

PARECER N.º 84/AMT/2024

[VERSÃO PÚBLICA]

Objeto: Validação da 1ª Adenda ao Diretório de Rede de 2024

Destinatário: Infraestruturas de Portugal, IP S.A.

ÍNDICE

I – INTRODUÇÃO	3
II – ENQUADRAMENTO NORMATIVO	4
III – O INTERESSE PÚBLICO DA MOBILIDADE INCLUSIVA, EFICIENTE E SUSTENTÁVEL	6
IV – ANÁLISE	7
IV.1 - ACORDOS QUADRO PARA A ATRIBUIÇÃO DE CAPACIDADE	7
IV.1.1 - CONTEXTO	7
IV.1.3 - ANÁLISE DA CONFORMIDADE	8
IV.1.4 - MEDIDA CORRETIVA PROPOSTA	8
IV.1. – CORREÇÃO REALIZADA PELA IP NA 1ª ADR 2024	9
IV.2 - CONTRATOS DE UTILIZAÇÃO	9
IV.2.1 - CONTEXTO	9
IV.2.2 - ANÁLISE DA CONFORMIDADE	9
IV.2.3 - MEDIDA CORRETIVA PROPOSTA	11
IV.2.4 - PONTO DE SITUAÇÃO NA 1ª ADR 2024	11
IV.3 RESOLUÇÃO DE LITÍGIOS RELACIONADOS COM O ACESSO À INFRAESTRUTURA E AOS SERVIÇOS FERROVIÁRIOS	12
IV.3.1 - CONTEXTO	12
IV.3.2 - ANÁLISE DA CONFORMIDADE	12
IV.3.3 - MEDIDA CORRETIVA PROPOSTA	13
IV.3.4 – CORREÇÃO REALIZADA PELA IP NO DR 2024 E 1ª ADR 2024	13
IV.4. PUBLICAÇÃO DA CAPACIDADE DISPONÍVEL / UTILIZADA	13
IV.4.1 - CONTEXTO	13
IV.4.2 - ANÁLISE DAS DISPOSIÇÕES DO DIRETÓRIO DE REDE 2023	14
IV.4.3 - ANÁLISE DA CONFORMIDADE	14
IV.4.4 - MEDIDA CORRETIVA PROPOSTA	14
IV.4.5 – CORREÇÃO REALIZADA PELA IP NO DR 2024 E 1ª ADR 2024	14
IV.5 - SERVIÇOS E INSTALAÇÕES DE SERVIÇO	15
IV.5.1 - CONTEXTO	15
IV.5.2 - ANÁLISE DAS DISPOSIÇÕES DO DIRETÓRIO DE REDE 2023	16
IV.5.3 - ANÁLISE DA CONFORMIDADE	17
IV.5.4 - MEDIDAS CORRETIVAS	17
IV.5.5 – CORREÇÕES REALIZADAS PELA IP NO DR 2024 E 1ª ADR 2024	22
IV.6 – TARIFAS DOS SERVIÇOS ADICIONAIS E AUXILIARES E DOS PRESTADOS EM INSTALAÇÕES DE SERVIÇO.	23
IV.6.1 – CONTEXTO	23
IV.6.2 – ANÁLISE DAS DISPOSIÇÕES DO DIRETÓRIO DE REDE	24
IV.6.3 - ANÁLISE DA CONFORMIDADE	29
VIII – CONCLUSÃO E MEDIDAS CORRETIVAS	30
ANEXO -PRONÚNCIAS DAS EMPRESAS FERROVIÁRIAS E COMENTÁRIOS DA IP, S.A.	32

I – INTRODUÇÃO

1. A Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho de 21 de novembro de 2012 que estabelece um espaço ferroviário único para a União Europeia, alterada pela Diretiva (UE) 2016/2370 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016, estipula a obrigatoriedade do gestor da infraestrutura publicar de forma acessível e justa todas as informações necessárias sobre a rede ferroviária e os serviços nela prestados, no sentido de garantir a todas as empresas ferroviárias transparência no acesso não discriminatório à infraestrutura e às instalações de serviço.
2. Em Portugal estas informações são publicadas pelo gestor da infraestrutura da Rede Ferroviária Nacional, no documento designado por «Diretório de Rede», estabelecido pelo artigo 27.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, cuja estrutura e conteúdo deve respeitar o disposto no Anexo IV desse mesmo Decreto-Lei, nomeadamente, quanto à relação pormenorizada das regras gerais, dos prazos, dos procedimentos e dos critérios relativos aos regimes de tarifação e de repartição da capacidade, bem como todas as informações necessárias para viabilizar pedidos de capacidade de infraestrutura e as condições comerciais e legais para a sua utilização.
3. O Diretório de Rede constitui assim um elemento-chave para o livre acesso ao mercado dos serviços de transporte ferroviário, pois sumariza toda informação relevante sobre a infraestrutura ferroviária, designadamente, como obter o acesso, quais as suas características técnicas, quanta capacidade está disponível, quais os períodos para a sua requisição e qual o custo da sua utilização.
4. Nos termos do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 124-A/2018, de 31 de dezembro (“DL 217/2015”), a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (“AMT”) deve validar os Diretórios da Rede, elaborados pelo Gestor de Infraestrutura¹.
5. No cumprimento da sua obrigação legal de publicar os Diretórios de Rede, a Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP), enquanto gestor da infraestrutura da Rede Ferroviária Nacional (RFN), enviou à AMT os seguintes documentos para vigorarem durante o horário de serviço do ano de 2024:

5.1. Projeto de Diretório de Rede de 2024²;

¹ Cf. Artigo 27.º, n.º 1 do DL 217/2015

² Carta IP ref. º 3535216-007 de 13-10-2022

- 5.2. Diretório de Rede de 2024³;
 - 5.3. 1ª Adenda ao Diretório de Rede de 2024⁴
6. Foram igualmente remetidas pela IP, para conhecimento da AMT, as pronúncias das empresas ferroviárias CP-Comboios de Portugal, Fertagus, Medway e Takargo, bem como a respetiva análise da IP, que se encontram no Anexo I.
 7. A IP, no cumprimento das suas obrigações de fundamentação das tarifas a aplicar em 2023, enviou em 06/12/2022 ⁵ a informação necessária para a demonstração da conformidade das tarifas inscritas no Diretório da Rede de 2024, disponibilizando o Relatório “Diretório de Rede de 2024- Fundamentação das Tarifas — dezembro de 2022” (“Relatório de Fundamentação das Tarifas”).
 8. As questões tarifárias do Pacote Mínimo de Acesso (PMA) referidas no parágrafo (7) foram objeto de análise específica e detalhada, tendo, ao abrigo da alínea e) do n.º 3 do artigo 5.º dos Estatutos da AMT aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, sido objeto da Deliberação n.º AMT-D227/2023, posteriormente revogada pela Deliberação n.º AMT-D 252/2024 que homologou as tarifas de utilização do Pacote Mínimo de Acesso, inscritas na 1ª Adenda Diretório de Rede de 2024 e aprovou o parecer “Homologação das Taxas do Pacote Mínimo de Acesso inscritas na 1ª Adenda Diretório de Rede de 2024”.
 9. Para a validação da 1ª Adenda ao Diretório de Rede de 2024, a AMT suportou-se (i) nos documentos facultados pela IP, (ii) nos esclarecimentos prestados no seguimento das questões suscitadas pela AMT, (iii) nas reuniões realizadas com esta Autoridade, (iv) nas pronúncias das empresas de transporte ferroviário e (v) nos respetivos comentários produzidos pela IP.

II – ENQUADRAMENTO NORMATIVO

10. No quadro normativo aplicável à análise da conformidade dos Diretórios de Rede importa considerar o DL 217/2015 que, nos termos do n.º 1 do artigo 27.º, determina “*Após consulta às partes interessadas, o gestor da infraestrutura deve elaborar e publicar os diretórios de rede, sujeitos a validação da AMT*”.

³ Carta IP ref.ª 3666289-007 de 08-12-2022

⁴ Carta IP ref.ª 4154373-007 de 11-10-2024

⁵ Carta IP, A. refª 3730823-007 de 06-12-2022

11. Resulta, portanto, que a AMT é a entidade competente para apreciar e validar os Diretórios da Rede, elaborados pelo Gestor de Infraestrutura, a empresa Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP)
12. A apreciação e validação dos Diretórios da Rede, elaborados pela IP, é realizada tendo como referencial de conformidade o seu conteúdo obrigatório estabelecido no Anexo IV do DL 217/2015.
13. São também relevantes para a avaliação da conformidade dos Diretórios de Rede:
 - 13.1. O Decreto-Lei n.º 217/2015 de 7 de outubro;
 - 13.2. O Regulamento de Execução (UE) 2017/2177 da Comissão, de 22 de novembro de 2017, sobre o acesso às instalações de serviço;
 - 13.3. O Regulamento AMT n.º 1097/2020 sobre princípios e critérios para a concessão de isenções nos termos do artigo 2.º do Regulamento de Execução (UE) 2017/2177 da Comissão, de 22 de novembro de 2017”;
 - 13.4. O Regulamento de Execução (UE) 2016/545 da Comissão, de 7 de abril de 2016, relativo aos procedimentos e critérios referentes aos acordos-quadro de repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária;
 - 13.5. Verificação a conformidade das tabelas de taxas de utilização propostas pelo gestor da infraestrutura, com o disposto no Regulamento de Execução (UE) 2015/909 da Comissão de 12 de junho de 2015 e no DL 217/2015;
 - 13.6. A relevância, abrangência, transparência e atualização da informação prestada, tendo presente a necessidade de fornecer a todos as partes interessadas um nível de informação adequado, num contexto de assimetria de informação entre os operadores incumbentes e novos operadores;
 - 13.7. A necessidade de utilização eficiente do recurso escasso que é a capacidade da infraestrutura, o que requer que seja dada informação fiável sobre a disponibilidade de capacidade nas linhas e, ou, troços de linhas e noutras dependências da rede ferroviária nacional essenciais para a exploração do transporte ferroviário;
 - 13.8. A transparência e participação dos interessados no processo de repartição de capacidade;
 - 13.9. Os estudos e inquéritos relevantes elaborados por entidades oficiais e organizações representativas do setor ferroviário;

- 13.10. Os comentários e as propostas elaboradas pelas partes interessadas, bem como as respetivas respostas fundamentadas do gestor da infraestrutura, apresentadas durante o processo de audiência prévia da versão provisória do Diretório de Rede.
- 13.11. O nível de desempenho do transporte ferroviário de passageiros e mercadorias;
- 13.12. A gestão do impacto das atividades de manutenção, renovação, modernização e construção da infraestrutura na exploração ferroviária;
- 13.13. A segurança jurídica para o acesso e exercício transparente e não discriminatório da exploração ferroviária;
- 13.14. Recomendações e determinações relevantes que tenham sido emitidas pela AMT ou outras entidades oficiais;
- 13.15. As melhores práticas internacionais na elaboração e publicação dos Diretórios de Rede.

III – O INTERESSE PÚBLICO DA MOBILIDADE INCLUSIVA, EFICIENTE E SUSTENTÁVEL

14. O interesse público da mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável, para além de um direito de cidadania, deverá constituir-se não só como um fator indutor de estabilidade do ponto de vista regulatório e, desse modo, elemento catalisador do investimento sustentado, produtivo e estruturante, mas também como um fator que garante 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.
15. A publicação dos Diretórios de Rede pelo gestor da infraestrutura, após prévia consulta às empresas ferroviárias interessadas, e a validação pela AMT da sua conformidade com os requisitos legais, são elementos contributivos para a promoção e defesa daquele interesse público, porquanto dá aos investidores que estão, ou pretendam entrar no mercado do transporte ferroviário ou desenvolver novos serviços ferroviários, as informações necessárias para a exercício dos direitos de acesso, garantindo a transparência e a não discriminação na utilização da infraestrutura e nos serviços prestados nas instalações de serviço.

16. Deste modo, a publicação dos Diretórios de Rede é um elemento que fundamental para tornar possível e mais atrativo o investimento no transporte ferroviário, público e privado, com os consequentes impactos positivos nas dimensões da (i) inclusividade, através de uma maior oferta e possibilidade de utilização de um transporte público com um elevado nível de segurança e acessibilidade, da (ii) eficiência através de uma maior utilização da capacidade disponível na infraestrutura, e de (iii) uma maior sustentabilidade ambiental pela utilização de um meio de transporte de reduzidas emissões poluentes, assim como o reforço da sustentabilidade financeira do gestor da infraestrutura, em consequência do aumento das receitas das taxas de utilização associadas a uma maior utilização da infraestrutura.

IV – ANÁLISE

17. A análise realizada à 1ª Adenda ao Diretório da Rede de 2024, permite considerar que **o documento globalmente cumpre, na forma e no conteúdo, com as disposições constantes na legislação aplicável.**
18. Foram, no entanto, em referenciados no “Relatório de Validação do Diretório de Rede de 2023” diversos aspetos a necessitar de implementação de melhorias e medidas corretivas pela IP, às quais a IP deu parcialmente resposta no Diretório da Rede de 2024 e subsequentemente na 1ª Adenda ao Diretório de Rede de 2024 (1ª ADR 2024) e que seguidamente se analisam.

IV.1 - ACORDOS QUADRO PARA A ATRIBUIÇÃO DE CAPACIDADE

IV.1.1 - CONTEXTO

19. No quadro da promoção do livre acesso ao mercado de transporte ferroviário é necessário considerar que alguns candidatos para investirem na prestação de serviços ferroviários, podem necessitar de maior segurança jurídica no que diz respeito à capacidade da infraestrutura disponível por um período superior a um horário (anual) de serviço.

20. Assim, a legislação nacional⁶ e da União Europeia⁷ prevê que o gestor da infraestrutura e os candidatos possam celebrar acordos-quadro de reserva de capacidade por um período superior ao período anual de validade do horário de serviço.
21. Nesses contratos, são apenas especificadas as características da capacidade de infraestrutura solicitada e oferecida ao candidato. Os acordos-quadro não determinarão detalhadamente os canais horários, mas estabelecerão as características da capacidade da infraestrutura solicitada e oferecida aos candidatos, e não impedirão a utilização da infraestrutura correspondente por outros candidatos ou para outros serviços, podendo ser modificados ou limitados para permitir uma melhor utilização da infraestrutura ferroviária.
22. Em geral, os acordos-quadro terão uma duração máxima de cinco anos, podendo ser renovados por iguais períodos. No entanto, pode ser acordado um prazo superior a cinco anos quando justificado pela existência de contratos comerciais, investimentos especializados ou riscos acrescidos.
23. No caso de serviços que utilizem infraestrutura especializada e que requeiram investimentos de grande envergadura e de longo prazo, quando devidamente justificados pelo candidato, podem ser celebrados contratos-quadro por um período até quinze anos.

IV.1.3 - ANÁLISE DA CONFORMIDADE

24. O Anexo IV do DL 217/2015, refere que os Diretórios de Rede devem incluir:
-
- g) O modelo de acordo-quadro a celebrar pelo gestor de infraestrutura e o candidato, nos termos do artigo 42.º*
25. Constatou-se no Diretório de Rede de 2023 que a IP previa a possibilidade de serem estabelecidos acordos-quadro com os candidatos à repartição da capacidade, de acordo com o disposto no artigo 42.º do DL 217/2015, contudo verificou-se a omissão, no Diretório de Rede de 2023, da publicação de um “Modelo de acordo-quadro”, conforme estabelecido na alínea g) do Anexo IV daquele Decreto.

IV.1.4 - MEDIDA CORRETIVA PROPOSTA

26. Estando nos Diretórios da Rede prevista a possibilidade da IP celebrar Acordos-Quadro com os candidatos à repartição da capacidade, conseqüentemente, deverá

⁶ Cf art.º 42º do DL 217/2015 de 7 de outubro.

⁷ Cf art.º 42º da Diretiva 2012/34/UE de 21 de novembro de 2012 e Regulamento de Execução (UE) 2016/545 da Comissão de 7 de abril de 2016.

dar cumprimento ao disposto na alínea g) do “Anexo IV - Conteúdo dos Diretórios de Rede” - do DL 217/2015, publicando em próximos Diretórios de Rede o respetivo “Modelo de Acordo-Quadro”.

IV.1. – CORREÇÃO REALIZADA PELA IP NA 1ª ADR 2024

27. Foi publicado o modelo de Acordo-Quadro, tendo sido revisto o ponto 3.3.1 e produzido o novo Anexo 3.3.1, **pelo que se considera a ação corretiva concretizada.**

IV.2 - CONTRATOS DE UTILIZAÇÃO

IV.2.1 - CONTEXTO

28. A utilização da infraestrutura por uma empresa ferroviária só é legalmente possível após o estabelecimento de um acordo/contrato, celebrado entre o gestor da infraestrutura e a empresa ferroviária que presta serviços de transporte ferroviário, que defina os direitos e obrigações de cada uma das partes.
29. As condições que regem este acordo deverão ser não discriminatórias e transparentes e estar em conformidade com as disposições legais e regulamentares em vigor.
30. Para harmonizar a estrutura e conteúdo estes contratos a nível europeu, em maio de 2021 a RNE -Rail Net Europe e o CIT – International Rail Transport Committee aprovaram um modelo de contrato-padrão (European Standard Contract of use of railway infrastructure “E-SCU-I”) para servir de referência no estabelecimento dos contratos de utilização da infraestrutura por parte dos gestores de infraestrutura e empresas ferroviárias europeias, o qual se encontra disponível no site da RNE⁸.
31. O “E-SCU-I” constitui uma caixa de ferramentas de boas práticas para a conceção de contratos de utilização, que pode apoiar as empresas ferroviárias e os gestores de infraestruturas na conceção das suas relações contratuais de forma cada vez mais harmonizada, sem ser, contudo, vinculativa.

IV.2.2 - ANÁLISE DA CONFORMIDADE

32. Sobre os acordos/contratos de utilização, o artigo 28.º do DL 217/2015 estabelece o seguinte (sic):

⁸ chrome-extension://efaidnbmninnibpcapjpcglclefindmkaj/https://rne.eu/wp-content/uploads/2022/10/E-SCU-I_final.pdf

33. *“as empresas ferroviárias que efetuam serviços de transporte ferroviário devem celebrar com o gestor de infraestrutura ferroviária utilizada os acordos de direito público ou privado necessários, devendo as condições que regulam esses acordos ser não discriminatórias e transparentes, nos termos do presente decreto-lei”.*

34. A existência de um acordo ou contrato para a utilização da utilização da infraestrutura é assim uma condição prévia para o acesso à infraestrutura e início do serviço de transporte ferroviário de passageiros e mercadorias, sendo um instrumento que promove a transparência e a segurança jurídica das partes contratantes, no que respeita às condições administrativas, técnicas e financeiras aplicáveis à utilização da infraestrutura da rede ferroviária nacional, das instalações de serviço e aos serviços nelas prestados.

35. Através da análise de documentos equivalentes ao Diretório de Rede de outros gestores da infraestrutura europeus, verifica-se a existência de uma panóplia de modelos de contratos que regulam as relações entre as partes, podendo referir-se, entre outros, os seguintes de geografias mais próximas de Portugal:

- Termos gerais e condições aplicáveis aos contratos de utilização da infraestrutura (SNCF Reseaux)
- Termos e condições especiais do contrato de utilização da infraestrutura (SNCF Reseaux)
- Termos e condições gerais dos contratos para atribuição de canais horários (SNCF Reseaux)
- Termos e condições especiais dos contratos para atribuição de canais horários (SNCF Reseaux)
- Termos e condições gerais dos contratos para utilização dos sistemas de informação (SNCF Reseaux)
- Contrato fornecimento de energia elétrica de tração (ADIF)
- Contrato para o fornecimento de combustível (ADIF)
- Contrato para a celebração de Acordos-Quadro (ADIF)
- Contrato para o serviço de venda de bilhetes e informações (ADIF)
- Contrato para o serviço de pessoal a bordo (ADIF)
- Contrato para o serviço de atendimento preferencial a clientes (ADIF)
- Contrato para o serviço de manipulação de UTI (ADIF)
- Contrato para o serviço de Manobras e outros serviços relacionados com as operações do comboio (ADIF)

36. É do conhecimento geral que em Portugal não existem acordos ou contratos de acesso à infraestrutura e aos serviços nela prestados, celebrados de acordo com o disposto no artigo 28.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, situação que se arrasta há já longos anos (desde a publicação do Decreto-Lei n.º 270/2003 de 28 de outubro), sendo que em 2019 a IP, S.A. iniciou um processo de elaboração e discussão com

37. as empresas ferroviárias de uma minuta-tipo do contrato de utilização da infraestrutura, o qual até à data de elaboração do presente parecer ainda não tinha sido foi concluído com sucesso.
38. No contexto atual de completa liberalização do mercado de serviços de transporte ferroviário de passageiros e mercadorias é insustentável que o acesso à utilização da infraestrutura e aos serviços nela prestados não estejam legalmente suportados em instrumentos contratuais que forneçam garantias e segurança às partes contratantes, realizando-se assim os serviços de transporte ferroviário num quadro de incumprimento da lei, que urge regularizar.

IV.2.3 - MEDIDA CORRETIVA PROPOSTA

32. Na próxima publicação do Diretório de Rede de 2024 deve estar concluído o processo de contratualização do acesso à infraestrutura, às instalações de serviço e aos serviços nelas prestados, devendo as respetivas minutas contratuais serem nele publicadas, assim como elaborar uma adenda ao Diretório de Rede de 2023, já publicado em dezembro de 2021, onde conste esta atualização.

IV.2.4 - PONTO DE SITUAÇÃO NA 1ª ADR 2024

33. A IP comunicou à AMT, em 19.04.2024 que tinha preparado uma nova proposta de Minuta Tipo do Contrato de Utilização da Infraestrutura, que iria apresentar para consulta aos Operadores a qual constituiria a base para a celebração de contratos individuais com estes, nos quais poderiam ser adicionados detalhes específicos, desde que não discriminatórios.
34. Em email de 29.04.2023 a AMT informou a IP que nada obstava a que a consulta dos operadores fosse realizada e que no fim dessa consulta fosse remetido o documento final resultante da consulta e as pronúncias dos operadores, para apreciação da AMT
35. Em 31.07.2024 a B-Rail transmitiu à IP, com conhecimento da AMT, a sua pronúncia relativamente à minuta de Contrato de Utilização proposta pela IP em 09.07.2024
36. Em 17.09.2022 a CP transmitiu à IP, com conhecimento da AMT, a sua pronúncia relativamente à minuta de Contrato de Utilização proposta pela IP em 09.07.2024
37. Até à data de elaboração do presente Parecer, o documento final resultante da consulta aos operadores ainda não foi remetido pela IP.
38. Com esta evolução constata-se que não foi ainda finalizado o processo conducente à contratualização do acesso à infraestrutura, às instalações de serviço e aos serviços nelas prestados, com a publicação em Diretório de Rede das respetivas minutas contratuais, pelo **que se mantém a necessidade de concretizar a medida corretiva em futuros Diretórios de Rede.**

IV.3 RESOLUÇÃO DE LITÍGIOS RELACIONADOS COM O ACESSO À INFRAESTRUTURA E AOS SERVIÇOS FERROVIÁRIOS

IV.3.1 - CONTEXTO

39. Nas situações em que surjam conflitos entre vários pedidos de acesso à infraestrutura por parte de diferentes candidatos, o gestor da infraestrutura deve esforçar-se por assegurar, através da coordenação destes pedidos, o melhor ajustamento possível.
40. Caso durante o processo de coordenação da capacidade disponível não seja possível, de todo, satisfazer os candidatos, estes, sem prejuízo de apresentarem um recurso junto da AMT, podem recorrer a um mecanismo de resolução rápida de conflitos, o qual deve estar descrito nos Diretórios de Rede, e que quando acionado deve tomar uma decisão no prazo de 10 dias úteis.

IV.3.2 - ANÁLISE DA CONFORMIDADE

41. Sobre o procedimento de resolução de litígios relacionados com o acesso à infraestrutura e aos serviços ferroviários, o n.º 8 do artigo 46.º do DL 217/2015 dispõe o seguinte (*sic*):

“8 — Sem prejuízo dos procedimentos de recurso existentes e do disposto no artigo 56.º, em caso de litígio relativo à repartição da capacidade de infraestrutura, é possível recorrer a um sistema de resolução rápida de litígios, devendo o mesmo ser descrito nos diretórios de rede.

9 — No caso de o sistema de resolução rápida de litígios ser acionado, a decisão deve ser tomada no prazo de 10 dias úteis após o acionamento”.

42. Por sua vez, a alínea e) do Anexo IV - Conteúdo dos Diretórios de Rede do DL 217/2015 dispõe que os Diretórios de Rede devem conter o seguinte (*sic*):

e) Um capítulo com informações relativas aos procedimentos de resolução de litígios e vias de recurso em matérias relacionadas com o acesso à infraestrutura e aos serviços ferroviários e com o regime de melhoria do desempenho previsto no artigo 35.º;

43. Da análise efetuada às disposições constantes no Diretório de Rede de 2023, verificou-se que não existia um efetivo sistema de resolução rápida de conflitos, pois não havia referência à possibilidade dos candidatos a ele recorrerem, não eram indicados os prazos de admissão da queixa conforme as diferentes tipologias – repartição da capacidade, acesso a instalações de serviço e prestação de serviços - nem os eventuais documentos a apresentar e o prazo para a decisão e a sua fundamentação escrita.

IV.3.3 - MEDIDA CORRETIVA PROPOSTA

44. Em próximos Diretórios de Rede a IP deverá densificar a informação sobre o mecanismo rápido de resolução de litígios para a repartição da capacidade, designadamente sobre os respetivos procedimentos e vias de recurso relativamente ao acesso à infraestrutura e aos serviços ferroviários, incluindo a repartição da capacidade

IV.3.4 – CORREÇÃO REALIZADA PELA IP NO DR 2024 E 1ª ADR 2024

45. A IP informou que foram revistos os pontos 4.5.4 e 4.5.6. “Processo de Resolução de Disputas do Diretório de Rede de 2024”.

Considera-se adequada a revisão efetuada que especifica o mecanismo e garante o recurso dos candidatos, quando da existência de litígios na atribuição de capacidade.

IV.4. PUBLICAÇÃO DA CAPACIDADE DISPONÍVEL / UTILIZADA

IV.4.1 - CONTEXTO

46. O conhecimento atualizado da capacidade utilizada e disponível na rede ferroviária e a sua divulgação pública é um aspeto particularmente relevante, principalmente para a promoção do livre acesso de potenciais novos candidatos ou para o desenvolvimento dos serviços existentes, pois promove a transparência e a tomada de decisões sobre a programação e desenvolvimento de novos serviços, ancoradas no conhecimento antecipado de eventuais estrangimentos que os candidatos poderão enfrentar em determinadas linhas, ou troços de linhas.

IV.4.2 - ANÁLISE DAS DISPOSIÇÕES DO DIRETÓRIO DE REDE 2023

47. Da análise efetuada verificou-se que no Diretório de Rede 2023 não foi publicada qualquer informação sobre os níveis médios de capacidade utilizável e/ou utilizada presentemente, e os respetivos índices de congestionamento nas linhas ou em troços de linha relevantes da RFN, ao contrário do que por exemplo acontece no documento equivalente publicado pelo gestor de infraestruturas espanhol - “Anexo – “*Capacidad Media de las principales Lineas de Adif*”⁹

IV.4.3 - ANÁLISE DA CONFORMIDADE

48. A alínea c) do Anexo IV – “Conteúdo dos Diretórios de Rede” - do DL 217/2015 estabelece que os Diretórios da Rede devem conter (sic).

*“c) Um capítulo sobre os princípios e os critérios de repartição da capacidade, que especifica as **características gerais da capacidade de infraestrutura à disposição das empresas ferroviárias e as eventuais restrições à sua utilização**, incluindo os condicionalismos previsíveis decorrentes da manutenção da rede. Deve especificar igualmente os procedimentos e prazos do processo de repartição. Fixa ainda os critérios específicos aplicáveis nesse processo, nomeadamente: ”*

IV.4.4 - MEDIDA CORRETIVA PROPOSTA

49. A IP deveria publicar as características gerais da capacidade de infraestrutura à disposição das empresas ferroviárias, designadamente os níveis médios de capacidade utilizável e/ou utilizada presentemente, e os respetivos níveis de congestionamento nas linhas ou em troços de linha relevantes da RFN.

IV.4.5 – CORREÇÃO REALIZADA PELA IP NO DR 2024 E 1ª ADR 2024

50. A IP em 2022 informou que esta medida corretiva ainda não seria incluída no Diretório da Rede de 2024, atendendo a que o trabalho que permite dar resposta a este ponto se encontrava em desenvolvimento no âmbito do Plano Diretor de

⁹ https://www.adif.es/documents/20124/5115425/20211202_01_DR_Adif_Libro_2022.pdf/ac74af1a-4435-9979-fd5e-e3bbdedb08de?t=1638441645127

Exploração da Rede Ferroviária Nacional. Efetivamente, a IP iria apresentar em 2023 os valores de capacidade por troço da rede, o que incluirá o número de canais por hora num determinado troço, tendo por base a construção de um horário sistemático (horário para um período de 2 horas, intervalo padrão para o dimensionamento das infraestruturas).

51. Já em 2024, no processo de consulta do Diretório de Rede de 2026, a IP informou a AMT que foi incluído o nível médio de ocupação das linhas principais da IP, em sequência de indicação da AMT para publicação dos níveis médios de capacidade utilizável e/ou utilizada, e os respetivos níveis de congestionamento nas linhas ou em troços de linha relevantes.

A informação apresentada já representa um avanço, no entanto considera-se que seria mais pertinente e útil do ponto de vista das empresas ferroviárias se, em vez de ser apresentado um valor médio por linha, as linhas fossem segmentadas por troços característicos e indicado o valor médio de ocupação por troço. Por exemplo na linha do Norte a IP tem apresentado publicamente e especificamente os troços: Lisboa SA - Braço de Prata; Braço de Prata - Lisboa Oriente; Alverca – Castanheira; Castanheira – Azambuja; Ovar – Granja e Granja - Porto Campanhã, como troços saturados.

Assim em futuros Diretórios de Rede ou em próximas Adendas de Diretórios de Rede, a IP deverá detalhar por troço característico de cada linha os respetivos níveis médios de utilização.

IV.5 - SERVIÇOS E INSTALAÇÕES DE SERVIÇO

IV.5.1 - CONTEXTO

52. O acesso transparente, justo e não discriminatório às instalações de serviço ferroviário e aos serviços nelas prestados, a todas as empresas ferroviárias e outros candidatos autorizados, é condição fundamental para o funcionamento competitivo e eficiente do mercado de serviços de transporte ferroviário de passageiros e de mercadorias. Esta constatação é ainda mais significativa no recente contexto da abertura à concorrência do transporte doméstico de passageiros.

53. As estações, oficinas de manutenção de material circulante ferroviário, terminais de mercadorias, instalações de abastecimento de combustível, entre outras, constituem instalações de serviço que desempenham um papel central no processo de produção dos serviços de transporte ferroviário.
54. Estas instalações não são facilmente multiplicadas, devido, nomeadamente, a barreiras financeiras e, técnicas ou de espaço que muitas vezes impossibilitam o investimento por parte das empresas ferroviárias ou de outros candidatos autorizados.
55. Assim, os operadores ferroviários que desejam oferecer serviços de transporte ferroviário completos não dependem apenas do acesso à infraestrutura ferroviária no seu sentido estrito, mas também do acesso às instalações de serviço e aos serviços relacionados com a atividade ferroviária nelas prestados, sendo por isso que esses serviços são também objeto de regulação. Como exemplo, poderá referir-se os serviços e instalações relacionados com a manutenção de material circulante e o acesso a estações de passageiros e terminais de mercadorias.
56. A fim de garantir este acesso transparente, equitativo e não discriminatório às instalações de serviço, a legislação nacional e europeia¹⁰ prevê a regulação tarifária e não tarifária desse acesso, dispondo sobre (i) as condições que um operador de instalação de serviço deve oferecer para o acesso à sua instalação (obrigações de acesso); (ii) quais os valores máximos das taxas que podem ser cobradas (regulação das taxas); e (iii) quais as informações sobre as instalações de serviço que devem ser publicadas (obrigações de transparência).
57. Além da legislação, o Diretório da Rede é também um elemento relevante para o transparente funcionamento do mercado, pois deve fornecer informação sobre os serviços e instalações de serviço que estão disponíveis, não só os fornecidos e/ou operados pelo próprio gestor da infraestrutura, mas também por todas aquelas que sejam operados por terceiros e estejam conectados com a RFN.

IV.5.2 - ANÁLISE DAS DISPOSIÇÕES DO DIRETÓRIO DE REDE 2023

58. No Diretório de Rede 2023 foram apresentadas diversas informações sobre o tema das instalações de serviço no “Capítulo 5 – Serviços e Tarifas” e no “Capítulo 7. - Instalações de Serviços”.

¹⁰ Decreto-Lei n.º 217/2015; Diretiva 2012/34; Regulamento de Execução (UE) 2017/2177; Regulamento AMT; Regulamento n.º 1097/2020, de 21 de dezembro, da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT),

IV.5.3 - ANÁLISE DA CONFORMIDADE

59. Da análise realizada ao Diretório de Rede de 2023 sobre os serviços do PMA, adicionais e auxiliares prestados pela IP constatou-se que não existem evidências de desconformidade, dado que aqueles que presta se enquadram no conceito definido na legislação aplicável.

No entanto existem pontos a melhorar no que respeita a informações sobre as instalações de serviço e sobre o acesso aos serviços nelas prestados, sendo

IV.5.4 - MEDIDAS CORRETIVAS

60. Documento de Informação das Instalações de Serviço

No que respeita às instalações de serviços não geridas pela IP, esta referiu a obrigação das instalações de serviço cumprirem com o disposto na legislação da UE, incluindo no Diretório a versão portuguesa do “*template*” desenvolvido pela RNE para a publicação das informações sobre as instalações de serviço exigidas pelo Regulamento de Execução (UE) 2177/2017.

Além da possibilidade de a instalação de serviço ser descrita através do referido “*template*”, considerou-se como medida corretiva que a IP deveria igualmente informar no Diretório de Rede os operadores de instalações de serviço que dispõem do “*Rail Facilities Portal*”, para publicar a informação sobre as instalações de serviço, de acordo com o Regulamento de Execução (UE) 2177/2017.

61. Identificação das Instalações de Serviço

A IP informou que nos Anexos 7.2.A. e 7.2.B estão identificadas as principais instalações de serviços com ligação à RFN, indicando a sua localização e entidade gestora.

O Anexo 7.2.A é um mapa da RFN com pontos codificados com uma numeração, indicando a localização de instalações de serviço com ligação à RFN.

O Anexo 7.2.B é e uma tabela que identifica para cada ponto constante no mapa acima referido a designação da instalação, a linha e o ponto quilométrico onde se insere, a respetiva entidade gestora e a tipologia da instalação.

Observou-se que a informação constante nestes dois anexos é incompleta relativamente ao universo das instalações de serviço definidas no n.º 2 do Anexo II do DL 217/2015, pois apenas são identificadas as seguintes instalações:

- Instalação de uso privativo*
- Terminal de mercadorias
- Instalação portuária

- Instalação de manutenção
- Instalação a concessionar*

* Instalação a concessionar e instalação de uso privativo não são tipos de instalações de serviço definidas no n.º 2 do Anexo II do DL 217/2015.

Além das instalações referidas existem outras instalações de serviço que estão operacionais e com ligação à RFN, que não foram identificadas nos Diretórios da Rede, nomeadamente estações, feixes de resguardo, instalações de reabastecimento de combustível e instalações de limpeza e lavagem.

Como medida corretiva, considerou-se que a IP deveria complementar os Anexos 7.2.A e 7.2.B apresentados no Diretório de Rede de 2023 ou, alternativamente, criar uma ou mais listagens com identificação de todas as instalações de serviço, dos vários tipos descritos no n.º 2 do Anexo II do DL 217/2015, pertencentes à RFN, ou privadas, mas àquela conectada. Nessas listas deveria igualmente constar informação sobre a existência, ou ausência, do respetivo “Documento de Informação sobre a Instalação de Serviço” e, em caso positivo, o *link* de acesso.

62. Estações

A IP indicou o **Anexo 2.3.3** como o documento que continha informação relevante sobre as características das estações e apeadeiros., designadamente sobre os comprimentos úteis das linhas de circulação e das linhas secundárias das estações e a extensão eletrificada de cada uma.

Considerou-se que informação relevante necessária para a operação ferroviária, para além da referida, seria também a seguinte:

- Possibilidade de estacionamento (de curta e/ou longa duração);
- Resguardo temporário do material circulante entre dois serviços;
- Possibilidade e manobras e/ou formação de comboios;
- Existência de oficinas ou serviços de manutenção de material circulante;
- Existência de serviços de lavagem / limpeza de material circulante;
- Existência de instalações de abastecimento de combustível;
- Possibilidade de carga / descarga de mercadorias.

Atendendo a que a IP não pediu qualquer isenção ao abrigo do Regulamento AMT n.º 1097/2020, a empresa deveria estabelecer uma definição completa de cada instalação de serviço, de acordo com o definido no Regulamento (UE) 2017/2177, para todas as instalações e serviços pelas quais é responsável pela operação, nomeadamente de cada uma das estações e apeadeiros.

Constatou-se que o Rail Facilities Portal não indica a existência de qualquer estação de passageiros em Portugal.

63. Terminais de mercadorias

A IP apenas identificou no Diretório de Rede a responsabilidade pela gestão dos terminais ferroviários de mercadorias da Bobadela e de Leixões, onde são assegurados um conjunto de serviços que permitem a transferência modal, entre a ferrovia e a rodovia, de mercadorias acondicionadas em Unidades de Transporte Intermodal.

Os serviços prestados nestes terminais encontravam-se enunciados no “Documento de Informação da Instalação de Serviço” para os Terminais Ferroviários de Mercadorias da Bobadela e de Leixões em <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/rede/ferroviaria/terminais-de-mercadorias>, os quais contém informação muito completa, respeitando o disposto no “Regulamento de Execução (UE) 2017/2177”

A IP foi omissa quanto à elaboração do “Documento de Informação da Instalação de Serviço” dos restantes terminais de mercadorias que detém e, ou, opera, existentes em estações, e que a IP designa no Anexo 7.2.B do Diretório de Rede de 2023 como “Instalações a concessionar” (ex: Estação da Guarda, Estação de Mangualde, etc.)

Podendo entender-se um terminal de mercadorias como uma instalação onde se realiza a transferência de cargas entre dois modos de transporte, incluindo o armazenamento temporário das cargas, considerou-se que a IP, para além dos terminais de mercadorias principais, deveria identificar e descrever todos os locais disponíveis para realizar este serviço, nomeadamente em estações, e, caso exista, a entidade responsável pela respetiva operação.

Constatou-se que no Rail Facilities Portal estão identificados 33 terminais intermodais, entre privados e da IP, sendo que entre estes estão, só para sumariamente exemplificar, a Estação de Leiria; Estação de Elvas, terminal de Tadim, Ramal da Renault, etc., sendo as informações disponibilizadas relativamente a estas instalações de serviço, muito incompletas.

64. Estações de triagem e instalações de formação das composições incluindo instalações de manobra

A IP referiu no Diretório de Rede que não dispunha de nenhuma estação exclusivamente dedicada a triagem ou formação de composições, incluindo instalações de manobra.

No Rail Facilities Portal estavam identificadas 4 estações de triagem da IP, S.A: Oficina Sabugo; Entroncamento, Pampilhosa, Gaia.

65. Feixes de resguardo

A IP referiu no Diretório de Rede que não dispõe de nenhuma instalação de serviço exclusivamente dedicada a feixes de resguardo.

Relativamente às duas instalações de serviço referidas nos pontos 61.3 e 61.4, embora a IP considere que não detém instalações *exclusivamente* dedicadas a estas funções essenciais para a produção do serviço de transporte (estacionamento/resguardo, manobra e formação de comboios), é certo que estas instalações existem no universo das instalações de serviço geridas pela IP, estando geralmente presentes nas áreas das estações de maiores dimensões, como por exemplo na área da estação de Santa Apolónia, onde existem linhas disponíveis para realizar a manobra, composição e estacionamento de comboios.

Para além disso, a IP cobra aos operadores pelo serviço de estacionamento de material, possuindo, portanto, instalações onde é possível realizar a atividade de resguardo / estacionamento de material circulante.

Deste modo e tendo em conta que as instalações para resguardo / estacionamento / formação / triagem são fundamentais para o exercício dos direitos de acesso à infraestrutura, a IP deveria prestar informação onde elas estão disponíveis e as condições do respetivo acesso.

Para além do referido constata-se também no Rail Facilities Portal que não há referência a nenhuma instalação de serviço para resguardo / estacionamento de material circulante.

66. Instalações de manutenção

A IP referiu que não dispunha de nenhuma instalação dedicada à manutenção de material circulante dos operadores ferroviários, o que não se questiona.

No Anexo 7.2.B do Diretório de Rede de 2023 – Instalações com ligação à RFN, a IP identifica um conjunto de instalações de serviço, pertencentes à GMF (2) e à EMEF (10), estas últimas que, entretanto, passaram a integrar a CP-Comboios de Portugal, pelo que a referência necessita de ser atualizada.

É ainda do conhecimento público que a MEDWAY M&R passou a realizar manutenção de material circulante, contudo tal não estava refletido no Diretório de Rede.

A IP deverá recolher informação dos operadores ferroviários e as empresas de manutenção sobre as instalações de manutenção que operam, fixas e móveis, no sentido de ser atualizado o Diretório da Rede.

O Rail Facilities Portal identifica apenas três instalações de manutenção, referindo que uma delas - a oficina do Poceirão - é operada pela IP, o que revela inconsistência entre as várias informações publicamente disponíveis.

67. Outras instalações técnicas, incluindo instalações de limpeza e de lavagem

A IP refere que não dispõe de outras instalações técnicas.

Constata-se, contudo, que no ponto 7.3.11 - Placas Giratórias e Tomadas de Água, a IP referiu que disponibiliza Placas Giratórias nas estações da Régua e Tua, e tomadas de água nas estações da Régua, Tua e Pinhão para a realização do Comboio Histórico a Vapor na Linha do Douro.

Dado se tratar de instalações técnicas que podem ser incluídas no âmbito da definição de “Outras instalações técnicas”, considerou-se que a IP deveria reformular a informação e colocá-la sobre o título de “Outras instalações técnicas”.

Relativamente às instalações de limpeza e lavagem de material circulante, e instalações fixas ou móveis de descarga de WC’s, o “Anexo 7.2.B – Instalações com ligação à RFN” do Diretório de Rede de 2023 não referiu a existência de nenhuma, sendo certo que elas existem e estão operacionais, e deveriam estar referenciadas nos Diretórios de Rede.

Neste sentido considerou-se que a IP deveria integrar as placas giratórias no âmbito das “Outras instalações técnicas” e produzir o respetivo documento de identificação conforme “Anexo 7.1 – Modelo de documento de informação das instalações de serviços” e descrever as instalações de limpeza e lavagem de material circulante existentes na RFN no Anexo 7.2.B. ou equivalente, no âmbito de próximos Diretórios de Rede.

68. Instalações portuárias, marítimas e fluviais

A IP referiu que não dispõe de nenhuma instalação portuária, marítima ou fluvial.

Constata-se que o “Anexo 7.2.B – Instalações com ligação à RFN” do Diretório de Rede de 2023 menciona as instalações portuárias ligadas à RFN, contudo, não menciona os terminais de mercadorias ou outras instalações de serviço que possam existir nesses portos.

Sendo uma informação relevante para o mercado de transporte ferroviário de mercadorias, a IP deveria incluir nos Diretórios de Rede informação sobre as instalações de serviço existentes nas áreas de jurisdição dos portos nacionais, nomeadamente as referentes a terminais de mercadorias, e as instalações para triagem e instalações de formação das composições, incluindo instalações de manobra, que possam eventualmente existir.

69. Meios de socorro

A IP referiu que, para a prestação de socorro ferroviário em caso de perturbação da circulação resultante de falha técnica ou acidente, realizada nos termos previstos no artigo 54.º do DL 217/2015, tomará todas as medidas e disponibilizará os meios necessários para restabelecer a situação normal, podendo para o efeito utilizar os recursos, conforme exposto na IET 96 – Plano de Emergência Geral, particularizado na ICET 296 – Planos de Emergência Específicos e quantificado no seu Anexo 1 – Socorro Ferroviário.

O Rail Facilities Portal não identifica nenhuma instalação de serviço com meios de socorro em Portugal.

IV.5.5 – CORREÇÕES REALIZADAS PELA IP NO DR 2024 E 1ª ADR 2024

70. Relativamente às diversas ações corretivas preconizadas pela AMT sobre as instalações de serviço, a IP informou que tinha procedido às seguintes ações corretivas:

- 70.1. “Informação aos operadores de instalações de serviço "que dispõem do Rail Facilities Portal" para a publicação da informação exigida pelo Regulamento de Execução (EU) 2177/2017” - Foi incluída referência no ponto 7.1. do documento;
- 70.2. “Complemento dos Anexos com "identificação de todas as instalações de serviço, dos vários tipos descritos no nº 2 do Anexo II do DL 217/2015, pertencentes à Rede Ferroviária Nacional ou privadas, mas conectadas àquela rede” - Foram atualizados os Anexos 7.2.A e 7.2.B, em conformidade com o solicitado;
- 70.3. “Reformular a informação relativa a placas giratórias e tomadas de água esta informação, anteriormente constante do ponto 7.3.11. Instalações específicas de Placas Giratórias e Tomadas de água” - foi movida para o ponto 7.3.7. Outras Instalações Técnicas;
- 70.4. Produção do documento de informação estabelecido no Regulamento de Execução (EU) 2177/2017 relativo à matéria e aos recursos afetos à prestação de socorro ferroviário - Foram atualizados os Anexos 7.2.A e 7.2.B, em conformidade com o solicitado.
- 70.5. Já para o processo de consulta do Diretório de Rede de 2026 a IP informou que foi atualizado o Anexo 7.2.B Instalações com ligações à RFN, com a

inclusão de novas Instalações e a atualização da tipologia das instalações de forma a estar alinhada com o disposto no Anexo II do DL 127/2025, conforme recomendação da AMT.

- 70.6. Deste modo com as alterações já produzidas considera-se terem existido avanços na informação prestada na 1ª Adenda do Diretório de Rede de 2024 sobre as instalações de serviço. Contudo, a informação disponível está incompleta e ainda não preenche os requisitos definidos no n.º 2 do artigo 4.º do Regulamento de Execução (UE) 2177/2017.

Considera-se que a IP deverá completar em próximos Diretórios de Rede e Adendas a Diretórios de Rede as informações regulamentarmente previstas das instalações de serviço que gere, recomendando-se que, dado o volume da informação a tratar, utilize uma plataforma eletrónica, designadamente a proporcionada pelo Rail Facilities Portal da RNE - Rail Net Europe, associação da qual a IP é membro efetivo. Nesta plataforma já foi carregada alguma informação sobre instalações de serviço operadas pela IP, mas essa informação ainda se encontra muito incompleta e com alguns erros.

IV.6 – TARIFAS DOS SERVIÇOS ADICIONAIS E AUXILIARES E DOS PRESTADOS EM INSTALAÇÕES DE SERVIÇO.

IV.6.1 – CONTEXTO

71. Para além dos serviços prestados e incluídos no âmbito do PMA, a IP presta também aos operadores ferroviários um leque diversificado de serviços conexos com a atividade de transporte ferroviário, serviços que no Anexo II do DL 217/2015 são referenciados em três tipologias diferentes: serviços prestados em instalações de serviço, serviços adicionais e serviços auxiliares.

72. Os serviços prestados pela IP em instalações de serviço são os seguintes:

- Utilização de estações e apeadeiros;
- Disponibilização de instalações operacionais em estações;
- Consumos dos equipamentos de operadores em áreas comuns das estações;
- Fornecimento de informações de natureza comercial;
- Instalações específicas de Placas Giratórias e Tomadas de Água.

73. Os serviços adicionais prestados pela IP são os seguintes:

- Serviços administrativos de conferência de dados em subestações e a repartição de consumos entre operadores relativos à energia para tração;
- Serviço de estacionamento de material circulante;
- Serviço de manobras.

74. Os serviços auxiliares prestados pela IP são os seguintes:

- Abastecimento de água;
- Abastecimento de gasóleo;
- Tratamento comercial de mercadorias;
- Pesagem;
- Outras atividades.

75. A tarifação aplicada pela IP aos três tipos de serviços anteriormente referidos é fundada na metodologia “*cost based*”, sendo que nalguns tipos de serviço, foi aplicado um desconto como adiante se ilustra.

IV.6.2 – ANÁLISE DAS DISPOSIÇÕES DO DIRETÓRIO DE REDE

76. O tarifário inscrito na 1ª Adenda ao Diretório de Rede de 2024 e que vigora no horário de serviço de 2024, foi estabelecido da seguinte forma:

77. Serviços prestados pela IP em instalações de serviço:

77.1. Utilização de estações e apeadeiros

A tarifas inscritas em Diretório da Rede 2024 e na 1ª ADR 2024, refletem a atualização do referencial de custos reais alocados ao serviço, mas igualmente a incorporação da metodologia de estabilização por aplicação de média móvel aos custos diretamente imputáveis, considerando os resultados dos últimos 5 anos/exercícios encerrados.

De forma a não criar uma grande disrupção no tarifário e garantir a manutenção da capacidade para pagar por parte dos operadores de passageiros, foi considerado pela IP um fator de recuperação de custos de apenas 50%.

Deste modo o tarifário resultante para vigorar em 2024 é apresentado na tabela seguinte, onde se evidenciam também os aumentos verificados em relação ao ano de 2023.

TIPOLOGIA	DR 2024	DR 2023	VARIAÇÃO
A	0,79	0,77	2,6%
B	0,57	0,55	3,6%
C	0,27	0,23	17,4%
D	0,06	0,06	0,0%

77.2. Disponibilização de instalações operacionais em estações

A definição do nível tarifário teve igualmente como base o apuramento dos custos reais médios no período 2017-2021 alocados a este serviço, com respeito pelo princípio da não-duplicação de custos aplicáveis, face aos custos considerados elegíveis para as tarifas de outros serviços.

A determinação dos custos elegíveis foi realizada apenas para os troços em que se localizam as estações então identificadas para a prestação do serviço. Atendendo à expressão dos valores médios no período 2017 a 2021, a metodologia tarifária passou a incorporar igualmente um fator de recuperação, que se estabelece em 75% para ajustamento à capacidade para pagar do mercado.

Deste modo o tarifário resultante para vigorar em 2024 é apresentado na tabela seguinte, onde se evidenciam também os aumentos verificados em relação ao ano de 2023.

TIPOLOGIA	DR 2024	DR 2023	VARIAÇÃO
A	2,3	2,23	3,1%
B	1,68	1,58	6,3%
C	0,93	0,86	8,1%
D	0,25	0,24	4,2%

77.3. Fornecimento de informações de natureza comercial

Para o Horário Técnico de 2024, o tarifário resulta da tarifa horária de mão de obra de um operador de comando ferroviário de circulação em 2023 x a duração média da prestação (em minutos) / 60.

- **Mensagens difundidas por teleindicação**

Valorização do recurso alocado
= tarifa de mão-de-obra de Operador de comando ferroviário para 2024 = 36,68 euros/hora;

Tarifa aplicável = 40 minutos x 36,68 euros / 60 minutos = **24,45 euros/prestação.**

Relativamente ao tarifário de 2023 que era de **22,49 euros/prestação**, verificou-se em 2024 um aumento de **8,7%**.

- **Anúncios de voz**

Valorização do recurso alocado
= tarifa de mão-de-obra de um Operador de comando ferroviário para 2024 = 36,68 euros/hora;

Tarifa aplicável = 90 segundos x 36,68 euros / 3600 segundos = 0,92 euros/prestação.

Relativamente ao tarifário de 2023 que era de **0,84 euros/prestação.**, verificou-se em 2024 um aumento de **9,5%**.

77.4. Instalações específicas de Placas Giratórias e Tomadas de Água

Para o Horário Técnico 2023, o tarifário resulta exclusivamente do custo anual referentes à manutenção dos equipamentos dividido pelo número médio de comboios que utilizam a instalação durante um ano. A tarifa é aplicada por cada comboio que utiliza a instalação, sendo em 2023:

$Tp = 3\ 146,40 \text{ euros/ano} / 88 \text{ comboios/ano} = \mathbf{35,75 \text{ euros/comboio.}}$

Relativamente ao tarifário de 2023 que era de **34,83 euros/comboio** verificou-se em 2024 um aumento de **2,6 %**.

78. Serviços adicionais prestados pela IP:

78.1. Serviços administrativos de conferência de dados em subestações e a repartição de consumos entre operadores relativos à energia para tração.

As tarifas aplicadas dividem-se em duas tipologias:

- Serviço Simples, que inclui a conferência de dados em subestações, cujo contrato de fornecimento é detido pela IP e onde existe um único operador ou quando todos os operadores acordam entre si uma chave de repartição de consumos;
- Serviço Complexo, que inclui a conferência de dados, repartição de consumos em subestações em que não haja acordo entre todos os operadores na aplicação de uma chave de repartição de consumos.

Em ambos os serviços o valor da tarifa aplicável foi calculado atendendo à duração média mensal de cada atividade e recursos humanos alocados, tendo como critério apenas repassar os custos internos associados.

Para 2024 as tarifas aplicadas pela IP são:

Tarifa de Serviço Simples $T_s = 4 \text{ horas/mês} \times 40,65 \text{ euros/hora} = 162,24 \text{ euros/mês}$

Tarifa de Serviço Complexo $T_c = (4 \text{ horas/mês} + 8 \text{ horas/mês}) \times 40,65 \text{ euros/hora} = 486,72 \text{ euros/mês}$

Os valores de 2024 representam relativamente a 2023 um aumento de **8,2%** para os serviços simples e **7,6 %** para os serviços complexos.

78.2. Serviço de estacionamento de material circulante.

A metodologia proposta para o cálculo da tarifa de serviço adicional de estacionamento de material circulante, de valor único para a rede e não diferenciada por tipologia de linha, foi reformulada de forma a estar alinhada com os critérios inscritos no Decreto-Lei nº217/2015, republicado pelo Decreto-Lei nº124-A/2018, quanto à prestação de serviços adicionais.

Tal alinhamento traduziu-se na correlação entre custos reais e efetiva utilização, sendo que ainda se procedeu à simplificação das quantidades relevantes, passando a ser determinada e aplicada uma tarifa por minuto, eliminando os arredondamentos de horas e valorizando o consumo efetivo.

Contudo, atendendo à expressão dos custos envolvidos, a metodologia incorpora igualmente um fator de recuperação de apenas 50%, que pretende o ajustamento à capacidade para pagar do mercado.

Assim, para o Diretório da Rede 2024, foi considerada uma tarifa aplicável T_e , na unidade de euros/minuto, tal que:

$T_e = (\text{Custos linhas serviço} \times \text{Fator de recuperação}) / \text{Minutos de estacionamento efetivo}$

$T_e = (5\,125\,143,98 \text{ euros} \times 0,50) / 88\,135\,594 \text{ minutos}$

$T_e = 2\,562\,571,99 \text{ euros} / 88\,135\,594 \text{ minutos} = \mathbf{0,0291 \text{ euros/minuto}}$.

A tarifa de estacionamento em vigor no DR de 2023 foi de **0,0271 euros/minuto**, sendo que a tarifa de 2024 representa um aumento de **7,3 %**.

78.3. Serviço de manobras

A prestação do serviço de manobras é valorizada em função da mobilização de meios humanos, traduzida em minutos efetivos, em que se considera o tempo desde o início da mobilização dos meios humanos necessários à realização da atividade de manobra até ao momento em que estes ficam disponíveis para a realização de outra atividade.

A tarificação do serviço adicional de manobras é composta por dois escalões que se diferenciam pelo fator tempo, grandeza associada ao nível de complexidade das operações envolvidas: Curta duração e Longa duração.

Com a aplicação da formulação $T_{\text{manobras}} = \text{Tempo médio da manobra} \times \text{Tarifa do recurso necessário para 2024}$, obtém-se o valor em euros por manobra de referido no quadro seguinte e respetivo aumento relativamente a 2023:

TIPOLOGIA	DR 2024	DR 2023	VARIAÇÃO
Curta duração	5,95	5,93	0,34 %
Longa duração	26,87	26,8	0,26 %

79. Serviços auxiliares prestados pela IP

As tarifas aplicáveis aos serviços auxiliares são definidas para cada tipo de atividade prestada, tendo em conta o tempo médio necessário para operacionalizar a atividade e o valor hora do recurso humano alocado:

$\text{Tarifa auxiliares} = \text{Tempo médio de serviço} \times \text{Tarifa do recurso necessário para 2024}$.

Pela aplicação da fórmula resultam os seguintes valores em euros por serviço realizado, e o respetivo aumento em relação a 2023:

TIPO DE SERVIÇO AUXILIAR	DR 2024	DR 2023	VARIAÇÃO
Abastecimento de água	8,42	8	5,25%
Abastecimento de gasóleo	7,24	6,88	5,23%
Tratamento comercial de mercadorias	9,5	9,48	0,21%
Pesagem	11,12	11,09	0,27%
Outras atividades	16,41	16,36	0,31%

IV.6.3 - ANÁLISE DA CONFORMIDADE

80. No n.º 11 e 12 do “Artigo 31.º - “Princípios de tarifação” do DL 217/2015” são estabelecidos os princípios da tarifação dos serviços prestados em instalações de serviços e dos serviços adicionais e auxiliares conforme descrito abaixo:

11 — A taxa devida pelo acesso às vias nas instalações de serviço previstas no n.º 2 do anexo II ao presente decreto-lei, e pela prestação de serviços nessas instalações não pode ser superior ao custo da sua prestação, acrescido de um lucro razoável.

12 — Caso os serviços previstos nos n.ºs 3 e 4 do anexo II ao presente decreto-lei, sob a designação de serviços adicionais e auxiliares, sejam oferecidos por um único prestador, a taxa cobrada pelo serviço não pode exceder o custo da sua prestação, acrescido de um lucro razoável.

81. Constata-se assim que o princípio da tarifação é o do apuramento dos custos da prestação aos quais pode ser adicionado um lucro razoável, que é definido no na alínea y) do artigo 3.º do mesmo Decreto-Lei como (*sic*):

y) «Lucro razoável», uma taxa de remuneração dos capitais próprios que tem em conta o risco, nomeadamente para as receitas, ou a ausência de risco, suportado pelo operador da instalação de serviço, e que é consentânea com a taxa média para o setor em causa nos últimos anos;

82. Do exposto verifica-se que as tarifas aplicadas pela IP aos serviços prestados em instalações de serviços e nos serviços adicionais e auxiliares foram estabelecidas com base nos custos reais, sendo que no caso da utilização de estações e apeadeiros na disponibilização de instalações operacionais em estações e no estacionamento, foram considerados descontos de, respetivamente 50% , 25% e 50%, com o fundamento de não se aumentar

substancialmente o nível de custos a impor, garantindo a capacidade das empresas para pagar.

- 83. Deste modo as tarifas praticadas pela IP nos serviços prestados em instalações de serviços e nos serviços adicionais e auxiliares respeitam os princípios definidos no DL 217/2015 de serem baseados nos custos, tendo a IP prescindindo de adicionar um lucro razoável e nalguns serviços específicos aplicar descontos.**

VIII – CONCLUSÃO E MEDIDAS CORRETIVAS

84. O projeto do Diretório de Rede de 2024 foi sujeito à consulta prévia das empresas ferroviárias interessadas, que tiveram oportunidade de expressar as suas reflexões, correções e comentários sobre esses documentos, tendo a IP analisado os respetivos comentários e procedido às correções que entendeu justificadas.
85. A AMT não recebeu da parte das empresas ferroviárias qualquer recurso apresentado ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo 56.º do DL 217/2015 relativamente às matérias contidas no Diretório de Rede de 2024, pelo que se assume que o seu conteúdo foi aceite pelas empresas de transporte ferroviário.
86. A 1ª Adenda do Diretório de Rede de 2024 não foi sujeita a consulta das empresas interessadas por substancialmente só ter sido aplicada uma redução das tarifas do segmento de mercadorias e de marchas de serviço, e desse modo as alterações introduzidas proporcionarem um regime mais favorável aos interessados, aplicando-se nestes termos o definido no CPA.
- 87. Da análise efetuada à estrutura e conteúdo da 1ª Adenda ao Diretório de Rede de 2024 conclui-se que globalmente este documento cumpre com as disposições do DL 217/2015, propondo-se a sua validação ao abrigo do disposto no n.º 1 do Artigo 27.º, do DL 217/2015, alterado e republicado pelo Decreto-lei n.º 124-A/2018, de 31 de dezembro.**
88. Sem prejuízo da validação global referida no ponto anterior, subsistem, no entanto, aspetos que carecem de desenvolvimento e melhoria em próximas edições do Diretório de Rede ou em Adendas aos Diretórios de Rede, os quais foram identificados, analisados e justificados nos capítulos antecedentes e para os quais se elencam seguidamente as correspondentes medidas corretivas:
- 88.1. Reitera-se a necessidade da IP concluir com urgência o processo conducente ao estabelecimento dos acordos de utilização da infraestrutura

referidos no artigo 28.º do Decreto-lei n.º 217/2015, publicando, os respetivos formulários.

88.2. Para além da apresentação nível qualitativo médio de ocupação resultante do rácio entre o nível entre a capacidade utilizada e a capacidade utilizável (baixo: até 30%, médio: acima de 33% 3 até 66%; alto: acima de 66%), calculado para a totalidade da extensão de cada uma das linhas da RFN, a IP deverá detalhar esta informação informando igualmente:

- O valor concreto do nível quantitativo de ocupação de cada linha;
- Para cada linha a identificação dos níveis de ocupação qualitativos e quantitativos dos seus troços mais característicos, no mínimo, com a desagregação já realizada pela IP para resposta aos pedidos de informação da AMT.

88.3. Considera-se que a IP deverá completar em próximos Diretórios de Rede e Adendas a Diretórios de Rede as informações regulamentarmente previstas das instalações de serviço que gere, recomendando-se que, dado o volume da informação a tratar, utilize uma plataforma eletrónica, designadamente a proporcionada especificamente para o efeito pelo Rail Facilities Portal gerido pela RNE - Rail Net Europe, associação da qual a IP é membro efetivo. Nesta plataforma encontra-se carregada alguma informação sobre as instalações de serviço operadas pela IP, mas essa informação permanece muito incompleta e com incorreções.

89. No âmbito da audiência prévia de interessados foi consultada a IP, S.A que se pronunciou através de comunicação enviada em 12-12-2024, referindo que reconhece o mérito das análises efetuadas no presente Parecer e que genericamente manifesta concordância em relações às conclusões e recomendações propostas, solicitando que as pronúncias das empresas ferroviárias ao Diretório de Rede de 2024 e respetivas respostas da IP S.A., não constem da versão pública do parecer, o que foi atendido pela AMT.

Lisboa, 16 de janeiro de 2025

ANEXO

PRONÚNCIAS DAS EMPRESAS FERROVIÁRIAS E COMENTÁRIOS DA IP, S.A.

[CONFIDENCIAL]