

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****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 31.º, n.º 3,

Considerando o seguinte:

- (1) A necessidade de acelerar a renovação ou a manutenção em resultado da utilização mais intensa da rede pode ser tida em conta para efeitos do cálculo dos custos diretos, na condição de se garantir que apenas são incluídos os custos diretamente imputáveis à exploração do serviço ferroviário.
- (2) Os gestores de infraestrutura têm a obrigação de explorar as redes, mas confrontam-se com restrições que dificultam uma gestão eficaz e o controlo dos custos. Por conseguinte, os Estados-Membros deverão dispor da possibilidade de estabelecer os custos diretos ao nível dos custos de uma prestação de serviços eficiente.
- (3) A fixação das taxas de acesso à via em função dos custos diretamente imputáveis ao serviço ferroviário não deverá traduzir-se em perdas financeiras líquidas nem em ganhos financeiros líquidos do gestor da infraestrutura em resultado da exploração do serviço ferroviário.
- (4) O valor histórico dos ativos deverá ter por base o montante gasto pelo gestor da infraestrutura com a sua aquisição, desde que continue a ser ele o responsável por esses montantes.
- (5) O gestor da infraestrutura não deverá ser autorizado a recuperar o custo do investimento num ativo quando não está obrigado a reembolsar esse custo.
- (6) Uma vez que as modalidades de cálculo do custo diretamente imputável à exploração do serviço ferroviário deverão ser aplicáveis em toda a União, tais modalidades deverão ser compatíveis com os sistemas de contabilidade dos custos da infraestrutura e com os sistemas de dados de custo utilizados atualmente pelos gestores de infraestrutura aplicam atualmente.
- (7) A utilização de previsões de custos ou de níveis de desempenho não deverá dar lugar, nas condições normais de atividade, a níveis mais elevados de custos diretos ou de taxas de acesso à via, nem eventualmente a uma utilização ineficaz da rede. Por conseguinte, deverá utilizar-se o valor histórico dos ativos, só podendo utilizar-se o valor atual se se desconhecer o valor histórico ou o valor atual for mais baixo. Em alternativa, poderão utilizar-se os valores estimados ou de substituição e os custos ou os níveis de desempenho estimados, desde que o gestor de infraestrutura demonstre à entidade reguladora como os determinou e que o fez com objetividade.
- (8) O gestor de infraestrutura só deverá ser autorizado a incluir no cálculo dos seus custos diretos os custos que possa demonstrar, com objetividade e rigor, serem causados diretamente pela exploração do serviço ferroviário. Por exemplo, o desgaste dos sinais de via e dos postos de sinalização não varia com o tráfego, pelo que não deverá ser objeto de uma taxa baseada nos custos diretos ⁽²⁾. Em contrapartida, certos elementos, como a infraestrutura dos aparelhos de via, estão sujeitos a desgaste em resultado da exploração do serviço ferroviário, devendo, por conseguinte, ser parcialmente objeto de uma taxa baseada nos custos diretos. À medida que se vá generalizando a instalação de sensores nos comboios e na infraestrutura, estes aparelhos poderão fornecer informações adicionais sobre o desgaste causado pelo serviço ferroviário.
- (9) O Tribunal de Justiça proferiu um acórdão sobre o cálculo dos custos diretos imputáveis à exploração do serviço ferroviário ⁽³⁾. O presente regulamento tem em conta esse acórdão.

⁽¹⁾ JO L 343 de 14.12.2012, p. 32.

⁽²⁾ O estudo CATRIN traça uma panorâmica sinóptica de vários estudos acerca das características das infraestruturas utilizadas em estudos econométricos dos custos ferroviários de sete gestores de infraestrutura da UE. Seis dos sete gestores de infraestrutura não consideravam que a gestão ou a sinalização do tráfego fosse uma característica útil para os seus estudos econométricos de custos (ver o quadro 13 do documento 1 do estudo CATRIN, p. 40).

⁽³⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça no processo C-512/10, Comissão/Polónia, ECLI:UE:C:2013:338, nos 82, 83 e 84.

- (10) Os equipamentos de alimentação de energia elétrica, tais como cabos ou transformadores, não estão geralmente sujeitos a desgaste em resultado da exploração do serviço ferroviário. Não estão também sujeitos a atrito nem a outros impactos causados pelo serviço ferroviário. Por conseguinte, os custos destes não deverão ser incluídos no cálculo dos custos diretamente imputáveis à exploração do serviço ferroviário. No entanto, os comboios, quando utilizam tração elétrica, desgastam o meio de contacto (o fio de contacto ou o terceiro carril eletrificado) devido à fricção e aos arcos elétricos. Por conseguinte, uma parte dos custos de manutenção e renovação destes meios de contacto poderá ser considerada diretamente imputável à exploração do serviço ferroviário. Os custos de manutenção e renovação de outras componentes do equipamento da catenária podem igualmente agravar-se em resultado da circulação de comboios, que gera tensões mecânicas e elétricas.
- (11) A utilização de veículos ou de linhas ferroviárias com certas características de projeto resulta em níveis diferentes de custos. Os Estados-Membros podem autorizar o gestor da respetiva infraestrutura ferroviária a modular os custos diretos médios, de acordo, nomeadamente, com as melhores práticas internacionais, para que reflitam essas diferenças.
- (12) Segundo um princípio económico consagrado, a tarifação baseada nos custos marginais assegura a utilização ótima da capacidade de infraestrutura disponível. Assim, o gestor da infraestrutura pode decidir utilizar os custos marginais para calcular os custos diretamente imputáveis à exploração do serviço ferroviário.
- (13) Além disso, as melhores práticas internacionais ⁽¹⁾ estabeleceram métodos e modelos, como os modelos econométricos e de engenharia, para o cálculo dos custos marginais da utilização da infraestrutura. Ao mesmo tempo, essas práticas internacionais continuarão a evoluir à medida que se vão realizando outras análises e investigações independentes — verificadas por entidades independentes do gestor da infraestrutura, como a entidade reguladora —, que podem, inclusivamente, ser específicas de um Estado-Membro devido às características especiais da sua infraestrutura. Por conseguinte, o gestor da infraestrutura deverá ser autorizado a utilizar este tipo de modelos para identificar os custos diretos imputáveis à exploração do serviço ferroviário.
- (14) Outros tipos de modelos econométricos ou de engenharia poderão oferecer um grau mais elevado de precisão no cálculo dos custos diretos ou dos custos marginais decorrentes da utilização da infraestrutura. No entanto, a modelização de custos requer um nível mais elevado de qualidade dos dados e de conhecimentos do que os métodos baseados na dedução de determinadas categorias de custos não-elegíveis da totalidade dos custos. Além disso, as entidades reguladoras podem ainda não estar em condições de verificar a conformidade de um cálculo concreto com as disposições da Diretiva 2012/34/UE. Por conseguinte, se estes requisitos mais exigentes forem observados, o gestor da infraestrutura deverá ter o direito de calcular os custos diretos com base em modelos econométricos ou de engenharia, ou numa combinação de ambos.
- (15) As entidades reguladoras deverão poder verificar se os diferentes princípios de tarifação são aplicados em consonância com as informações que lhes foram fornecidas pelo gestor da infraestrutura. O anexo IV da Diretiva 2012/34/UE exige, assim, que o gestor da infraestrutura pormenorize nas especificações da rede a metodologia, as regras e, sendo o caso, as escalas utilizadas, no que respeita aos custos e às taxas.
- (16) Alguns estudos internacionais ⁽²⁾ calcularam o valor dos custos unitários diretos, em estreita colaboração com gestores de infraestrutura. Embora estes estudos tenham analisado vários métodos utilizados nos Estados-Membros para diferentes composições de frota e destinos, verificou-se que o valor dos custos diretos era, em muitos casos, inferior a 2 EUR (a preços e taxas de câmbio de 2005, utilizando um índice de preços apropriado), por comboio-km, para um comboio de 1 000 toneladas. Para reduzir os encargos administrativos das entidades reguladoras, não deverá exigir-se o mesmo grau de pormenor no cálculo dos custos diretos quando estes se situem abaixo daquele valor.
- (17) Por motivos distintos, como os ganhos de produtividade, a difusão de novas tecnologias ou uma melhor compreensão dos fatores geradores de custos, o cálculo dos custos diretos deverá ser atualizado ou revisto periodicamente, à luz, nomeadamente, das melhores práticas internacionais.
- (18) Dado que as empresas ferroviárias necessitam de regimes de tarifação previsíveis e têm expectativas razoáveis quanto à evolução das taxas de utilização da infraestrutura, o gestor da infraestrutura deverá apresentar um plano de introdução progressiva para as empresas ferroviárias que exploram serviços ferroviários cujas taxas possam aumentar significativamente na sequência da revisão da aplicação das atuais modalidades de cálculo, se esse plano for exigido pela entidade reguladora.
- (19) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do comité referido no artigo 62.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34/UE,

⁽¹⁾ Documento D1 do estudo CATRIN coordenado pelo VTI, março de 2008, p. 37-54 e 82-84.

⁽²⁾ Projeto GRACE, coordenado pela Universidade de Leeds, documento D7 «Generalisation of marginal social cost estimates», p. 22-23.

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Objeto e âmbito de aplicação

1. O presente regulamento estabelece as modalidades de cálculo dos custos diretamente imputáveis à exploração do serviço ferroviário, para efeitos da fixação das taxas do pacote mínimo de acesso e das taxas de acesso às infraestruturas que ligam instalações de serviço, referidas no artigo 31.º, n.º 3, da Diretiva 2012/34/UE.
2. O presente regulamento é aplicável sem prejuízo das disposições relativas ao financiamento da infraestrutura ou ao equilíbrio das receitas e despesas do gestor da infraestrutura, estabelecidas no artigo 8.º da Diretiva 2012/34/UE.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- 1) «Custo direto», o custo diretamente imputável à exploração do serviço ferroviário;
- 2) «Custo unitário direto», o custo direto por comboio-km, veículo-km, ou tonelada-km bruta ou uma combinação destes elementos;
- 3) «Centro de custos», uma unidade de negócio do sistema contabilístico do gestor da infraestrutura, ao qual são afetados os custos a fim de os imputar direta ou indiretamente a um serviço comercializável.

Artigo 3.º

Custos diretos à escala da rede

1. Os custos diretos à escala da rede devem ser calculados determinando a diferença entre, por um lado, os custos da prestação dos serviços do pacote mínimo de acesso e do acesso às infraestruturas que ligam instalações de serviço e, por outro lado, os custos não elegíveis a que se refere o artigo 4.º.
2. O Estado-Membro pode decidir que o gestor da infraestrutura utilize, para efeitos do cálculo dos custos diretos à escala da rede, a que se refere o n.º 1, os custos correspondentes a uma prestação de serviços eficiente.
3. O valor dos ativos utilizados para calcular os custos diretos à escala da rede deve basear-se nos valores históricos ou, quando se desconheçam estes valores ou os valores atuais forem inferiores, nos valores atuais. O valor histórico dos ativos deve basear-se nos montantes pagos e documentados pelo gestor da infraestrutura no momento da sua aquisição. Em caso de medidas de redução da dívida do gestor da infraestrutura, no quadro das quais a totalidade ou parte da dívida é assumida por outra entidade, o gestor da infraestrutura deve afetar parte importante do montante reduzido da dívida à redução do valor dos seus ativos e dos correspondentes custos diretos à escala da rede. Em derrogação do disposto no primeiro período, o gestor da infraestrutura pode utilizar valores estimados, valores atuais ou valores de substituição, desde que possam ser determinados com transparência, rigor e objetividade e devidamente justificados à entidade reguladora.
4. Sem prejuízo do disposto no artigo 4.º, se puder determinar os custos com transparência, rigor e objetividade e demonstrar, com base, nomeadamente, nas melhores práticas internacionais, que eles são diretamente imputáveis à exploração do serviço ferroviário, o gestor da infraestrutura pode incluir no cálculo dos custos diretos à escala da rede os seguintes custos:
 - a) Os custos com o pessoal necessário para manter aberto um troço de linha que um candidato requisite para um serviço ferroviário programado fora do horário normal da linha;
 - b) A parte dos custos da infraestrutura dos aparelhos de via, incluindo os aparelhos de mudança de via, sujeita a desgaste em resultado do serviço ferroviário;

- c) A parte dos custos de renovação e manutenção do fio de contacto ou do terceiro carril eletrificado, ou de ambos, e do equipamento de suporte da catenária, diretamente imputável à exploração do serviço ferroviário;
 - d) Os custos com o pessoal necessário para preparar a atribuição de canais horários e o horário, na medida em que sejam diretamente imputáveis à exploração do serviço ferroviário.
5. Os custos utilizados para o cálculo previsto no presente artigo devem basear-se nos pagamentos efetuados ou previstos pelo gestor da infraestrutura. Os custos calculados em conformidade com o presente artigo devem ser determinados ou estimados de forma homogénea com base em dados do mesmo período.

Artigo 4.º

Custos não elegíveis

1. O gestor da infraestrutura não pode incluir no cálculo dos custos diretos à escala da rede os seguintes custos:
 - a) Os custos fixos associados à disponibilização de um troço de linha, que o gestor da infraestrutura tem de suportar mesmo quando não haja circulação de comboios;
 - b) Os custos não associados a pagamentos efetuados pelo gestor da infraestrutura; os custos ou centros de custos que não estão diretamente associados ao fornecimento do pacote mínimo de acesso ou ao acesso às infraestruturas que ligam instalações de serviço;
 - c) Os custos de aquisição, venda, desmantelamento, descontaminação, reposição de coberto vegetal ou arrendamento de terrenos ou outros ativos fixos;
 - d) As despesas gerais com o conjunto da rede, nomeadamente as relativas a salários e pensões;
 - e) Os custos de financiamento;
 - f) Os custos associados à evolução ou obsolescência tecnológica;
 - g) Os custos dos ativos incorpóreos;
 - h) Os custos dos sensores de via e do equipamento de via de comunicações e sinalização, se não forem diretamente imputáveis à exploração do serviço ferroviário;
 - i) Os custos do equipamento de informação, do equipamento de comunicações que não é de via e do equipamento de telecomunicações;
 - j) Os custos associados a casos específicos de força maior, acidentes e perturbações do serviço, sem prejuízo do disposto no artigo 35.º da Diretiva 2012/34/UE;
 - k) Os custos do equipamento de fornecimento da corrente de tração, se não forem diretamente imputáveis à exploração do serviço ferroviário. Os custos diretos decorrentes da exploração de serviços ferroviários que não utilizem este equipamento não podem incluir os custos de utilização do equipamento;
 - l) Os custos associados ao fornecimento das informações referidas no anexo II, ponto 1, alínea f), da Diretiva 2012/34/UE, exceto se imputáveis à exploração do serviço ferroviário;
 - m) Os custos administrativos dos regimes de taxas diferenciadas a que se referem os artigos 31.º, n.º 5, e 32.º, n.º 4, da Diretiva 2012/34/UE;
 - n) A depreciação que não é determinada com base no desgaste real da infraestrutura devido à exploração do serviço ferroviário;
 - o) A parte dos custos de manutenção e renovação das infraestruturas civis que não é diretamente imputável à exploração do serviço ferroviário.
2. Se o gestor da infraestrutura tiver recebido fundos, que não esteja obrigado a reembolsar, para financiar investimentos específicos na infraestrutura e esses investimentos entrarem no cálculo dos custos diretos, os custos a eles associados não podem levar à subida do nível das taxas, sem prejuízo do disposto no artigo 32.º da Diretiva 2012/34/UE.
3. Os custos excluídos do cálculo por força do presente artigo devem ser determinados ou estimados com base no período de referência indicado no artigo 3.º, n.º 5.

Artigo 5.º

Cálculo e modulação dos custos unitários diretos

1. O gestor da infraestrutura deve calcular os custos unitários diretos médios para toda a rede dividindo os custos diretos à escala da rede pelo número total, efetivo ou previsto, de comboios-km, veículos-km ou toneladas-km brutas.

Em alternativa, se demonstrar à entidade reguladora a que se refere o artigo 55.º da Diretiva 2012/34/UE que os valores ou parâmetros referidos no n.º 2 são significativamente diferentes para partes distintas da sua rede, e dividir a rede nessas partes, o gestor da infraestrutura pode calcular os custos unitários diretos médios das várias partes da rede dividindo os custos diretos dessas partes pelo número total, efetivo ou previsto, de comboios-km, veículos-km ou toneladas-km brutas. O período de previsão pode abranger vários anos.

A fim de calcular os custos unitários diretos médios, o gestor da infraestrutura pode combinar o número de comboios-km, veículos-km e toneladas-km brutas, desde que este método de cálculo não altere a relação direta de causalidade com a exploração do serviço ferroviário. Sem prejuízo do disposto no artigo 3.º, n.º 3, o gestor de infraestrutura pode utilizar os custos efetivos ou os custos estimados.

2. Os Estados-Membros podem autorizar o gestor da infraestrutura a modular os custos unitários diretos médios a fim de ter em conta os diferentes graus de desgaste causado à infraestrutura, de acordo com um ou mais dos parâmetros seguintes:

- a) Comprimento do comboio e/ou número de veículos que o compõem;
- b) Massa do comboio;
- c) Tipo de veículo, em particular o seu peso não suspenso;
- d) Velocidade do comboio;
- e) Potência de tração da unidade motora;
- f) Peso por eixo e/ou número de eixos;
- g) Número registado de lisos das rodas ou utilização efetiva de equipamento de proteção contra a patinagem das rodas;
- h) Rigidez longitudinal dos veículos e forças horizontais com impacto na via;
- i) Energia elétrica consumida e medida ou comportamento dinâmico dos pantógrafos ou dos patins de contacto como parâmetro para tarifar o desgaste da catenária ou do carril eletrificado;
- j) Parâmetros da via, em particular os raios de curva;
- k) Outros parâmetros relacionados com os custos, quando o gestor da infraestrutura puder demonstrar à entidade reguladora que os valores, inclusive se for o caso a sua variação, para cada um destes parâmetros são determinados com objetividade e registados.

3. A modulação dos custos unitários diretos não pode resultar no aumento dos custos diretos à escala da rede referidos no artigo 3.º, n.º 1.

4. Os custos adicionais decorrentes da mudança de itinerário de comboios, programado ou não, por iniciativa do gestor da infraestrutura não podem ser incluídos nos custos diretos imputáveis à exploração desses serviços ferroviários. Esta disposição não é aplicável se o gestor da infraestrutura reembolsar a empresa ferroviária desses custos adicionais ou se a mudança de itinerário resultar de um processo de coordenação em conformidade com o artigo 46.º da Diretiva 2012/34/UE.

5. O número total de comboios-km, veículos-km ou toneladas-km brutas, ou a combinação destes elementos, utilizado para os cálculos a efetuar por força do presente artigo, deve ser determinado ou estimado com base no período de referência indicado no artigo 3.º, n.º 5.

Artigo 6.º

Modelos de custos

Em derrogação do disposto no artigo 3.º, n.º 1, e no artigo 5.º, n.º 1, primeiro período, o gestor da infraestrutura pode calcular os custos unitários diretos por meio de modelos econométricos ou de engenharia rigorosamente documentados, desde que possa demonstrar à entidade reguladora que os custos unitários diretos incluem apenas os custos diretos

imputáveis à exploração do serviço ferroviário e, em particular, excluem os custos a que se refere o artigo 4.º. A entidade reguladora pode solicitar ao gestor da infraestrutura que, para fins de comparação, calcule os custos unitários diretos conforme dispõem o artigo 3.º, n.º 1, e o artigo 5.º, n.º 1, ou por meio de um modelo de custos consentâneo com o disposto no primeiro período.

Artigo 7.º

Controlo simplificado

1. Se os custos diretos à escala da rede referidos no artigo 3.º, n.º 1, ou os custos diretos calculados com base nos modelos referidos no artigo 6.º, multiplicados pelo número de comboios-km, veículos-km ou toneladas-km brutas no período de referência, forem equivalentes a menos de 15 % dos custos totais de manutenção e renovação, ou a menos da soma de 10 % dos custos de manutenção e 20 % dos custos de renovação, a entidade reguladora pode efetuar o controlo previsto no artigo 56.º, n.º 2, da Diretiva 2012/34/UE, a respeito do cálculo dos custos diretos à escala da rede, de forma simplificada. Os Estados-Membros podem decidir aumentar as percentagens indicadas, mas não para mais do dobro dos valores indicados.
2. A entidade reguladora pode aceitar o cálculo dos custos unitários diretos médios, a que se refere o artigo 5.º, n.º 1, e os custos unitários diretos médios modulados, a que se refere o artigo 5.º, n.º 2, e/ou os modelos de custos a que se refere o artigo 6.º, sob reserva do controlo simplificado previsto no n.º 1 do presente artigo, se os custos diretos médios, por comboio-km, de um comboio de 1 000 toneladas não excederem 2 EUR (a preços e taxas de câmbio de 2005, utilizando um índice de preços apropriado).
3. O controlo simplificado previsto nos n.ºs 1 e 2 deve ser efetuado separadamente. O controlo simplificado não prejudica o disposto nos artigos 31.º e 56.º da Diretiva 2012/34/UE.
4. A entidade reguladora determinará as modalidades do controlo simplificado.

Artigo 8.º

Revisão dos cálculos

O gestor da infraestrutura deve atualizar regularmente o método de cálculo dos seus custos diretos, tendo em conta, entre outros aspetos, as melhores práticas internacionais.

Artigo 9.º

Disposições transitórias

O gestor da infraestrutura deve apresentar o seu método de cálculo dos custos diretos, bem como, se for o caso, o plano de introdução progressiva, à entidade reguladora até 3 de julho de 2017.

Artigo 10.º

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é aplicável a partir de 1 de agosto de 2015.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 12 de junho de 2015.

Pela Comissão
O Presidente
Jean-Claude JUNCKER