 e foi recentemente prorrogado através da RCM 3/2024 até 2028. Contudo, será também de recordar que a AMT efetuou recomendações de alteração ao Contrato Programa, designadamente de revisão, e para efeitos de definição dos indicadores e das metas de desempenho relacionados com a capacidade da rede, tendo em consideração as obras previstas no Plano de Investimentos correspondente à duração temporal do Contrato Programa e o eventual impacto dos atrasos na execução dos investimentos na consecução das metas de desempenho.

Também foi recomendada a revisão de alguns indicadores, com o objetivo de melhorar a qualidade dos serviços, a proteção do ambiente, a segurança, a produtividade e a eficiência económica. Os ajustamentos propostos implicam, necessariamente, a revisão das metas de desempenho, conferindo, conforme anteriormente referido, um grau de exigência de desempenho superior, mas, conseqüentemente, uma maior necessidade de disponibilidade orçamental, podendo eventualmente ser suscetível de ter impacto nas compensações financeiras.

Esta revisão é relevante no sentido de incentivar à eficiência da atividade do gestor da infraestrutura, tendo em conta que se considerada que o nível de tarifação da infraestrutura deve ter uma relação com a qualidade dos serviços prestados, prestados deficientemente ou não prestados, mesmo que temporariamente.

133.2. Supervisão do mercado

Os Diretórios de Rede devem dar aos agentes económicos as informações necessárias para o exercício dos seus direitos, garantindo a transparência e a não discriminação na utilização da infraestrutura e nos serviços prestados nas instalações de serviço, mas também devem ser instrumentos de promoção da competitividade do setor.

Recorde-se que na avaliação da satisfação dos utilizadores da infraestrutura é apontada a existência de procedimentos pouco eficientes ou pouco aderentes à necessidade de promoção de um transporte ferroviário competitivo.

Nesse sentido importa que seja previsto no Diretório de Rede a previsão de capacidade mínima garantida para o transporte de mercadorias na atribuição e gestão dos canais horários e maior flexibilidade na programação dos serviços de transporte, cuja falta constitui uma desvantagem significativa em comparação com outros modos de transporte, nomeadamente o rodoviário.

De referir que a grande maioria das intervenções de manutenção na rede ferroviária são previstas para o período noturno para assegurar o mínimo de perturbação possível. Trata-se da faixa horária para que é agendada a maioria dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias, já que a capacidade da rede é maior, devido ao horário reduzido dos comboios de passageiros. Consequentemente, o transporte ferroviário de mercadorias é muito mais afetado pelos trabalhos de manutenção programada na rede do que o transporte de passageiros.

Por outro lado, tendo em conta a necessidade do mercado de dispor de previsibilidade e estabilidade das tarifas, considera-se recomendável que:

- O Diretório de Rede contemple um período regulatório mínimo de três anos para efeitos de atualização tarifária anual de acordo com índices publicados por entidades oficiais

- A atualização tarifária deve ser modulada por um referencial de desempenho fundado na disponibilidade e, ou, fiabilidade da rede ferroviária nacional, que incentive a eficiência do gestor da infraestrutura, tal como anteriormente defendido.

Em ambos o caso se considera que estas alterações, a preparar para o Diretório de Rede de 2025 e seguintes, devem ser devidamente acauteladas na revisão do Contrato Programa.

133.3. Incentivos à transferência modal – considerações e recomendações

Considerando os objetivos de descarbonização dos transportes e de conseqüente transferência modal da rodovia para a ferrovia, recomenda-se que o Governo pondere a adoção de medidas de incentivo a essa transferência, mitigando os efeitos da necessária atualização tarifária num período regulatório estável de três anos, designadamente através da implementação de mecanismos semelhantes aos que têm vindo a ser autorizados pela Comissão Europeia para outros Estados-Membros.

Para mitigar o impacto nos operadores ferroviários, não só do aumento da TUI, mas também dos restantes gastos (com peso superior a 80% no transporte de passageiros e superior a 90% no transporte de mercadorias), e ainda para incentivar a procura de serviços ferroviários, poderá ser ponderada a implementação de um regime de incentivo, dirigido aos clientes da ferrovia (passageiros e mercadorias), assente no apoio ao tarifário, que proporcione tarifas de tal forma atrativas, que induza a transferência de outros modos de transporte para a ferrovia e, por essa via, contribua para os objetivos europeus e nacionais de descarbonização dos transportes.

É o caso da medida implementada nos Países-Baixos compensando os beneficiários pela diferença nos custos externos entre aqueles modos de transporte, incidindo sobre cada contentor transportado em modos mais eficientes do ponto de vista ambiental que o rodoviário.

De recordar igualmente o mecanismo espanhol, em que os custos elegíveis correspondem à parte dos custos externos que o transporte ferroviário possibilita evitar em comparação com o transporte rodoviário. Os custos elegíveis são calculados como a diferença entre os custos externos do transporte rodoviário de mercadorias e os custos externos do transporte ferroviário de mercadorias.

Considerando os princípios estabelecidos na Diretiva do Transporte Combinado, poderia ser ponderada a atribuição de incentivos dirigidos aos utilizadores do transporte de mercadorias em função das mercadorias que fossem transportadas maioritariamente por via ferroviária, tendo em conta a distância percorrida.

Para o efeito, os incentivos devem seguir as orientações da Comissão “Community guidelines on State aid for railway undertakings” e de acordo com a metodologia utilizada pela Comissão no “Commission Handbook”.

Isto porque medidas de apoio destinadas às operações de transporte combinado visam reduzir o transporte rodoviário de mercadorias e incentivar a utilização de outros modos de transporte, como o transporte ferroviário, o transporte por vias navegáveis interiores e o transporte marítimo, reduzindo, dessa forma, a poluição atmosférica, as emissões de gases com efeito de estufa, os acidentes de viação, o ruído e o congestionamento do tráfego.

Assim, sem colocar em causa a viabilidade financeira e os rendimentos espectáveis dos operadores ferroviários e do gestor da infraestrutura, será possível incrementar a procura do serviço ferroviário.

Importa referir que se for ponderado um auxílio direto ao consumidor, tal não configurará um auxílio de estado, não colocando em risco o “level playing field”, ao contrário de outros mecanismos de financiamento a agentes económicos. Mesmo neste caso, considera-se que o apoio direto a empresas poderá ser contraproducente na medida em que o mesmo poderá ser absorvido por aquelas, não se refletindo no cliente final e assim anulando a possibilidade de acréscimo da procura. Seja como for, será sempre recomendável a validação do mecanismo de apoio pela Comissão Europeia.

Sem prejuízo de outras medidas, pode ser equacionada, paralelamente, o mecanismo alemão em que foi atribuída pelo Estado uma ajuda de 1,1 biliões de euros, para fazer face ao aumento excecional dos preços da energia, devido à guerra da Rússia contra a Ucrânia, e manter assim a competitividade intermodal.

Esta medida mereceu o apoio da Comissão que considerou que a ajuda de 1,1 biliões de euros permitirá à Alemanha apoiar a tração elétrica dos comboios, que é mais “amiga do ambiente” do que a tração a diesel, contribuindo assim para a Alemanha cumprir os seus objetivos do Pacto Ecológico Europeu, enquanto reduz o ónus dos crescentes custos de eletricidade para os operadores de transporte, em benefício de passageiros e dos clientes de mercadorias.

A implementação de limitação do aumento dos custos de eletricidade para os operadores de transporte ferroviário, por via de subvenções diretas, necessita, neste caso, de validação da Comissão Europeia.

133.4. Políticas Públicas

Seguindo as considerações do Tribunal de Contas Europeu, importa estabelecer metas específicas para a quota do transporte intermodal e inclusão dos mesmos em planos nacionais de transportes, os planos nacionais em matéria de energia e clima.

Recomenda-se, por isso, a sua inclusão na revisão, em curso, do Plano Nacional de Energia e Clima 2030 ou em planos setoriais.

Por outro lado, a transferência modal tem sido um objetivo de longa data que pode dar um contributo significativo para a descarbonização do setor dos transportes, um dos principais objetivos da política ambiental da UE.

As estratégias e iniciativas conexas centram-se na transferência do transporte de mercadorias da estrada para modos menos poluentes, como o transporte ferroviário, o transporte marítimo de curta distância e o transporte por vias navegáveis interiores e, no caso do transporte de passageiros, pretende-se reduzir a atratividade do

transporte individual a favor de meios mais sustentáveis, em especial nas zonas urbanas congestionadas.

Para conseguir resultados mais efetivos, importa fazer um planeamento integrado do uso do solo e da mobilidade, conjugado com políticas de restrição de automóveis e melhorias no espaço público. Além disso, o planeamento da mobilidade tem de ser visto de uma forma abrangente e integrada e não individualizada por modo de transporte, sem consideração dos restantes modos, como tem sido prática no nosso país.

Deve, pois, fomentar-se uma mobilidade sem descontinuidades, com soluções inovadoras e inteligentes que favoreçam a utilização multimodal e que fomentem a descarbonização das cidades, bem como promover o investimento em infraestruturas de transporte pesado em meio urbano e suburbano.

Nesse sentido, o modo ferroviário deve assumir um papel estruturante no sistema de transportes, quer a nível nacional, quer a nível regional ou metropolitano, devendo os restantes modos ser planeados numa lógica de complementaridade. Em meio urbano, deve igualmente ser considerado o papel estruturante do metropolitano.

Considera-se recomendável a adoção de planos de mobilidade sustentável, por revisão de planos setoriais e de ordenamento do território, numa cadeia coerente e eficiente, tendo em conta o abastecimento de longa distância, a logística urbana, as infraestruturas portuárias, as plataformas logísticas, transporte rodoviário e ferroviário, e as plataformas eletrónicas agregadoras.

133.5. Internalização das externalidades negativas do setor

Poderá também ser ponderada a revisão do regime existente sobre taxas de carbono e fiscal sobre combustíveis fósseis, de forma a tornar equitativo o tratamento do setor ferroviário face ao setor rodoviário, como contrapartida pela emissão de gases poluentes e demais externalidades ambientais negativas provocadas por estes meios de transporte, com o objetivo de incentivar a transferência modal do transporte rodoviário para o transporte ferroviário.

Naturalmente, teria de se ter em conta a (in)existência de alternativas viáveis e exequíveis por via ferroviária para que se pudesse ponderar aplicar uma tal taxa ao transporte rodoviário de mercadorias.

133.6. Tarifação de custos ambientais

Seja como for, a tarificação dos custos ambientais só é permitida se a mesma for aplicada nos termos do direito da União Europeia. Ou seja, a metodologia utilizada e os cálculos efetuados devem ser tornados públicos, devendo ser possível demonstrar, nomeadamente, quais são os custos específicos da infraestrutura de transporte concorrente não cobertos que o transporte ferroviário permite evitar, e assegurar que o regime é aplicável às empresas em condições não discriminatórias.

De acordo com a Comissão Europeia os custos externos e de infraestrutura dos transportes na União Europeia são apenas parcialmente internalizados pelos impostos e taxas correntes. Estes não são capazes de capturar a variação dos custos marginais externos e de infraestrutura em diferentes situações e o princípio do utilizador-pagador tem uma aplicação muito limitada.

Mas como impostos/taxas sobre os transportes são da competência dos Estados-Membros, podem não ser facilmente harmonizados a nível da UE e, portanto, pode ser preferível usar instrumentos alternativos não tarifários, podendo reduzir os riscos de distorções do mercado interno e oferecer melhores condições para investir em novas tecnologias reduzindo custos externos.

Por outro lado, o ITF refere que a mudança para veículos elétricos e melhorias contínuas na eficiência de combustível de veículos com motor de combustão interna diminuirá drasticamente as receitas dos impostos sobre os combustíveis, exigindo uma mudança fundamental na tributação dos transportes. O relatório identifica potenciais pacotes de impostos e taxas que poderiam gerar receita mais eficientemente e manter e aumentar os incentivos para a transição para um sistema de transporte sustentável.

Acresce que o Tribunal de Contas Europeu aponta que existem atos jurídicos, em especial no domínio do transporte rodoviário, que têm impacto na competitividade do transporte intermodal. Por exemplo, a Diretiva EuroVinheta regula as taxas que podem ser impostas aos veículos rodoviários, a fim de ter em conta as externalidades deste tipo de transporte. Ou seja, devem ser cobradas portagens baseadas na distância

percorrida aos veículos pesados de mercadorias, em consonância com o princípio do poluidor-pagador.

Todavia, em casos devidamente justificados, os Estados-Membros mantêm a possibilidade de isentar determinados troços da infraestrutura rodoviária destas portagens e, em vez disso, utilizar um sistema de vinhetas baseado no tempo (por exemplo, com a validade de um mês) ou não cobrar quaisquer portagens.

Mantendo-se esta situação, também em Portugal, não existirão quaisquer incentivos à transferência modal para a ferrovia de forma a aumentar a rentabilidade das empresas, o aumento das receitas da taxa de utilização da infraestrutura e a diminuição das emissões.

Tem sido defendida o fim ou redução progressiva de isenções ao transporte rodoviário em portagens e a introdução de taxas de congestionamento ou incentivos ao transporte em horários menos congestionados bem como ao transporte maioritariamente intermodal, por via fiscal.

Nesse sentido, poderá ser recomendável a ponderação de um sistema de tarifação baseado na distância percorrida, mas que seja diferenciada, designadamente entre áreas metropolitanas e outras regiões com menos alternativas disponíveis, ainda que com critérios iguais a nível nacional quanto a emissões de veículos em concreto.

Por outro lado, e sem prejuízo da integração de todos os modos de transporte no comércio de emissões (mercado voluntário de carbono), importa sobretudo apontar para medidas de incentivo à utilização e não à sua taxação, pelo menos a um nível que possa impedir o desenvolvimento económico e por essa via limitar a inovação e o investimento em meios ambientalmente sustentáveis.

Seja como for, importa sublinhar que não obstante as previsões legislativas genéricas da possibilidade de implementação de medidas de incentivo à transferência modal para a ferrovia, sobretudo em mercadorias, a verdade é que, como reconhecido pelo Tribunal de Contas Europeu, a diversidade de diplomas europeus e nacionais aplicáveis a diferentes modos de transportes tem levantado questões concorrenciais e de incompatibilidade de regras no transporte intermodal, impedindo a expansão deste transporte e dificultando o cumprimento das metas de descarbonização de economia e do setor dos transportes. Por isso, o desenho e implementação destas medidas

devem ser sustentados de forma cautelosa, devendo ser validadas pela Comissão Europeia.

Por outro lado, e tal como decorre do citado relatório do Tribunal de Contas Europeu, a transferência modal depende da implementação de diversos mecanismos que não apenas os tarifários ou incentivos financeiros, devendo assentar também na digitalização de fluxos de informação e procedimentos da cadeia logística e na melhoria da capacidade da infraestrutura ferroviária.

133.7. Melhoria da capacidade da rede

Continua a ser necessário o investimento da renovação e reforço de ligações existentes e na construção de novas ligações ferroviárias, nacionais e internacionais, dedicadas ao transporte de mercadorias.

Tal investimento deverá sempre ser acompanhado de incentivos à utilização da rede e não apenas por via da 'capacidade, mas também beneficiando os operadores e as mercadorias que recorram mais, em função da distância, ao transporte ferroviário.

Assim é recomendável que:

- Seja introduzida uma avaliação do potencial de transferência modal dos projetos financiados realizando análises de custo-benefício face aos objetivos de coesão ambiental, económica, social e territorial e tendo em conta metas relativas à transferência quota modal ao longo dos corredores da rede principal (Rede Transeuropeia).
- Se proceda à avaliação de necessidades de infraestruturas de terminais tendo especialmente em conta os aspetos transfronteiriços e os corredores da Rede Principal.

Quanto a este último aspeto, o Tribunal constatou que, relativamente a uma parte significativa da rede, não era fácil aceder às informações eletrónicas sobre aspetos como a localização dos terminais e os respetivos serviços, bem como sobre a sua capacidade em tempo real. Esta situação desincentiva os operadores logísticos de optarem pela intermodalidade, dado que é mais moroso e oneroso obter as informações necessárias para conceber novos trajetos intermodais para as suas mercadorias.

133.8. Digitalização

No que se refere à digitalização, e porque esta está intimamente ligada à transição ambiental da economia, importa referir que em Portugal foi criada a Janela Única Logística (JUL), cuja condições de funcionamento e acesso, bem como da respetiva governação, gestão e operação se encontram previstas no Decreto-Lei n.º 158/2019, de 22 de outubro.

A JUL foi criada com os objetivos de aumentar a eficiência das cadeias logísticas e as economias de escala entre os portos e os utilizadores, simplificar, harmonizar e desmaterializar procedimentos, maximizar a utilização das infraestruturas nacionais para o transporte de mercadorias, potenciar a intermodalidade e a utilização de transportes com maior sustentabilidade ambiental e servir como plataforma tecnológica de suporte.

São competentes para a sua implementação a Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos, sendo esta a autoridade competente nacional, e as Administrações Portuárias, enquanto autoridades competentes locais.

Neste aspeto, recomenda-se o reforço da aposta no projeto da JUL, designadamente com a introdução de uma nova visão organizacional de funcionamento, mais abrangente e vinculativa, com o objetivo de potenciar a intermodalidade e a utilização de transportes com maior sustentabilidade ambiental, incentivando a utilização da rede ferroviária nacional.

A AMT poderá desempenhar aqui um papel mais ativo, não só através da monitorização dos dados recolhidos pela JUL, aos quais não existe atualmente acesso direto, mas também através da Comissão Nacional para a Simplificação e Digitalização do Transporte e Logística, prevista no artigo 10.º do Decreto-Lei n.º 158/2019, de 22 de outubro, a qual assegura o acompanhamento permanente da implementação da JUL e, apesar de ter uma composição alargada, não prevê atualmente a participação da AMT.

Mais se impõe que a JUL funcione como um verdadeiro mecanismo de quantificação das externalidades ambientais (positivas e negativas) de todos os modos de transportes, o que permite fundamentar e calibrar todas os incentivos à transferência

modal, mas também orientar uma melhor gestão dos serviços por parte de todos os operadores e uma melhor supervisão das entidades públicas competentes.

Este desenvolvimento poderá dar resposta parte das necessidades suscitadas pelo Tribunal de Contas Europeu:

- Melhorar a recolha de dados nacionais sobre o transporte intermodal de mercadorias, em colaboração com o Eurostat e os serviços nacionais de estatística, nomeadamente avaliando a necessidade de incluir requisitos de comunicação de dados num ato legislativo;
- Incentivar a digitalização de fluxos de informação e a definição de especificações técnicas interoperáveis comum;
- Partilhar de forma eficiente informações pelos operadores logísticos ao longo da cadeia logística, evitando atrasos devido a capacidade insuficiente dos terminais ou à indisponibilidade de serviços de transbordo;
- Estabelecer metas relativas à transferência quota modal ao longo dos corredores da rede principal (Rede Transeuropeia);
- Estabelecer melhores mecanismos de transmissão de informação entre entidades competentes dos Estados-Membros.

Ao abrigo do Regulamento (UE) 2020/1056 do Parlamento Europeu e do Conselho de 15 de julho de 2020 relativo a informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias, o IMT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes participa no projeto #eFTI4EU, com um orçamento total de 28,3 milhões de euros, metade dos quais financiados ao abrigo do programa Connecting-Europe-Facility (CEF) da Comissão Europeia, coordenado pela Estónia, com a cooperação da Alemanha, Áustria, Bélgica, Finlândia, França, Itália, Lituânia e Portugal, para desenvolver um sistema de utilização de documentos eletrónicos de transporte. Seria da maior relevância a integração de sistemas na JUP, para maximizar os recursos públicos e efetuar investimentos numa perspetiva integrada.

Importa referir que o presente estudo tem um foco superior no transporte ferroviário de mercadorias, uma vez que o transporte de passageiros tem sido alvo de fortes apoios públicos, por via da contratualização de serviços públicos e pela atribuição de

descontos tarifários, o que tem tido um relevante impacto na procura e, por essa via, tem contribuído para a sustentabilidade dos mercados. Tal não se verifica com o transporte ferroviário de mercadorias, onde a atividade económica é desenvolvida sobretudo por conta e risco dos agentes económicos.

De qualquer forma, importa promover a digitalização dos serviços de transporte de passageiros, articulando os serviços ferroviários e rodoviários:

- Promovendo tarifários comuns, não apenas ferroviários, nas diversas regiões e em articulação do estado com as autoridades locais;
- Criando plataformas digitais de divulgação dos serviços ferroviários, nas estações, nos comboios e em aplicações próprios e multimodais, envolvendo operadores rodoviários e autoridades de transportes.

Por outro lado, a Estratégia da Mobilidade Inteligente e Sustentável da Comissão Europeia defende que, até 2030, as viagens coletivas programadas de menos de 500 km devem ser neutras em termos de carbono na UE, sendo a medida mais audaciosa diminuir as viagens aéreas naquela distância por transferência para os serviços ferroviários, também através da comercialização de bilhetes multimodais. Contudo, considera-se que deveria ser ponderada uma análise da substituíbilidade dos serviços rodoviários de longo curso pelos serviços ferroviários.

Na verdade, os serviços rodoviários de longo curso, que são um mercado liberalizado, são autorizados sem uma análise de impacto nos serviços ferroviários. É certo que, atualmente poderão ser mais competitivos em termos de preço e tempo de viagem, e que o transporte ferroviário não terá capacidade para absorver a procura, mas não existem dados que permitam comprovar que o potencial do transporte ferroviário de captação de passageiros esteja esgotado ou que esteja a ser subutilizado, pelo menos no longo curso.

Importa também chamar à colação a recente proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à contabilização das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte⁵¹, que estabelece um quadro regulamentar comum para a contabilização das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de

⁵¹ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13217-Count-your-transport-emissions-CountEmissions-EU_en

transporte em toda a cadeia de transporte multimodal, criando assim condições de concorrência equitativas entre modos, segmentos e redes nacionais da União.

A maior transparência sobre o desempenho dos vários serviços deverá contribuir para incentivar os intervenientes no mercado a reduzir as emissões de gases com efeito de estufa e a tornar os transportes mais eficientes e mais sustentáveis.

Considera-se que, para garantir que o cumprimento de objetivos de descarbonização do setor depende da aplicação do regulamento e das suas metodologias a qualquer entidade que preste ou organize serviços de transporte de mercadorias e de passageiros na União, estas devem calcular as emissões de gases com efeito de estufa de um serviço de transporte com partida ou destino no território da União e divulgar dados desagregados sobre essas emissões a terceiros, para efeitos comerciais ou regulamentares.

Sem a sua aplicação efetiva, em conjunto com outras metodologias utilizadas pela Agência Portuguesa do Ambiente⁵², não será possível avaliar o desempenho ambiental de serviços e infraestruturas de mobilidade e transportes em função das metas de descarbonização do país, nem tão pouco apurar, com rigor, a valia dos investimentos efetuados e planeados e, conseqüentemente, do “financial gap” associado ao cumprimento de tais objetivos.

133.9. Atualização tarifária

Face ao atual contexto de incerteza económica e ajustamentos da política regulatória a nível europeu, considera-se aconselhável não proceder a acréscimos tarifários muito significativos quanto à utilização da infraestrutura.

Por uma questão de coerência de política pública, mais se considera que se deve favorecer o princípio da promoção da competitividade do setor, para, por essa via, aumentar a sua utilização e, conseqüentemente, as receitas, do que prosseguir uma política de recuperação tendencialmente total dos custos, por via da cobrança de tarifas.

⁵² <https://rea.apambiente.pt/content/emiss%C3%B5es-de-gases-com-efeito-de-estufa>

Acresce ainda que, por uma questão de equidade e simetria concorrencial, será mais favorável ao interesse público, designadamente na prossecução de políticas de coesão territorial, crescimento económico e descarbonização da economia, promover uma atualização tarifária em linha com o efetuado para as infraestruturas rodoviárias e nos serviços de transporte efetuados nessa infraestrutura.

Nesse sentido, perante a redução para 2024, de 30% em diversas portagens da infraestrutura rodoviária seria coerente e a título de discriminação positiva, a aplicação de idêntica medida de redução das tarifas de utilização da infraestrutura ferroviária.

Contudo, tendo em consideração um aumento continuado dos custos de conservação e gestão da infraestrutura ferroviária, não se afigura possível, de momento e por via tarifária *per si*, aplicar reduções tarifárias nos serviços de transporte dos operadores ferroviários, que implicariam mais um significativo agravamento no já existente desequilíbrio financeiro do gestor da infraestrutura

Considerou-se assim, como equilibrado no atual contexto socioeconómico e como um compromisso razoável entre os vários interesses em presença, proceder a uma atualização tarifária que seja balizada quer pela variação do IPC prevista no Orçamento do Estado para 2024 de 2,9% para o segmento de mercado, e atualizar as tarifas do transporte de passageiros em cerca de 20 %, dado os operadores do transporte de passageiros prestarem os seus serviços de transporte ao abrigo de contratos de concessão, onde estão aplicados mecanismos de reequilíbrio financeiro da concessão.

Mais se considerou aconselhável não proceder desde já a alterações estruturais à atualização das taxas de utilização de infraestrutura, tendo em conta que se encontra em discussão a emissão de orientações da Comissão Europeia a este respeito, tal como transmitido pela mesma à AMT em reuniões de reguladores europeus.

VII. CONCLUSÕES

- 134.** Nos termos do artigo 5.º, n.º 3, alínea e) dos Estatutos da AMT, compete a esta autoridade definir as regras e os critérios de taxação da utilização da infraestrutura ferroviária e homologar as TUI, relativas aos serviços ferroviários do PMA que integram os Diretórios de Rede, definidos e propostos pela IP, S.A.

- 135.** Tendo presente tudo o que já foi exposto, esclarecido e sedimentado ao longo dos anteriores capítulos deste parecer, importa, pois, fazer uma síntese e extrair as conclusões finais que seguidamente se elencam.
- 136.** A ocorrência do surto pandémico Covid 19, impactou muito negativamente a atividade do transporte ferroviário, particularmente durante os anos de 2020 e 2021, e, ainda em fase de recuperação em 2022, o que motivou medidas extraordinárias de apoio às empresas de transporte ferroviário por parte dos Estados-Membros e da Comissão Europeia, nomeadamente, a redução ou suspensão do pagamento das taxas de utilização da infraestrutura ferroviária, tendo a possibilidade de aplicação deste apoios extraordinários sido suspensa a partir de 2023.
- 137.** À data de elaboração e publicação do Diretório de Rede de 2024, em 2022, ainda não se perspetivava um cenário de plena normalidade, devido à persistência dos efeitos da guerra na Ucrânia, que levaram a uma crise inflacionista e aumento dos custos da energia.
- 138.** Desde 2020, primeiro ano em que entrou em vigor um novo tarifário definido de acordo com os princípios e as regras de cálculo estabelecidos, respetivamente no Decreto-Lei n.º 217/2025 e no Regulamento de Execução (UE) 2015/909, as tarifas de utilização da infraestrutura, tinham vindo desde 2021 até 2023 a ser atualizadas e homologadas com base no Índice de Preços ao Consumidor (IPC), o que num cenário de baixa inflação verificado até 2022 conduziu a valores bastantes modestos de atualização tarifária (0,4 % a 1,1 %).
- 139.** No período de 2017 a 2022 verificou-se um agravamento global dos custos do PMA bem como dos Custos Diretos essencialmente devido ao aumento dos custos laborais e de conservação da infraestrutura.
- 140.** Para vigorar no ano de 2024 a IP, S.A definiu um tarifário com fundamento na média dos custos diretos apurados nos últimos cinco anos (2017-2021), associados aos serviços prestados no contexto do PMA, ao invés de continuar a atualização anual com base no IPC.
- 141.** Esta atualização representava um acréscimo de cerca de 20 % relativamente ao tarifário em vigor no ano de 2023, que é ainda assim, um valor atenuado, pois caso só fossem

tomados em consideração os custos diretos apurados em 2021, o acréscimo seria, segundo a IP, de cerca de 40 %.

142. A taxa de cobertura dos custos PMA pelas receitas, era de 51,8 % em 2017 e baixou para 33,8% em 2022, tendo-se verificado um significativo agravamento do desequilíbrio financeiro da IP.
143. A atividade de gestão da infraestrutura ferroviária teve um resultado negativo de -59 M€ em 2022 e -70,4 M€ em 2021, apesar das compensações financeiras no valor de 55,1 M€, pagas anualmente pelo Estado no âmbito do Contrato-Programa.
144. O Contrato-Programa entre o Estado e a IP assinado em 2016, e com término em 2020, não foi ainda renegociado, tendo, em 5 de janeiro de 2024, sido prorrogado através da RCM 3/2024 até ao final de 2028.
145. A IP estudou três cenários de atualização do tarifário para 2024, tendo proposto o que conduzia a um menor valor de atualização. A análise global de sensibilidade efetuada demonstrou que mesmo este aumento impacta negativamente a sustentabilidade e as condições concorrenciais dos operadores ferroviários, tendo em conta o contexto económico.
146. Os operadores, no processo de consulta do “Projeto de Diretório de Rede de 2024”, que decorreu em outubro de 2022, manifestaram, reservas e críticas quanto à atualização tarifária definida para 2024, ainda que não tenham apresentado junto da AMT, algum recurso ou queixa formal sobre este assunto.
147. Neste contexto, tendo em conta o atual enquadramento económico bem como os compromissos nacionais e europeus em termos de descarbonização e as orientações nacionais e europeias relativas à competitividade do setor ferroviário, a AMT, para fundamentar a sua decisão de homologação, estudou as regras de formação de tarifas relativas à utilização da infraestrutura e as medidas de incentivo do setor implementadas em outros países europeus.
148. A Comissão Europeia está em diálogo com o órgão representativo dos gestores de infraestrutura ferroviária, num processo de desenvolvimento de novas “*Guidelines*” para a tarifação da utilização da infraestrutura, no sentido de o regime de tarifação criar os

incentivos certos para a maximização e otimização da utilização da capacidade da infraestrutura. Não se afigura aconselhável, neste contexto, introduzir alterações estruturais no Diretório de Rede de 2024.

- 149.** Paralelamente, foi aprovada pelo Governo para vigorar em 2024 uma redução de 30% em algumas portagens de infraestruturas rodoviárias, estimando-se o impacto orçamental de tal medida ascenda a cerca de 72 milhões de euros.
- 150.** No atual contexto de incerteza económica e de ajustamentos da política regulatória sobre a tarifação da utilização da infraestrutura ferroviária, a nível europeu, considera-se pertinente: (i) não proceder, transitoriamente, a significativos acréscimos tarifários quanto à utilização da infraestrutura e (ii) introduzir medidas de melhoria do desempenho da rede e de competitividade do setor.
- 151.** A AMT considerou que um acréscimo de 20% na TUI para vigorar em 2024 seria excessivo, tendo em conta os seguintes fatores:
- O atual contexto económico adverso, que ainda não estabilizou completamente num cenário de plena normalidade, depois do período pandémico e da persistência dos efeitos da guerra na Ucrânia;
 - O desempenho qualitativo da infraestrutura ferroviária é avaliado negativamente pelos utilizadores e o serviço tem sido afetado por numerosas limitações temporárias de capacidade, incluindo a suspensão prolongada da circulação na linha da Beira-Alta, devido às intervenções de conservação e modernização da Rede Ferroviária Nacional;
 - A desejável transferência modal em favor da ferrovia ficaria mais dificultada, sobretudo porque a rodovia é beneficiária de mais descontos e incentivos à sua utilização;
 - A introdução de tais aumentos, sem que se promovam medidas de carácter mais holístico e de âmbito estratégico, não promove a descarbonização da economia e do setor dos transportes.

152. Assinala-se se que a IP estimava ter como receitas de TUI em 2023, cerca de 70 milhões de euros, pelo que um acréscimo de 20% na TUI, proposto pela IP para vigorar em 2024 representaria cerca de 14 milhões de euros, para um nível de atividade idêntico ao desenvolvido em 2023.

153. Após ter considerado todos os argumentos e os impactos previsíveis das partes, a AMT considerou como equilibrado no atual contexto socioeconómico e como um compromisso razoável entre os vários interesses em presença, a IP proceder a uma atualização tarifária que seja balizada quer pela variação do IPC prevista no Orçamento do Estado para 2024 de 2,9% para o segmento de mercado das mercadorias, e atualizar as tarifas do transporte de passageiros em cerca de 20 %, dado os operadores do transporte de passageiros prestarem os seus serviços de transporte ao abrigo de contratos de concessão, onde estão previstos mecanismos de reequilíbrio financeiro das concessões em caso de impactos económicos negativos.

Esta atualização, que foi acolhida pela IP, implicará uma perda de receita de 1,97 milhões de euros, a que corresponde cerca de 2,2 % do total de receitas previstas do PMA no valor de 90,9 milhões de euros, a qual será salva-guarda pelo Estado, ao abrigo do disposto na alínea 5) da Cláusula 6ª do Contrato Programa, de acordo com o Despacho nº 556/2024-SETF, de 01.10.2024 do Secretário de Estado do Tesouro e Finanças

154. Por outro lado, importa efetuar esta distinção tendo em conta que o segmento de passageiros é beneficiado com compensações públicas, por via do cumprimento de obrigações de serviço público ou pela prática de tarifários reduzidos, ao contrário do que acontece com o transporte de mercadorias.

155. Paralelamente, à semelhança do praticado por outros países da União Europeia, é recomendável a introdução de medidas de melhoria do enquadramento da gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária, por forma a incentivar a transferência modal, a melhoria da qualidade do serviço prestado, e por essa via aumentar a rentabilidade das empresas, bem como as receitas da utilização da infraestrutura, e diminuir as emissões de gases com efeito de estufa.

156. Deve estar também melhor equilibrada a necessidade de assegurar a sustentabilidade financeira do gestor da infraestrutura, a cobertura de custos da utilização da infraestrutura e a promoção da competitividade do setor ferroviário como um todo e com os

compromissos nacionais e internacionais de descarbonização. Considera-se que não deve ser um objetivo procurar a cobertura tendencialmente total de custos através das receitas das taxas de utilização.

- 157.** De referir que se encontram em discussão, a nível europeu, orientações comuns sobre o cálculo de taxas de infraestrutura ferroviária, designadamente no que se refere ao cálculo objetivo da capacidade do mercado em suportar os custos da gestão da infraestrutura.
- 158.** Com este enquadramento, a AMT propôs concluir, em 2024, o desenho de medidas estruturais de promoção da competitividade do setor ferroviário, a introduzir no Diretório de Rede para 2025 e seguintes, tendo em conta o estudo “Tarifação da Infraestrutura Ferroviária – Análise e Recomendações” já concluído. Para tal desenho, afigura-se relevante a prestação de informação e colaboração da IP.
- 159.** Tal não obsta à manutenção da aplicação das disposições legais relevantes, designadamente, que pugnam pela necessidade de, sem deixar de cumprir os ditames do Regulamento de Execução (UE) 2015/909, dirigidos a garantir uma adequada remuneração do Gestor da Infraestrutura Ferroviária, evitando também as flutuações desproporcionadas indesejáveis para os utilizadores e de forma a garantir os objetivos base de criação de condições favoráveis à concorrência nos serviços de transporte ferroviário, promover um transporte ferroviário mais competitivo e a criação de um espaço ferroviário europeu único, através da sustentabilidade das empresas.

VIII. PROPOSTA DE DECISÃO RELATIVA À HOMOLOGAÇÃO DAS TARIFAS DA 1ª ADENDA AO DIRETÓRIO DE REDE DE 2024

160. Neste contexto, e tendo em conta tudo o referido ao longo deste parecer, será de a AMT:

- Deliberar homologar as tarifas do Pacote Mínimo de Acesso, inscritas na 1ª Adenda do Diretório de Rede de 2024⁵³ nos termos do artigo 5.º, n.º 3, alínea e), dos Estatutos da AMT, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, considerando as competências próprias da AMT que lhe foram atribuídas em matéria de taxas relativas à utilização da infraestrutura ferroviária pelo DL 217/2015, em particular o disposto nos seus artigos 26.º e 56.º, n.º 7;
- Revogar a Deliberação N.º AMT-D277/2023 de 30.11.2023;
- Notificar a IP para pronúncia e indicação de que matérias considera confidenciais, para não serem divulgadas na versão pública deste parecer;
- Dar conhecimento das presentes decisões ao membro do Governo responsável pelas infraestruturas ferroviárias

Lisboa, 07 de novembro de 2024

⁵³ Cf. Anexo III

ANEXO I – REGRAS DE DETERMINAÇÃO DAS TARIFAS DO PMA

ANEXO 5.2

Regras de Determinação das Tarifas do Pacote Mínimo de Acesso

1. Princípios regulamentares

Pelo Decreto-Lei n.º 91/2015, de 29 de maio, foi delegada na IP a prestação do serviço público de gestão da infraestrutura integrante da rede ferroviária nacional e conferido o direito de cobrar tarifas devidas pela utilização da infraestrutura ferroviária.

No âmbito da gestão da infraestrutura, a IP desenvolve três grandes atividades: a Gestão da Conservação, a Gestão dos Sistemas de Comando, Controlo e Segurança da Circulação e a Gestão da Capacidade da Infraestrutura Ferroviária.

As condições de prestação dos serviços de transporte ferroviário e de gestão da infraestrutura ferroviária estão consagradas no Decreto-Lei n.º 217/2015.

2. Princípios gerais de cálculo das tarifas

No primeiro ano de aplicação da reformulação tarifária (2020) as tarifas relativas ao pacote mínimo de acesso foram determinadas atendendo aos custos diretamente imputáveis à prestação do serviço de transporte ferroviário (cálculo do CUD) conjugado com as componentes de mercado. Nesse contexto, o ano de referência para o cálculo dos custos e da capacidade utilizada foi 2017 (à data do último exercício encerrado).

As tarifas para 2024 resultam da atualização do referencial de custos para a determinação do CUD, correspondente à média dos valores reais dos exercícios encerrados de 2017 a 2021.

Para a tarifa de utilização de infraestrutura acresce ainda o fator de implementação aplicável aos segmentos de mercadorias e marchas.

3. Fórmula de cálculo das tarifas

A tarifa devida pela prestação dos serviços incluídos no pacote mínimo de acesso associados à utilização de um canal horário é fixada da seguinte forma:

$$TUI = \sum_{i=1}^n T_i \times CK_i$$

Sendo:

TUI - Tarifa de Utilização da Infraestrutura - Tarifa a cobrar pela prestação dos serviços incluídos no pacote mínimo de acesso quando da utilização de um canal horário por uma composição ferroviária.

i – Linha de Exploração

T_i – Tarifa base - definida para cada linha de exploração, consoante o tipo de tração e utilização de plataformas, horário do comboio e segmento de mercado.

CK_i – Distância efetivamente percorrida por uma composição ferroviária em cada uma das linhas de exploração.

A cobrança das tarifas devidas pela prestação dos serviços abrangidos pelo pacote mínimo de acesso é realizada tendo em consideração toda a capacidade efetivamente utilizada por cada uma das Empresas Ferroviárias no período a que se reporta a fatura.

3.1. Tarifa base

O cálculo das tarifas a fixar para o pacote mínimo de acesso obedece à fórmula:

$$T_i = CUD \times P_1 \times C_{2i} \times C_3 \times C_4 \times F$$

T_i – Tarifa do troço i

CUD – Custo Unitário Direto

P_1 – Componente de Modulação de Custos pela tração do comboio e/ou pela utilização de plataformas

C_{2i} – Componente Procura da Linha

C_3 – Componente Horário do Comboio

C_4 – Componente Segmento de Mercado

F – Fator de Implementação

O Custo Unitário Direto, ou CUD, é calculado a partir da divisão dos custos diretamente imputáveis pela capacidade efetivamente utilizada, à escala da rede, representando assim o valor médio aplicável. Os custos diretamente imputáveis estão descritos no ponto 4 do presente anexo. Neste contexto, o CUD traduz o custo adicional de cada CK produzido.

Atendendo ao cálculo com base nos custos reais e capacidade utilizada do exercício referência, com respeito ao Regulamento de Execução (UE) 2015/909, o CUD é igual a 2,17 €/CK.

A componente – Utilização das infraestruturas de catenária e plataformas (P_1) – traduz a diferenciação de alocação dos custos aos CK efetuados por comboios com ou sem tração elétrica, utilizando ou não as plataformas das estações. Os custos considerados neste parâmetro são os diretamente imputáveis à utilização da catenária e plataformas, isto é, os custos que se consideram variar com a passagem de um comboio:

P_1	DIFERENCIAÇÃO
Tração Elétrica com utilização de plataformas	Alocação ao CUD médio dos custos diretamente imputáveis à utilização da catenária e de plataformas
Tração Elétrica sem utilização de plataformas	Alocação ao CUD médio dos custos diretamente imputáveis à utilização da catenária e Dedução ao CUD médio dos custos diretamente imputáveis à utilização de plataformas

P_1	DIFERENCIAÇÃO
Tração Diesel com utilização de plataformas	Dedução ao CUD médio dos custos diretamente imputáveis à utilização da catenária
Tração Diesel sem utilização de plataformas	Dedução ao CUD médio dos custos diretamente imputáveis à utilização da catenária e de plataformas

A componente – Procura de Linha (C_{2i}) – está organizada em três categorias relacionadas com o volume de tráfego em CK e a extensão de vias de cada linha, resultando na seguinte distribuição:

CATEGORIAS	LINHAS
Linhas A - linhas estruturantes da RFN de maior procura/valor	Linha do Minho, Ramal de Braga, Linha do Norte, Linha de Guimarães, Ramal da Lousã, Ramal de Alfaiates, Ramal de Tomar, Linha de Sintra, Linha de Cintura, Linha de Cascais, Linha do Sul, Concordância de Agualva, Concordância de Bombel, Concordância de Sete Rios, Variante de Alcácer
Linhas B - linhas de consumo misto entre passageiros e mercadorias com tráfego complementar às linhas do tipo A	Linha do Douro, Linha da Beira Alta, Linha da Beira Baixa, Linha de Vendas Novas, Linha do Alentejo, Linha de Sines, Linha do Algarve, Linha de Évora, Concordância do Poceirão, Concordância de Verride, Concordância Norte do Setil
Linhas C -linhas de consumo residual maioritariamente utilizadas por Empresas Ferroviárias de mercadorias e passageiros regional	Restantes

A componente – Horário do Comboio (C_3) – está alinhada com o quadro de prioridades apresentado no presente Diretório da Rede, Ponto 4.6. Para efeitos de tarifação, o horário de contabilização é o horário programado de partida.

HORÁRIO DE PARTIDA DO COMBOIO	DIAS DE SEMANA	SÁBADOS, DOMINGOS E FERIADOS OFICIAIS
Períodos Low	00h00 – 05h59 20h45 – 23h59	00h00 – 05h59 20h45 – 23h59
Períodos Regular	10h00 – 16h30	06h00 – 20h44
Períodos Peak	06h00 – 09h59 16h31 – 20h44	NA

A componente – Segmento de Mercado (C4) – categoriza a oferta existente com base no tipo de canal disponibilizado. Os segmentos atualmente considerados para efeitos de tarifação estão apresentados na tabela abaixo:

SEGMENTO DE MERCADO	DEFINIÇÃO PARA EFEITOS DE TARIFAÇÃO
Regional	Os comboios regionais constituem todos os serviços regulares de passageiros. Não serão considerados comboios regionais, os comboios que cumpram as características enunciadas para os seguintes tipos de serviço: <ul style="list-style-type: none"> • Urbanos e suburbanos, • Longo Curso Normal, • Longo Curso Alta Qualidade
Urbano	Os comboios urbanos constituem todos os serviços regulares que servem fluxos pendulares de passageiros em centros urbanos e destes de/para os respetivos subúrbios.

SEGMENTO DE MERCADO	DEFINIÇÃO PARA EFEITOS DE TARIFAÇÃO
	Adicionalmente, os comboios urbanos cumprem trajetos até 80 km com uma distância média entre paragens de até 10 km, exclusive. A distância média entre paragens avalia o número de km percorridos em média entre paragens para um dado comboio e trajeto.
Longo Curso Normal	Os comboios longo curso normal são os comboios regulares que prestam um serviço diferenciado com lugar marcado.
Longo Curso Alta Qualidade	Os comboios longo curso de alta qualidade são os comboios regulares que prestam um serviço diferenciado com lugar marcado. Adicionalmente, os comboios longo curso de alta qualidade cumprem trajetos com distâncias superiores a 300 km e com distâncias médias entre paragens superiores a 30 km.
Internacional	Os comboios de passageiros de serviço regular que atravessem pelo menos uma fronteira e circulem além da primeira estação da rede vizinha.
Especial	Os comboios especiais são serviços de passageiros que pretendem dar resposta à solicitação de capacidade adicional para eventos ou associada a serviços de cariz turístico. A requisição de serviços desta natureza pode ser efetuada por agente externo à Empresa Ferroviária ou pela própria Empresa Ferroviária.
Mercadorias	Os comboios dedicados ao transporte de mercadorias.
Marchas	Os comboios que circulam vazios, isto é, sem um objetivo comercial, por exemplo para efeitos de formação.

No quadro seguinte apresenta-se a parametrização aplicada às tarifas constantes deste Diretório da Rede.

COMPONENTES DA TARIFA		PARÂMETROS DE AFETAÇÃO	VALOR DO PARÂMETRO
Custo Unitário Direto	CUD	Valor único	2,17
Utilização infraestruturas catenária e plataformas	P ₁	Tração Elétrica com Plataformas	1,0199
		Tração Elétrica sem Plataformas	1,0133
		Tração Diesel com Plataformas	0,9137
		Tração Diesel sem Plataformas	0,9072
Procura da Linha	C _{2i}	Linhas Tipo A	1,00
		Linhas Tipo B	0,90
		Linhas Tipo C	0,85
Horário do Comboio	C ₃	Horário Peak	1,00
		Horário Regular	1,00
		Horário Low	0,85
		Marchas	1,00
		Mercadorias	1,00

COMPONENTES DA TARIFA		PARÂMETROS DE AFETAÇÃO	VALOR DO PARÂMETRO
Segmento de Mercado*	C ₄	Urbanos	1,25
		Regional	1,00
		Longo Curso Normal	1,25
		Longo Curso Alta Qualidade	1,30
		Internacional	1,00
		Especial	1,25
Fator de Implementação	F	Aplicável ao segmento de mercado mercadorias e marchas	Tabela abaixo

*O presente tarifário prevê a possibilidade de distinguir os segmentos de passageiros de acordo com a prestação de serviço público ou não. O atual Diretório da Rede não prevê diferenciação na tarifa por não se encontrar necessidade para a mesma.

O Fator de Implementação (F) - traduz-se na introdução progressiva das tarifas de utilização da infraestrutura, cujo valor aumenta significativamente em resultado da revisão da aplicação da modalidade de cálculo atendendo ao CUD ajustado ao Regulamento de Execução (UE) 2015/909, estando em conformidade com o previsto no considerando 18 do referido regulamento. Com a aplicação deste fator, a introdução do novo tarifário é amenizada garantindo uma transição progressiva para o mesmo.

O Fator de Implementação é aplicado sobre o valor final da tarifa e apenas aos segmentos mercadorias e marchas, por serem os segmentos onde se considera que o novo tarifário trará maiores alterações pelo que se pretende introduzi-lo de forma progressiva, conforme apresentado no seguinte quadro.

A tabela abaixo apresenta o fator de implementação definido para o período de 10 anos. Em 2025 o tarifário deverá ser revisto por forma a avaliar o modelo de custeio e a adequação das componentes à realidade existente. A partir do ano de 2025 o fator de implementação poderá sofrer alterações.

ANO	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Fator aplicado à tarifa	81,0%	82,0%	83,0%	84,0%	85,0%	86,5%	88,5%	91,0%	94,5%	99%

A tabela de tarifas publicada no ponto 6.3.1 incorpora já o efeito do Fator de Implementação.

4. Custos diretamente imputáveis

Em resultado da implementação do Regulamento de Execução UE 2015/909, para apuramento do Custo Unitário Direto (CUD), da totalidade dos custos afetos à prestação dos serviços incluídos em pacote mínimo de acesso, foram considerados como custos diretamente imputáveis e elegíveis para o referido apuramento, aqueles em que existe um nexo de imputação direto à prestação dos serviços seguintes:

- O tratamento dos pedidos de capacidade de infraestrutura ferroviária;
- O direito de utilização da capacidade concedida;
- A utilização da infraestrutura ferroviária, nomeadamente de agulhas e entroncamentos;
- O comando da composição, incluindo a sinalização, a regulação e expedição;
- A utilização de meios de alimentação elétrica para tração, quando disponíveis;
- Quaisquer outras informações necessárias à execução ou operação do serviço para o qual a capacidade foi concebida.

Relativamente aos custos diretamente imputáveis à utilização de vias, agulhas e entroncamentos, apenas são considerados os que sejam diretamente emergentes das atividades destinadas a garantir a gestão e supervisão da via

e das obras de arte: a manutenção e conservação da via, nesta se compreendendo a plena via, os aparelhos de mudança de via e os muros de suporte; a manutenção e conservação das obras de arte, nestas se compreendendo as pontes, os túneis e os aquedutos.

Relativamente aos custos diretamente imputáveis ao comando e controlo da circulação, apenas são considerados os que sejam diretamente emergentes das atividades de manutenção e conservação dos sistemas de controlo, nomeadamente a sinalização e o Convel; e de comando e controlo da circulação, concretamente os relativos aos recursos existentes no posto central de comando, nos postos de comando e nas estações na parte em que estejam afetos à mesma.

Relativamente aos custos diretamente imputáveis à prestação de informações às Empresas Ferroviárias, incluem-se os referentes às informações necessárias à operacionalização ou funcionamento do serviço para o qual a capacidade foi concedida, com exclusão das relativas ao comando e controlo da circulação e das informações de natureza comercial, fornecidas, respetivamente, às Empresas Ferroviárias e aos passageiros nas estações.

Relativamente aos custos diretamente imputáveis às estações de passageiros, apenas são considerados os que sejam diretamente emergentes das atividades de gestão e supervisão da manutenção e conservação dos cais, plataformas e seus acessos, incluindo coberturas, elevadores e escadas rolantes e respetivos consumos de energia.

Relativamente aos custos diretamente imputáveis à utilização das infraestruturas e equipamentos de fornecimento, transformação e distribuição de energia elétrica para tração, apenas são considerados os de gestão e supervisão da manutenção e conservação da catenária.

Neste contexto, foram excluídos dos custos elegíveis para o cálculo do CUD alguns dos emergentes de atividades afetas aos serviços inscritos no pacote mínimo de acesso:

- Comunicação e transmissão de informações sobre o movimento da composição;
- Rádio solo comboio;

- Atividades de comando, supervisão e gestão das subestações, dos postos de catenária e dos transformadores;
- Segurança das instalações em estação, incluindo equipamentos de videovigilância;
- Consumos de limpeza e água em estação de passageiros;
- Vedações.

Não foram incluídos os custos seguidamente indicados, uma vez que não se encontram abrangidos pelo pacote mínimo de acesso:

- Socorro ferroviário;
- Tabelas horárias e anúncios sonoros com informação relativa a chegadas e partidas, com indicação dos respetivos cais, plataformas e linhas de embarque e desembarque.

Fonte: IP, S.A., Diretório de Rede 2024.

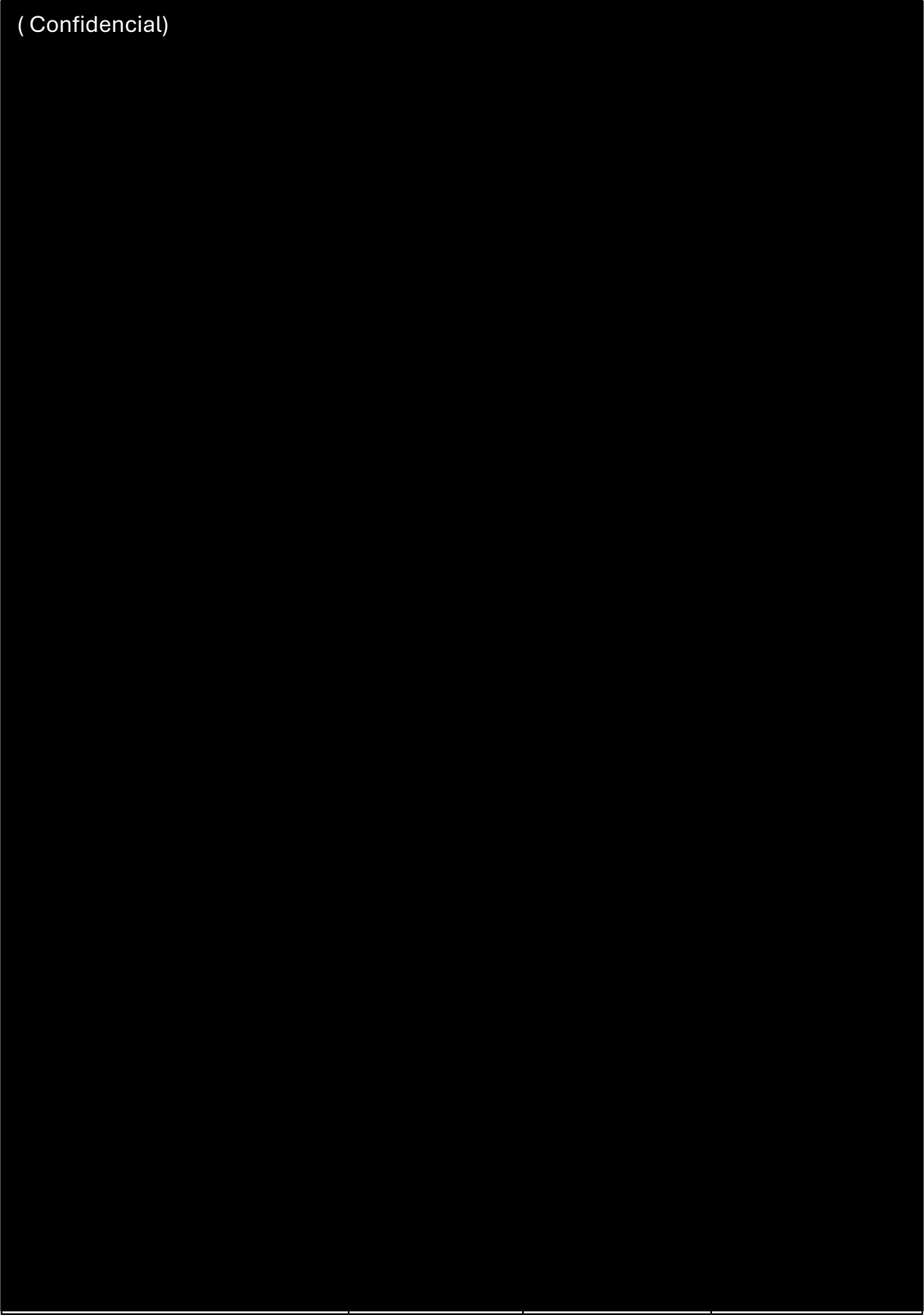
Anexo II

Base de Custos PMA - Pós-Acórdão

2017

(Cenário B2)

(Confidencial)



ANEXO III - TARIFAS DO PMA 2024

HORÁRIO	LINHAS	PASSAGEIROS												MERCADORIAS		MARCHAS	
		URBANOS		REGIONAL		LONGO CURSO NORMAL		LONGO CURSO ALTA QUALIDADE		INTERNACIONAL		ESPECIAL					
		E	NE	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE
PEAK	A	2,77	2,48	2,21	1,98	2,77	2,48	2,88	2,58	2,21	1,98	2,77	2,48	1,59	1,41	1,59	1,41
	B	2,49	2,23	1,99	1,78	2,49	2,23	2,59	2,32	1,99	1,78	2,49	2,23	1,43	1,27	1,43	1,27
	C	2,35	2,11	1,88	1,69	2,35	2,11	2,45	2,19	1,88	1,69	2,35	2,11	1,36	1,18	1,36	1,18
REGULAR	A	2,77	2,48	2,21	1,98	2,77	2,48	2,88	2,58	2,21	1,98	2,77	2,48	1,59	1,41	1,59	1,41
	B	2,49	2,23	1,99	1,78	2,49	2,23	2,59	2,32	1,99	1,78	2,49	2,23	1,43	1,27	1,43	1,27
	C	2,35	2,11	1,88	1,69	2,35	2,11	2,45	2,19	1,88	1,69	2,35	2,11	1,36	1,18	1,36	1,18
LOW	A	2,35	2,11	1,88	1,69	2,35	2,11	2,45	2,19	1,88	1,69	2,35	2,11	1,36	1,18	1,36	1,18
	B	2,12	1,90	1,69	1,52	2,12	1,90	2,20	1,97	1,69	1,52	2,12	1,90	1,23	1,07	1,23	1,07
	C	2,00	1,79	1,60	1,43	2,00	1,79	2,08	1,86	1,60	1,43	2,00	1,79	1,14	1,01	1,14	1,01

€/CK

Legenda:

E – Tração elétrica. NE – Tração não elétrica.

CATEGORIAS	LINHAS
A	Linha do Minho, Ramal de Braga, Linha do Norte, Linha de Guimarães, Ramal da Lousã, Ramal de Alfaiolos, Ramal de Tomar, Linha de Sintra, Linha de Cintura, Linha de Cascais, Linha do Sul, Concordância de Aqualva, Concordância de Bombel, Concordância de Sete Rios, Variante de Alcácer.
B	Linha do Douro, Linha da Beira Alta, Linha da Beira Baixa, Linha de Vendas Novas, Linha do Alentejo, Linha de Sines, Linha do Algarve, Concordância do Poceirão, Concordância de Verride, Concordância Norte do Setil.
C	Restantes.

HORÁRIO DE PARTIDA DO COMBOIO	DIAS DE SEMANA	SÁBADOS, DOMINGOS E FERIADOS OFICIAIS
Periodos Low	00h00 – 05h59 20h45 – 23h59	00h00 – 05h59 20h45 – 23h59
Periodos Regular	10h00 – 16h30	06h00 – 20h44
Periodos Peak	06h00 – 09h59 16h31 – 20h44	NA

Tabela 3 – Valores da TUI a vigorar em 2024 conforme 1ª Adenda ao Diretório de Rede de 2024

ANEXO IV

Evolução dos custos de gestão da infraestrutura

(Confidencial)

Anexo V
Pronúncias dos Operadores e
Contraditório IP

(Confidencial)

