



PARECER N.º 67/AMT/2026

1ª Adenda ao Diretório de Rede de 2025

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

Rede Ferroviária Nacional

Junho 2026
Versão Pública

ÍNDICE

I. SUMÁRIO EXECUTIVO	3
II. ENQUADRAMENTO	5
II.1. Enquadramento Geral	5
II.2. Natureza e competências da AMT	6
II.3. Diretórios da Rede	6
III. ANTECEDENTES	9
IV. O INTERESSE PÚBLICO DA MOBILIDADE INCLUSIVA, EFICIENTE E SUSTENTÁVEL 12	
V. ANÁLISE DA EVOLUÇÃO DOS CUSTOS UNITÁRIO DIRETOS (CUD) NO PERÍODO DE 2018 A 2022	13
VI. Proposta Tarifária do Diretório de Rede da 1ª Adenda ao Diretório de Rede de 2025	17
VII. BENCHMARKING SOBRE A TAXA DE UTILIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA NOS PAÍSES QUE INTEGRAM O IRG-RAIL	21
VIII. CONCLUSÕES	23
IX. RESULTADO DA CONSULTA DE INTERESSADOS	27
X. PROPOSTA DE DECISÃO RELATIVA À HOMOLOGAÇÃO DAS TARIFAS DA 1ª ADENDA AO DIRETÓRIO DE REDE DE 2025	27
ANEXO I – REGRAS DE DETERMINAÇÃO DAS TARIFAS DO PMA	29

I. SUMÁRIO EXECUTIVO

1. A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), no exercício das suas atribuições de regulação económica independente do ecossistema da mobilidade e dos transportes, procede à apreciação das taxas de utilização da infraestrutura ferroviária (TUI) do Pacote Mínimo de Acesso (PMA) constantes na 1.^a Adenda ao Diretório de Rede de 2025, tendo em vista a sua homologação.
2. O presente parecer segue, em termos de estrutura, racional de análise e formatação, o parecer emitido para a homologação das tarifas da 1.^a Adenda ao Diretório de Rede de 2024, atualizando a análise para o ciclo tarifário de 2025, tomando ainda em consideração as pronúncias dos operadores, as respostas da Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP), bem como o estudo de definição de novo modelo regulatório e o Despacho n.º 61/2025-GSEI.
3. No Diretório de Rede de 2025, a IP propôs a atualização das tarifas do PMA com base na média móvel dos Custos Unitários Diretos (CUD) dos exercícios de 2018 a 2022. Este mecanismo dá continuidade à metodologia aplicada em 2024, mas substitui a média 2017-2021 pela média 2018-2022, mantendo como referência normativa o Regulamento de Execução (UE) 2015/909 e o Decreto-Lei n.º 217/2015.
4. De acordo com os primeiros elementos remetidos à AMT pela IP, a atualização proposta para 2025 correspondia, em termos médios, a um acréscimo global de cerca de 6% no tarifário do PMA, verificando-se, todavia, um acréscimo muito mais expressivo no segmento das mercadorias quando comparado com a 1.^a Adenda ao Diretório de Rede de 2024, refletindo, para além do aumento dos custos, também o incremento do fator de implementação progressiva aplicável às mercadorias e às marchas.
5. No processo de consulta do Projeto de Diretório de Rede de 2025 foram recebidas pronúncias da CP, Fertagus, B-Rail, Takargo e Medway, não tendo sido recebidas pronúncias da Captrain e da Continental. As pronúncias incidiram, entre outras matérias, sobre a previsibilidade tarifária, o impacto dos aumentos no equilíbrio económico dos operadores, a fundamentação dos CUD, a qualidade e disponibilidade da infraestrutura, as margens suplementares associadas a intervenções programadas, os serviços adicionais, o processo de faturação e o regime de compensações e penalidades.

6. A IP respondeu aos operadores, sustentando que os tarifários de 2025 refletem a atualização dos referenciais de custos com base na série histórica 2018-2022, que os custos de investimento não integram os custos diretamente imputáveis ao PMA e que a fundamentação dos cálculos foi remetida à AMT para avaliação regulatória. A IP manteve, em termos gerais, na publicação do Diretório de Rede de 2025 a proposta tarifária submetida à consulta, sem prejuízo de clarificações pontuais introduzidas no Diretório de Rede.
7. A AMT procedeu, paralelamente, à elaboração de um estudo de modelo regulatório para a tarifação da utilização da infraestrutura ferroviária, avaliando a legislação europeia e nacional, a experiência comparada, a capacidade do mercado para pagar, a evolução dos custos do gestor da infraestrutura, a segmentação de mercado, os apoios públicos ao transporte ferroviário de mercadorias e diferentes cenários de atualização tarifária para 2025 e 2026.
8. O estudo concluiu que a introdução de um modelo com um período regulatório plurianual é necessária para assegurar previsibilidade, transparência e equilíbrio entre a sustentabilidade financeira do gestor da infraestrutura, a cobertura dos custos diretamente imputáveis e a promoção da competitividade do setor ferroviário, designadamente do transporte de mercadorias, em coerência com os objetivos nacionais e europeus de descarbonização.
9. O referido estudo considerou como modelo regulatório adequado aos objetivos em vista, a aplicação de um fator de eficiência à evolução anual dos custos unitários diretos do gestor da infraestrutura, atendendo, designadamente, à necessidade de incentivar a redução das ineficiências associadas à existência de ativos com vida útil esgotada e ao facto de parte do acréscimo de custos de manutenção desses ativos se refletirem em custos ineficientes.
10. No Despacho n.º 61/2025-GSEI de janeiro de 2026, o Secretário de Estado das Infraestruturas declarou nada opor à proposta da AMT de novo modelo de regulação das atualizações das tarifas do PMA e, relativamente à avaliação da evolução tarifária até 2028, validou o cenário indicado que, com carácter excecional para 2025, suaviza o aumento aplicável ao segmento do transporte ferroviário de mercadorias, tomando como referência a atualização ao nível do IPC estimado no Orçamento do Estado para 2025, de 2,40%, assegurando o Estado a devida compensação financeira ao gestor da infraestrutura do

impacto desta medida, no contexto dos mecanismos previstos no Contrato-Programa entre o Estado e a IP.

11. Assim, ponderados os interesses em presença, entende-se ser juridicamente admissível e regulatoriamente adequado homologar as tarifas do PMA para 2025 inscritas na 1ª Adenda ao Diretório de Rede de 2025 publicado em 05.03.2026, que incluem o ajustamento excecional para o segmento das mercadorias no ano de 2025.

II. ENQUADRAMENTO

II.1. Enquadramento Geral

12. A tarifação da infraestrutura ferroviária constitui uma das dimensões centrais da regulação económica do setor ferroviário, na medida em que influencia simultaneamente a sustentabilidade financeira do gestor da infraestrutura, a concorrência intramodal e intermodal, a entrada e permanência de operadores no mercado e a prossecução dos objetivos de mobilidade sustentável e de descarbonização.
13. O quadro jurídico aplicável encontra-se estruturado, ao nível da União Europeia, pela Diretiva 2012/34/UE, que estabelece o Espaço Ferroviário Europeu Único, e pelo Regulamento de Execução (UE) 2015/909, relativo às modalidades de cálculo dos custos diretamente imputáveis à exploração do serviço ferroviário. No direito nacional, releva o Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na redação em vigor, bem como o quadro estatutário da AMT.
14. A TUI relativa ao PMA deve corresponder aos custos diretamente imputáveis à exploração ferroviária, sem prejuízo das componentes admitidas no regime legal, incluindo as associadas à escassez de capacidade, à segmentação de mercado, a acréscimos de custo admitidos quando a capacidade do mercado o suporte e à necessidade de assegurar sinais económicos coerentes para a utilização eficiente da infraestrutura.

II.2. Natureza e competências da AMT

- 15.** A AMT é uma autoridade administrativa independente, com atribuições de regulação, supervisão e promoção e defesa da concorrência no ecossistema da mobilidade e dos transportes, competindo-lhe assegurar, no âmbito das suas atribuições, a convergência entre mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável, equilíbrio económico dos mercados e proteção dos utilizadores.
- 16.** 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 taxas relativas aos serviços ferroviários do PMA que integram os Diretórios de Rede, definidos e propostos pela IP. 1.
- 17.** A intervenção da AMT na homologação anual da TUI, compreende uma análise de conformidade jurídica, de adequação económica e de proporcionalidade regulatória, à luz dos princípios da não discriminação, transparência, eficiência, previsibilidade e sustentabilidade do sistema ferroviário.

II.3. Diretórios da Rede

- 18.** 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 Rede²», 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”.

¹No que se refere à caracterização do Ecossistema Ferroviário nacional, consultar: 2019: https://www.amt-autoridade.pt/media/3108/relatorio_ecossistema_ferrovuario_portugues_2019.pdf; 2018: https://www.amt-autoridade.pt/media/2523/relatorio_sintese_principais_indicadores_ecossistema_ferrovuario_portugues_2018.pdf; 2017: https://www.amt-autoridade.pt/media/1943/relatorio_ferrovuario_2017.pdf; 2012-2016: https://www.amt-autoridade.pt/media/1651/ecossistema_ferrovuario_portugues_2012_2016.pdf

² O conteúdo dos Diretórios de Rede consta do anexo IV ao DL 217/2015.

- 19.** 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.
- 20.** Neste contexto, o gestor de infraestrutura e os operadores das instalações de serviço devem:
- 20.1.** 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);
- 20.2.** 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;
- 21.** Deve ainda ser considerado o seguinte:
- 21.1.** 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;
- 21.2.** 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.
- 22.** Concretamente, no que se refere à tarifação da infraestrutura:
- 22.1.** 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.³ de medidas regulamentares ou da combinação de incentivos destinados a reduzir os custos no contrato e o nível das taxas através de medidas regulamentares;

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

22.3. Nos termos do artigo 33.º do DL 2017/2015, 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 descontos⁴ nas taxas aplicadas pelo gestor de infraestrutura a uma empresa ferroviária pela prestação de um serviço devem obedecer aos critérios previstos naquele artigo.

23. Nos termos do citado artigo 56.º do DL 2017/2015, compete à AMT, entre outros poderes⁵, 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;

³ Nos termos do artigo 30.º do DL 2017/2015, 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.

⁴ 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.

⁵ 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.

- Processos de repartição das capacidades e aos seus resultados;
- Regimes de tarifação;
- Nível ou à estrutura das taxas de utilização da infraestrutura que têm de 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.

24. 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 empresas⁶, e promover a equidade das regras 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

25. O novo modelo tarifário aplicável ao PMA foi introduzido no contexto da publicação do Diretório de Rede de 2020, em sequência de processo de adaptação ao Regulamento de

⁶ 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.

Execução (UE) 2015/909 e ao Decreto-Lei n.º 217/2015, tendo por base os custos diretamente imputáveis à exploração ferroviária e a segmentação do mercado.

26. Entre 2021 e 2023, as atualizações das tarifas de utilização da infraestrutura foram efetuadas excecionalmente por indexação ao IPC, como medida de mitigação dos efeitos da pandemia no setor dos transportes, e num contexto regulamentar específico de suspensão da obrigatoriedade da aplicação do regulamento 2015/909 o que, em contexto de inflação reduzida, conduziu a aumentos tarifários muito moderados, sem ter em conta a evolução real dos custos da gestão ferroviária. A ocorrência da pandemia COVID-19 e a subsequente crise inflacionista e energética provocada pela guerra de Ucrânia, condicionaram fortemente o nível de atividade ferroviária e a evolução dos custos do gestor da infraestrutura.
27. Para o Diretório de Rede de 2024, a IP propôs uma atualização tarifária com uma nova metodologia assente, não no IPC, mas sim na média móvel dos CUD dos últimos cinco anos (exercícios de 2017 a 2021), correspondendo a um aumento médio de cerca de 20% face ao Diretório de 2023, embora inferior ao acréscimo que resultaria da consideração isolada do CUD do último exercício encerrado (2021) à data da publicação do Diretório de Rede de 2024
28. Os operadores pronunciaram-se criticamente sobre esse aumento, sobretudo quanto à previsibilidade e ao impacto no mercado.
29. A AMT, no parecer de homologação das tarifas da 1.ª Adenda ao Diretório de Rede de 2024, considerou que, no contexto então existente, deveria ser adotada uma solução de compromisso que salvaguardasse a competitividade do transporte ferroviário de mercadorias, sem desconsiderar a sustentabilidade financeira da IP.
30. Na sequência dessa ponderação, foi limitada a atualização do segmento de mercadorias e marchas ao valor do IPC previsto no Orçamento do Estado para 2024, de 2,9%, mantendo-se para o segmento de passageiros a atualização inscrita no Diretório de Rede de 2024, tendo em conta a existência de mecanismos de compensação associados aos contratos de serviço público a que estas empresas de transporte de passageiros estão sujeitas.
31. A compensação da perda de receita do gestor da infraestrutura associada a essa limitação tarifária foi posteriormente enquadrada no âmbito do Contrato-Programa, por despacho da

tutela financeira, tendo assim a IP procedido à publicação da 1.^a Adenda ao Diretório de Rede de 2024, com o valor do tarifário reduzido para o segmento das mercadorias.

- 32.** Para 2025, a IP manteve o mecanismo aplicado em 2024, passando a média móvel do CUD a considerar os exercícios de 2018 a 2022, propondo uma atualização média do PMA de cerca de 6% que foi refletida no tarifário inscrito no Diretório de Rede de 2025, publicado em dezembro de 2023.
- 33.** As pronúncias ao Projeto do Diretório da Rede de 2025 evidenciam, em termos gerais, preocupações transversais quanto à previsibilidade, transparência e fundamentação do modelo tarifário, em especial no que respeita à evolução do PMA, ao cálculo do CUD e aos impactos dos aumentos de tarifas e serviços adicionais na sustentabilidade económica da operação ferroviária.

Foram igualmente suscitadas questões relativas aos critérios de repartição de capacidade, ao tratamento de incompatibilidades entre pedidos, às regras aplicáveis em situações de infraestrutura congestionada e à necessidade de garantir condições de acesso equitativas, transparentes e não discriminatórias.

No plano operacional, foram ainda assinalados impactos decorrentes de obras, interdições, margens suplementares, serviços de manobras e limitações de capacidade, com reflexos na regularidade, competitividade e planeamento da atividade ferroviária.

- 34.** Em resposta, o gestor da infraestrutura justificou, em geral, as opções tarifárias com base na atualização de referenciais de custos e na respetiva submissão à avaliação regulatória, admitindo alguns ajustamentos de redação, clarificação e desenvolvimento futuro, mas remetendo as matérias mais estruturais, designadamente os critérios de repartição de capacidade, para discussão alargada e eventual tratamento posterior em adenda ao Diretório.
- 35.** O aumento tarifário do segmento de mercadorias, quando comparado com a 1.^a Adenda de 2024, revelava-se, porém, significativamente superior (aproximadamente +25,6%), exigindo da AMT uma ponderação autónoma dos impactos e dos objetivos de política pública em presença. Esse estudo e ponderação que foi concretizada através da elaboração do relatório “Tarifação da utilização da infraestrutura ferroviária - Definição de novo modelo de

regulação e propostas de promoção da competitividade do setor ferroviário”⁷ divulgado em março de 2026.

- 36.** Essa ponderação e as metodologias definidas para atualização tarifária foram posteriormente analisadas, validadas e refletidas no Despacho n.º 61/2025-GSEI e concretizadas nas tarifas finais inscritas na 1.ª Adenda ao Diretório de Rede de 2025 que, relativamente ao segmento de mercado das mercadorias, sofreram em 2025 apenas um aumento de 2,4%, em linha com a inflação prevista para esse ano.

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

- 37.** A regulação económica das tarifas ferroviárias deve ser enquadrada no interesse público da mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável, em particular no objetivo de promover a transferência modal para modos de transporte com menores emissões e externalidades ambientais negativas.
- 38.** O transporte ferroviário de passageiros beneficia, em grande medida, de mecanismos de financiamento e compensação pública associados a obrigações de serviço público, a políticas tarifárias sociais e à contratualização da oferta. O transporte ferroviário de mercadorias, pelo contrário, opera essencialmente em regime de mercado, por conta e risco dos operadores, e enfrenta concorrência direta do transporte rodoviário.
- 39.** Esta diferença justifica uma ponderação regulatória específica quanto à capacidade do segmento de mercadorias para suportar aumentos tarifários abruptos, especialmente quando coexistem limitações temporárias de capacidade, interdições, constrangimentos operacionais, necessidade de recuperação de tráfego ferroviário e simultaneamente políticas públicas de apoio ao modo rodoviário.
- 40.** A estabilização de um modelo regulatório plurianual para a atualização TUI deve, por isso, atender não apenas à recuperação dos custos do gestor da infraestrutura, mas também à necessidade de evitar sinais económicos contraditórios com os objetivos nacionais e

⁷ https://www.amt-autoridade.pt/media/5807/relatorio-tarifacao-versao-publica_fev26.pdf

europeus de descarbonização, competitividade do setor ferroviário, desenvolvimento da intermodalidade e promoção de uma concorrência não falseada entre modos de transporte.

- 41.** Nesse sentido foi definido pela AMT um novo modelo regulatório para a atualização tarifária que confere aos operadores ferroviários maior previsibilidade nos encargos a suportar com a utilização da infraestrutura ferroviária, redução do risco de necessidade de revisões frequentes das compensações públicas, e maior coerência entre a regulação tarifária e os objetivos de política pública, evitando sinais que penalizem a utilização do transporte ferroviário enquanto serviço público essencial, a par de incentivos à melhoria do desempenho da gestão da infraestrutura.

V. ANÁLISE DA EVOLUÇÃO DOS CUSTOS UNITÁRIO DIRETOS (CUD) NO PERÍODO DE 2018 A 2022

- 42.** Foram analisadas as bases de custos referentes aos serviços que integram o PMA⁸ incorridos nos anos de 2018, a 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 2025.
- 43.** Efetivamente, a eventual atualização do Custo Unitário Direto (CUD)⁹ à escala da rede para o tarifário do PMA de 2025, que é o elemento base do cálculo das tarifas do PMA constantes nos Diretórios de Rede, com fundamento na média móvel dos custos unitários dos últimos cinco anos (2018-2022) e na circulação de comboios realizada no ano de 2022, teria como consequência o aumento para 2,3 €/ck no Diretório de Rede de 2025 do CUD médio efetivamente aplicado a ambos os segmentos - passageiros e mercadorias -, o que significa a um aumento de cerca de 5,2 % relativamente ao ano de 2024, conforme indicado no Quadro nº1 seguinte.

⁸ 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.

⁹ 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.

Quadro n.º 1 – Tabela de evolução dos custos PMA

Indicador	2018	2019	2020	2021	2022
[Confidencial]					
Comboio- Quilómetro (CK's)	36 134 591	36 354 431	32 821 716 36 354 431*	34 972 411	35 303 146
Custos Unitário Direto (CUD) - Custos reais (*)	2,16 €/CK	2,15 €/CK	2,71 €/CK 2,45€/CK(*)	2,33 €/CK	2,42 €/CK
Método de atualização do Tarifário de Diretório Rede (DR)	DR 2021 Tarifário DR2020 + IPC (0,4)%	DR 2022 Tarifário DR2021 + IPC (1,1%)	DR 2023 Tarifário DR 2022 + IPC (+1,1%)	DR 2024 Média Móvel 5 anos (2017-2021)	1ª ADR 2025 Média Móvel 5 anos (2018-2022) + Fator Eficiência
Fator de Eficiência	–	–	–	–	90%
CUD à escala de rede efectivamente aplicado	DR 2021 Tarifário DR2020 + 0,4 % 1,774 €/CK	DR 2022 Tarifário DR2021 + 1,1% 1,794 €/CK	DR 2023 Tarifário DR 2022 + 1,1% 1,813 €/CK	DR 2024 Média Móvel 5 anos (2017-2021) 2,17 €/CK	1ª ADR 2025 Média Móvel 5 anos (2018-2022) + Fator Eficiência 2,29 €/CK
Evolução tarifária homologada pela AMT	0,40%	1,10%	1,10%	19,67% Pass/ 2,9% Merc.	5,15 % Pass/ 2,4% Merc.

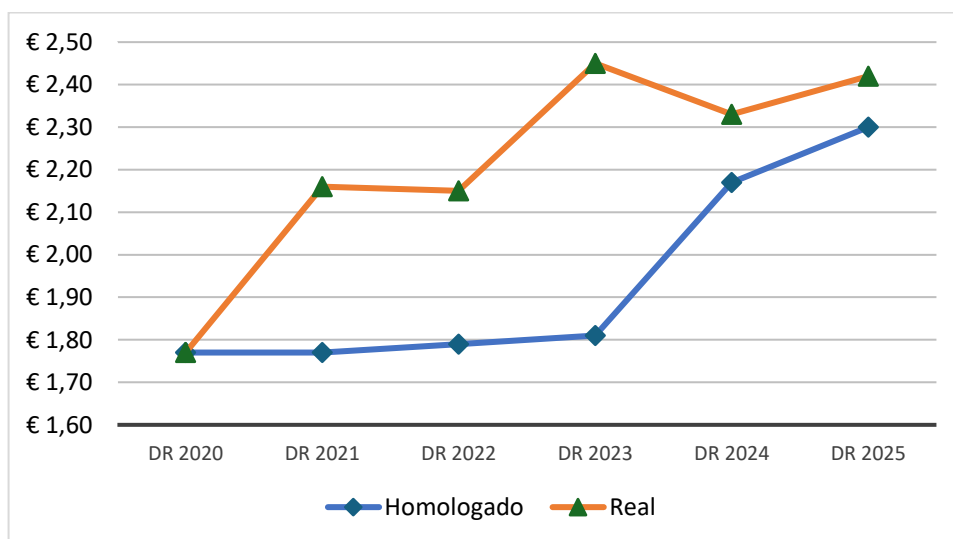
* Considerando CK 2020 = CK 2019, para cancelamento do efeito COVID-19.

Fonte: Elaboração AMT com dados fornecidos pela IP, SA

44. 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.

45. Ao tarifário aplicado especificamente ao segmento de mercadorias no Diretórios de Rede de 2024 e 2025, foi aplicada, por via de determinação regulatória, uma contenção da evolução das tarifas deste segmento, que correspondeu em 2024 a um aumento de 2,9% e correspondeu a 2,4% em 2025, conforme se retira deste parecer.

Gráfico n.º 1 – Evolução do CUD



Fonte: Elaboração AMT com dados fornecidos pela IP, SA

46. A IP, S.A. apresentou como principais causas para os aumentos dos custos ¹⁰ verificados 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.

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

- 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.
- 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.

47. 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, ano em que foram calculados os primeiros custos diretos de acordo com a metodologia de cálculo introduzida pelo Regulamento de Execução

(EU) 909/2015. De facto, no período de 2017 a 2022 verifica-se um agravamento global dos custos PMA (32,78 %) e, bem como dos Custos Diretos (30,59 %) conforme evidenciado abaixo no Quadro n.º 2.

48. Analisando o mesmo período, em termos do Custo Unitário Direto (CUD) á escala da rede, que é o elemento base para o cálculo das tarifas de utilização de infraestrutura, verifica-se um agravamento de 36,67 % mercê da conjugação de dois fatores contributivos: o aumento dos custos diretos em 30,59 % e a diminuição dos comboios quilómetros realizados (-) 4,7 %.

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

[Confidencial]

VI. Proposta Tarifária do Diretório de Rede da 1ª Adenda ao Diretório de Rede de 2025

49. Para a atualização tarifária integrada no Diretório da Rede 2025 e na 1ª Adenda do Diretório da Rede 2025, foi mantida a metodologia aplicada e no Diretório de Rede de 2024, ou seja, a média móvel dos custos diretos dos últimos 5 anos de custos apurados, agora com o ajuste temporal necessário:
- Consideração dos Custos Unitários Diretos de 2018 a 2022;
 - Por correlação direta, aplicação da Capacidade Utilizada de 2018 a 2022, ainda com o ajuste para minimizar efeito da pandemia, pela consideração da capacidade utilizada em 2020 equivalente à capacidade utilizada de 2019.
50. A exceção foi a capacidade utilizada para o cálculo do CUD de 2020, já que a procura nesse ano foi profundamente afetada pelas medidas de contenção da pandemia de COVID-19. Nesse contexto particular, como referido anteriormente, a capacidade aplicada foi a relativa ao ano de 2019.
51. Além da aplicação do modelo tarifário conforme descrito, nesta Adenda foi também introduzida a metodologia definida pela AMT no relatório “Tarifação da utilização da infraestrutura ferroviária - definição de novo modelo de regulação e propostas de promoção

da competitividade do setor ferroviário”¹¹ com aplicação à atualização tarifária do primeiro período regulatório 2025 e 2028. A metodologia definida é a seguinte:

- **Cálculo do CUD eficiente**

- Anualmente é calculado o Custo Unitário Direto real (CUD real) segundo a metodologia aprovada, com fundamento na aplicação das regras do Regulamento de Execução (UE) 2015/909 da Comissão de 12 de junho de 2015, e nos princípios definidos nos artigos 31.º e 32.º do Decreto-Lei n.º 217/2015 de 7 de outubro.
- No ano N, para aplicação no cálculo das tarifas do Diretório de Rede do ano (N+2) é apurado o CUD médio (N+2) resultante da média dos CUD reais dos anos N-1 a N-5, tal que:

$$CUD_{médio}(N+2) = \sum_{i=-1}^{-5} CUD(Ni) / 5$$

- No ano N é calculada a variação entre o CUD médio, calculado para vigorar no ano N+2 e o CUD médio para vigorar no ano N+1:

$$\Delta \text{ CUD médio (N+2)} = \text{CUD médio (N+2)} - \text{CUD médio (N+1)}$$

- Se a variação for positiva, esta é multiplicada pelo fator de eficiência (FE). Se a variação for negativa não há lugar à aplicação do FE.
- Para efeitos do cálculo do CUD eficiente no ano N+2 utiliza-se a fórmula:

$$\text{CUD eficiente (N+2)} = \text{CUD médio (N+1)} + \Delta \text{ CUD médio (N+2)} \times \text{FE (N+2)}$$

- **Cálculo do Fator de Eficiência**

- Anualmente deve ser calculado um fator de eficiência (FE) que tem como racional de aplicação, efetuar um desconto nas tarifas de utilização da infraestrutura, devido aos sobrecustos ocorridos pela manutenção em serviço de ativos que têm a sua vida útil esgotada, dentro do conjunto de ativos Infraestrutura e Plataforma de Via-Férrea, Via e Aparelhos de Via.

¹¹ https://www.amt-autoridade.pt/media/5807/relatorio-tarifacao-versao-publica_fev26.pdf

- No ano N e com dados disponíveis do ano anterior N-1, calculam-se os gastos ocorridos, com todos os ativos do conjunto Infraestrutura e Plataforma de Via-Férrea, Via e Aparelhos de Via, incluindo os com a vida útil esgotada, os com vida útil remanescente até 5 anos e ainda os com vida útil remanescente superior a 5 anos:

$$\text{Gastos totais (N-1)} = (\text{Gastos vida útil} < 0 + \text{Gastos vida útil} < 5 + \text{Gastos vida útil} > 5) \text{ (N-1)}$$

- Nos ativos com a vida útil esgotada é calculado o valor eficiente, descontando nos gastos os sobrecustos ocorridos. Os gastos totais eficientes são a soma de todas as parcelas:

$$\text{Gastos totais eficientes (N-1)} = ((\text{Gastos vida útil} < 0 - \text{Sobrecusto}) + \text{Gastos vida útil} < 5 + \text{Gastos vida útil} > 5) \text{ (N-1)}$$

- O fator de eficiência FE a aplicar na ponderação do CUD do ano N+2 é o ratio entre os gastos eficientes e os gastos totais no ano N-1:

$$\text{Fator de Eficiência (N+2)} = \text{Gastos totais eficientes (N-1)} / \text{Gastos totais (N-1)}$$

52. Como resulta do referido estudo, foram aplicadas pela IP ao tarifário inscrito na 1ª Adenda ao Diretório de Rede de 2025 as metodologias de:

- Média móvel do CUD dos últimos cinco anos a ambos os segmentos
- CUD eficiente a ambos os segmentos
- Suavização, entre 2024 e 2028, do aumento anual tarifário do segmento das mercadorias

53. Resumidamente é apresentado no quadro n.º 3 o resultado das metodologias acima referidas e a previsão do seu impacto financeiro ao longo do período regulatório, que termina em 2028.

Quadro n.º 3 – Extrato do Relatório Tarifação da utilização da infraestrutura ferroviária - definição de novo modelo de regulação e propostas de promoção da competitividade do setor ferroviário”

Tabela 40 - Evolução do aumento das tarifas médias de cada segmento com fator de eficiência e CAGR no segmento das mercadorias, depois de 2025

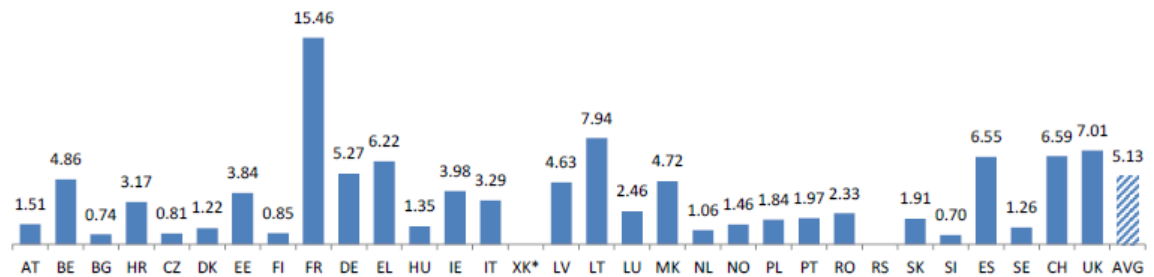
ANO	TUI Média Total	TUI Média Passageiros	% aumento anual	TUI Média Mercadorias	% aumento anual	Rendimento TUI	% aumento anual
2024	2,31	2,45 €	–	1,44 €	–	85 385 489 €	–
2025	2,43	2,58 €	5,39%	1,47 €	2,40%	90 302 676 €	5,76%
2026	2,57	2,72 €	5,23%	1,66 €	12,33%	96 538 355 €	6,91%
2027	2,68	2,82 €	3,90%	1,86 €	12,33%	101 606 926 €	5,25%
2028	2,76	2,88 €	2,13%	2,09 €	12,33%	105 374 497 €	3,71%
Total						479 207 943 €	

VII. BENCHMARKING SOBRE A TAXA DE UTILIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA NOS PAÍSES QUE INTEGRAM O IRG-RAIL

- 54.** A informação mais recente sobre as TUI aplicadas na maioria dos países europeus diz respeito ao ano de 2025¹², e foi publicada pelo IRG-Rail no “13th Annual Market Monitoring Working Document – March 2025”.
- 55.** 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:
- 55.1.** Diferenças na implementação da Diretiva 2012/34/UE, relativamente aos custos imputados pelos gestores da infraestrutura;
 - 55.2.** O nível de sobretaxas;
 - 55.3.** A inclusão ou exclusão de cobranças da utilização das estações no PMA;
 - 55.4.** Abordagens de cobrança diferentes para serviços de passageiros e de mercadorias, bem como diferentes esquemas de subsídios de apoio ao transporte ferroviário.
- 56.** 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.

¹² Todos os valores apresentados nesta subsecção referem-se ao ano de 2021.

FIGURE 13 – TRACK ACCESS CHARGES PER TRAIN-KM PAID FOR THE MINIMUM ACCESS PACKAGE TO INFRASTRUCTURE MANAGERS IN 2023
(in Euro per train-km)



Fonte: IRG-Rail -13th Annual Market Monitoring Working Document - March 2025

57. Da análise do gráfico retira-se que a TUI média global (transporte de passageiros e de mercadorias) em Portugal em 2023 foi de 1,97 €/CK e a média europeia foi de 5,13 €/CK, ou seja a TUI portuguesa foi 61,6 % inferior à média europeia. Existem 12 países com taxas médias inferiores a PT e 16 países com taxas superiores.
58. Desagregando o valor global da TUI pelas componentes do transporte de passageiros e do transporte de mercadorias, os gráficos apresentados nas figuras seguintes permitem concluir o seguinte:

TAC per passenger train-km (in Euro)

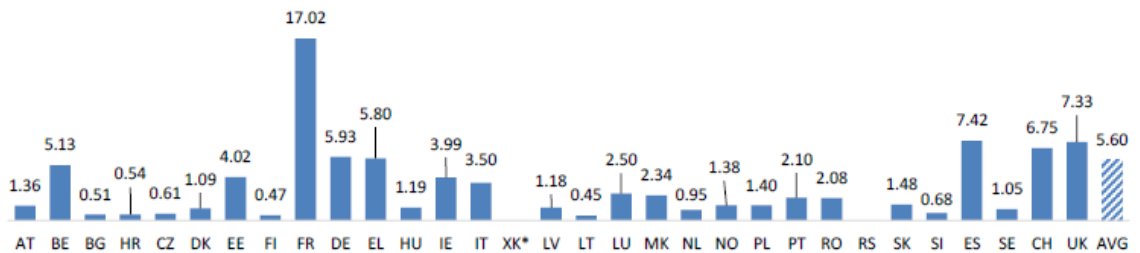
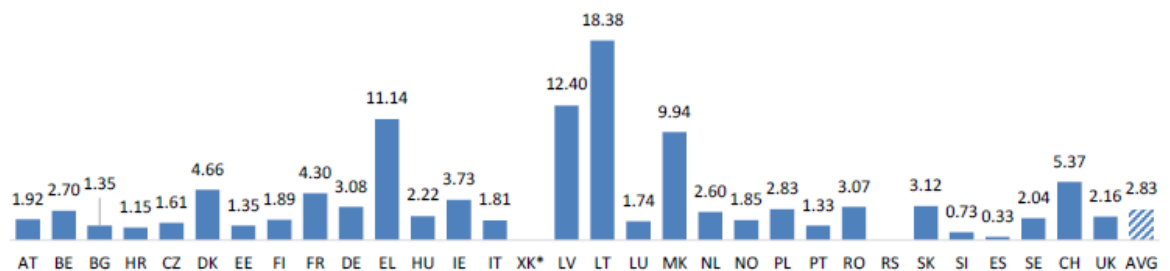


FIGURE 19 – TRACK ACCESS CHARGES PAID PER TRAIN-KM AND TONNE-KM FOR FREIGHT SERVICES IN 2023⁸

TAC per freight train-km (in Euro)



Fonte: IRG-Rail -13th Annual Market Monitoring Working Document - March 2025

- 59.** A TUI cobrada no segmento do transporte de passageiros em Portugal no ano de 2023 foi de 2,10 €/CK e a média europeia foi de 5,60 €/CK, ou seja, a TUI do segmento de passageiros em Portugal está 62,5% abaixo da média. Existem 16 países com taxas inferiores a PT e 12 países com taxa superiores.
- 60.** A TUI no segmento do transporte de mercadorias em Portugal, em 2023 foi de 1,33 €/CK e a média europeia foi de 2,83 €/CK, ou seja, a TUI em Portugal está 53,0% abaixo da média. Só três países têm valores da TUI aplicados às mercadorias mais reduzidos do que Portugal, e existem 25 com taxas superiores.

VIII. CONCLUSÕES

- 61.** 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, elaborados pela IP, S.A.
- 62.** 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 definem.
- 63.** 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.
- 64.** À data de elaboração e publicação do Diretório de Rede de 2025, em 2023, 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.

- 65.** 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 dos Diretórios de Rede, foram excecionalmente atualizadas por indexação ao IPC, como medida de mitigação dos efeitos da pandemia no setor dos transportes, e num contexto regulamentar específico de suspensão da obrigatoriedade da aplicação do Regulamento 2015/909, o que num cenário de baixa inflação verificado até 2022 conduziu a valores bastantes modestos de atualização tarifária (0,4 % a 1,1 %).
- 66.** No período de 2017 a 2023 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.
- 67.** Para vigorar no ano de 2025 a IP, S.A definiu em 2023 um tarifário com fundamento na média dos custos diretos associados aos serviços prestados no contexto do PMA, apurados nos anteriores últimos cinco anos (2018-2022) .
- 68.** Como o Diretório de Rede de cada ano é publicado no ano N-2, assim o Diretório de 2025 foi publicado em dezembro de 2023, sendo, portanto, os custos diretos calculados relativamente ao ano de 2022, ano com as contas já encerradas.
- 69.** A atualização do CUD médio de 2022 (2,29 €/ck) representava um acréscimo de cerca de + 5,2 % relativamente ao CUD do ano de 2021 (2,17 €/ck), que é ainda assim, um valor atenuado, pois caso só fossem tomados em consideração os custos diretos apurados sem aplicação da média móvel, o CUD de 2022 seria de 2,42 €/CK, ou seja + 11,5% em vez de + 5,15%.
- 70.** 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.

- 71.** 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.
- 72.** Assim e considerando que é necessário dar sentido de urgência às medidas de recuperação da sustentabilidade do nosso planeta no âmbito das transições ambiental, energética e digital, em outubro de 2023 a AMT publicou o estudo “Tarifação da Infraestrutura – Análise e Recomendações”¹³, que se debruça sobre a competitividade do transporte intermodal, com base ferroviária, e o potencial de aumento da sua competitividade e do seu contributo para a descarbonização da economia.
- 73.** O estudo considerou, por isso, e por uma questão de coerência de políticas públicas dirigidas a uma mobilidade sustentável, efetuar um conjunto de recomendações destinadas a promover a sustentabilidade do transporte ferroviário de passageiros e mercadorias, por via de alterações ao regime tarifário – fator decisivo na atratividade do transporte ferroviário - mas numa perspetiva holística.
- 74.** Entre outras recomendações, no estudo recomendou-se no âmbito da tarifação da infraestrutura ferroviária a ponderação da implementação de um período regulatório mínimo de três anos e que a atualização tarifária fosse modulada por um referencial de desempenho do gestor da infraestrutura.
- 75.** Neste contexto e no sentido desenvolver as ações recomendadas no estudo foi posteriormente elaborado pela AMT o Relatório referido no ponto 35, com um primeira versão sujeita a consulta em 2024/2025 e uma versão ajustada em outubro de 2025, que teve como foco principal a tarifação da utilização da infraestrutura ferroviária em Portugal, procurando fundamentar e apresentar uma proposta de definição de um modelo regulatório para a atualização tarifária nos próximos anos,

¹³ <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/>

mas também efetuar propostas de política pública e recomendações para a promoção da competitividade do setor ferroviário.

76. Como resultado dos estudos e análises realizadas para a elaboração desse relatório foi definido um novo modelo regulatório para a atualização das tarifas do PMA, cujo racional se funda na aplicação de um fator de eficiência como incentivo à promoção da diminuição do défice de conservação da infraestrutura ferroviária e à melhoria da sustentabilidade dos serviços de transporte ferroviário.
77. Nesse novo modelo regulatório é definido um primeiro período regulatório até 2028, em que o tarifário a aplicar em cada um dos anos é baseado: no cálculo da média do CUD dos últimos cinco anos; na aplicação de um fator de eficiência ao CUD, ancorado na eficiência do desempenho do gestor da infraestrutura; e, para o segmento de mercadorias, uma suavização do aumento anual do tarifário, compensando o Estado o gestor da infraestrutura pela perda de receita resultante dessa suavização.
78. Dado o impacto deste novo modelo de atualização tarifária na sustentabilidade económico-financeira do gestor da infraestrutura e tendo o Estado a obrigação legal de assegurar esse equilíbrio, o impacto do novo modelo foi analisado pelas tutelas setoriais dos infraestruturas e transportes e das finanças, tendo o modelo sido validado por ambas as tutelas, com os impactos financeiros a serem acomodados no âmbito do Contrato-Programa estabelecido entre o Estado e Gestor da Infraestrutura Ferroviária, conforme Despacho n.º 45/2026-SETF do Senhor Secretário de Estado do Tesouro e das Finanças, datado de 16.01.2026.
79. De referir que embora as empresas ferroviárias tenham apresentado no âmbito do processo de consulta prévia promovido pelo gestor da infraestrutura reservas e preocupações sobre os tarifários do PMA publicados inicialmente no Diretório de Rede de 2025, não foram apresentados recursos ou reclamações formais ao abrigo do disposto no artigo 56.º do Decreto-Lei n.º 217/2015 sobre a 1ª Adenda do Diretório de Rede de 2025 por parte de qualquer empresa de transporte ferroviário, do segmento de passageiros ou mercadorias.

- 80.** Dentro deste enquadramento a IP apresentou na 1ª Adenda do Diretório de Rede de 2025 um tarifário do PMA que dá cumprimento aos requisitos legais estabelecidos na legislação nacional e europeia, ao modelo regulatório de atualização tarifária definido pela AMT, a par de incluir medidas de incentivo à eficiência do desempenho do gestor da infraestrutura e de proteção da competitividade e sustentabilidade de segmento de transporte ferroviário de mercadorias.

IX. RESULTADO DA CONSULTA DE INTERESSADOS

- 81.** Na sequência do ofício AMT refª 01937-CA/2026 de 02-06-2026 a solicitar a pronúncia da IP sobre o projeto do presente parecer e a indicação de matérias sensíveis e confidenciais a não publicar na versão pública do parecer, a IP sugeriu a clarificação no ponto 26 do Capítulo III (Antecedentes) e pontos 28 e 30 do Capítulo VII (Conclusões) de que as atualizações tarifárias de 2021 a 2023 foram efetuadas excecionalmente por indexação ao IPC, unicamente como medida de mitigação dos efeitos da pandemia no setor dos transportes, num contexto regulamentar específico de suspensão da obrigatoriedade da aplicação do Regulamento 2015/909.
- 82.** Como matérias sensíveis a omitir solicitou:
- Quadro 1 – Linhas 1, 2 e 3 – Omissão da informação por se tratar de detalhe de custos de gestão da infraestrutura.
 - Quadro 2 – Total – idem
- 83.** Ambos os pedidos foram atendidos e implementados os respetivos ajustes na versão pública do Parecer.

X. PROPOSTA DE DECISÃO RELATIVA À HOMOLOGAÇÃO DAS TARIFAS DA 1ª ADENDA AO DIRETÓRIO DE REDE DE 2025

- 84.** 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 2025¹⁴ 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;
- Aprovar o presente Parecer N.º 67/AMT/2026
- Dar conhecimento das presentes decisões ao membro do Governo responsável pelas infraestruturas ferroviárias.

¹⁴ Cf. Anexo I

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, o último exercício encerrado).

As tarifas para 2025 resultam da atualização do referencial de custos para a determinação do CUD, correspondente à média dos valores reais dos exercícios encerrados de 2018 a 2022.

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

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

CKi - 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:

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

Ti - Tarifa do troço i

CUD - Custo Unitário Direto

P₁ - 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 na capacidade utilizada dos cinco últimos exercícios encerrados (2018 a 2022), com respeito ao Regulamento de Execução (UE) 2015/909, o CUD médio a considerar é igual a 2,30 €/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, Linha de Guimarães, Linha do Norte, Linha de Cintura, Linha de Cascais, Linha de Sintra, Linha do Sul, Ramal de Braga, Ramal de Alfaias, Ramal de Tomar, Variante de Alcácer, Concordância de Sete Rios, Concordância de Bombel e Concordância de Aqualva.
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 Oeste, Linha do Alentejo, Linha de Sines, Linha do Algarve, Ramal do Lourical, Concordância de Xabregas, Concordância de Verride, Concordância Norte do Setil e Concordância do Poceirão.
Linhas C -linhas de consumo residual maioritariamente utilizadas por Empresas Ferroviárias de mercadorias e passageiros regional	Restantes

A componente – Horário do Comboio (C₃) – 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 TARIFICAÇÃO
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: - Urbanos e suburbanos, - Longo Curso Normal, - Longo Curso Alta Qualidade

SEGMENTO DE MERCADO	DEFINIÇÃO PARA EFEITOS DE TARIFICAÇÃO
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. 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.

SEGMENTO DE MERCADO	DEFINIÇÃO PARA EFEITOS DE TARIFAÇÃO
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 2,30
Utilização infraestruturas catenária e plataformas	P ₁	Tração Elétrica com Plataformas 1,0188
		Tração Elétrica sem Plataformas 1,0121
		Tração Diesel com Plataformas 0,9161
		Tração Diesel sem Plataformas 0,9094
Procura da Linha	C _{2i}	Linhas Tipo A 1,00
		Linhas Tipo B 0,90
		Linhas Tipo C 0,85

COMPONENTES DA TARIFA	PARÂMETROS DE AFETAÇÃO	VALOR DO PARÂMETRO
Horário do Comboio	C ₃	Horário Peak 1,00
		Horário Regular 1,00
		Horário Low 0,85
Segmento de Mercado*	C ₄	Marchas 1,00
		Mercadorias 1,00
		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 aqueles onde a reformulação do tarifário em 2020 implicou maiores alterações, pretendendo-se continuar a introduzi-lo de forma progressiva.

A tabela abaixo apresenta o fator de implementação definido para o período de 2020-2029:

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%	99,0%

3.2. Modelo de Regulação

Há ainda a considerar o novo modelo de regulação da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, com aplicação à atualização tarifária no primeiro período regulatório, o qual vigora entre 2025 e 2028.

A metodologia definida é a seguinte:

Cálculo do CUD

- Anualmente é calculado o Custo Unitário Direto real (CUD real) segundo a metodologia aprovada, com fundamento na aplicação das regras do Regulamento de Execução (UE) 2015/909 da Comissão de 12 de junho de 2015, e nos princípios definidos nos artigos 31.º e 32.º do Decreto-Lei n.º 217/2015 de 7 de outubro.

- No ano N, para aplicação no cálculo das tarifas do Diretório de Rede do ano (N+2) é apurado o CUD médio (N+2) resultante da média dos CUD reais dos anos N-1 a N-5, tal que:

$$CUD_{médio}(N+2) = \sum_{i=-1}^{-5} CUD(Ni)/5$$

- No ano N é calculada a variação entre o CUD médio, calculado para vigorar no ano N+2 e o CUD médio para vigorar no ano N+1:

$$\Delta CUD_{médio}(N+2) = CUD_{médio}(N+2) - CUD_{médio}(N+1)$$

- Se a variação for positiva, esta é multiplicada pelo fator de eficiência (FE). Se a variação for negativa não há lugar à aplicação do FE.

- Para efeitos do cálculo do CUD eficiente no ano N+2 utiliza-se a fórmula:

$$CUD_{eficiente}(N+2) = CUD_{médio}(N+1) + \Delta CUD_{médio}(N+2) \times FE(N+2)$$

Cálculo do Fator de Eficiência

- Anualmente deve ser calculado um fator de eficiência (FE) que tem como racional de aplicação, efetuar um desconto nas tarifas de utilização da infraestrutura, devido aos sobrecustos ocorridos pela manutenção em serviço de ativos que têm a sua vida útil esgotada, dentro do conjunto de ativos *Infraestrutura e Plataforma de Via-Férrea, Via e Aparelhos de Via*.
- No ano N e com dados disponíveis do ano anterior N-1, calculam-se os gastos ocorridos, com todos os ativos do conjunto *Infraestrutura e Plataforma de Via-Férrea, Via e Aparelhos de Via*, incluindo os com a vida útil esgotada, os com vida útil remanescente até 5 anos e ainda os com vida útil remanescente superior a 5 anos:

Gastos_{totais} (N-1) = (Gastos_{vida útil < 0} + Gastos_{vida útil < 5}

+ Gastos_{vida útil > 5}) (N-1)

- c) Nos ativos com a vida útil esgotada é calculado o valor eficiente, descontando nos gastos os sobrecustos ocorridos. Os gastos totais eficientes são a soma de todas as parcelas:

Gastos_{totais eficientes} (N-1) = ((Gastos_{vida útil < 0} – Sobrecusto)

+ Gastos_{vida útil < 5} + Gastos_{vida útil > 5}) (N-1)

- d) O fator de eficiência FE a aplicar na ponderação do CUD do ano N+2 é o ratio entre os gastos eficientes e os gastos totais no ano N-1:

Fator de Eficiência (N+2) = Gastos_{totais eficientes} (N-1) / Gastos_{totais} (N-1)

Considerando a metodologia descrita, para 2025 temos:

CUD_{médio 2025} = 2,30 €/CK e CUD₂₀₂₄ = 2,17 €/CK

FE₂₀₂₅ = 90% (com referência a dados de 2023, disponibilizados em 2024)

Δ CUD_{médio 2025} = CUD_{médio 2025} - CUD_{médio 2024} = 0,13 €/CK

CUD_{eficiente 2025} = CUD_{médio 2024} + Δ CUD_{médio 2025} x FE₂₀₂₅ = 2,29 €/CK

A tabela das tarifas resultantes do modelo tarifário, conjugado com o efeito do fator de implementação e da aplicação do novo modelo de regulação para o primeiro período regulatório (CUD_{eficiente 2025} = 2,29 €/CK), é a que se apresenta de seguida.

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	2,91	2,62	2,33	2,10	2,91	2,62	3,03	2,73	2,33	2,10	2,91	2,62	2,00	1,80	2,00	1,80
	B	2,62	2,36	2,10	1,89	2,62	2,36	2,73	2,45	2,10	1,89	2,62	2,36	1,80	1,62	1,80	1,62
	C	2,48	2,23	1,98	1,78	2,48	2,23	2,58	2,32	1,98	1,78	2,48	2,23	1,70	1,53	1,70	1,53
REGULAR	A	2,91	2,62	2,33	2,10	2,91	2,62	3,03	2,73	2,33	2,10	2,91	2,62	2,00	1,80	2,00	1,80
	B	2,62	2,36	2,10	1,89	2,62	2,36	2,73	2,45	2,10	1,89	2,62	2,36	1,80	1,62	1,80	1,62
	C	2,48	2,23	1,98	1,78	2,48	2,23	2,58	2,32	1,98	1,78	2,48	2,23	1,70	1,53	1,70	1,53
LOW	A	2,48	2,23	1,98	1,78	2,48	2,23	2,58	2,32	1,98	1,78	2,48	2,23	1,70	1,53	1,70	1,53
	B	2,23	2,00	1,78	1,60	2,23	2,00	2,32	2,08	1,78	1,60	2,23	2,00	1,53	1,38	1,53	1,38
	C	2,11	1,89	1,68	1,51	2,11	1,89	2,19	1,97	1,68	1,51	2,11	1,89	1,45	1,30	1,45	1,30

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	2,91	2,62	2,33	2,10	2,91	2,62	3,03	2,73	2,33	2,10	2,91	2,62	1,63	1,44	1,63	1,44
	B	2,62	2,36	2,10	1,89	2,62	2,36	2,73	2,45	2,10	1,89	2,62	2,36	1,46	1,30	1,46	1,30
	C	2,48	2,23	1,98	1,78	2,48	2,23	2,58	2,32	1,98	1,78	2,48	2,23	1,39	1,21	1,39	1,21
REGULAR	A	2,91	2,62	2,33	2,10	2,91	2,62	3,03	2,73	2,33	2,10	2,91	2,62	1,63	1,44	1,63	1,44
	B	2,62	2,36	2,10	1,89	2,62	2,36	2,73	2,45	2,10	1,89	2,62	2,36	1,46	1,30	1,46	1,30
	C	2,48	2,23	1,98	1,78	2,48	2,23	2,58	2,32	1,98	1,78	2,48	2,23	1,39	1,21	1,39	1,21
LOW	A	2,48	2,23	1,98	1,78	2,48	2,23	2,58	2,32	1,98	1,78	2,48	2,23	1,39	1,21	1,39	1,21
	B	2,23	2,00	1,78	1,60	2,23	2,00	2,32	2,08	1,78	1,60	2,23	2,00	1,26	1,10	1,26	1,10
	C	2,11	1,89	1,68	1,51	2,11	1,89	2,19	1,97	1,68	1,51	2,11	1,89	1,17	1,03	1,17	1,03

3.3. Medida de apoio ao segmento de Mercadorias

Adicionalmente, igualmente para vigorar no período entre 2025 e 2028, foi aprovada a seguinte medida de apoio ao segmento de transporte de Mercadorias:

- a) A variação das tarifas de 2025, face às aplicadas em 2024, não devem exercer um aumento de 2,4%, correspondente à estimativa da inflação prevista no cenário macroeconómico do Governo para 2025;
- b) A variação das tarifas entre 2026 e 2028 será efetuada a uma taxa de crescimento anual constante (CAGR – *Compound Annual Growth Rate*), correspondente a +12,33%/ano.

Assim, o tarifário efetivo a aplicar no período de vigência do Horário Técnico de 2025, que integra o modelo tarifário base, o novo modelo de regulação e a medida de apoio descrita para o segmento de mercadorias e marchas (variação máxima de +2,4% face a 2024), é o correspondente à tabela publicada no [Ponto 5.3](#), e que também aqui se apresenta.

