



O TRANSPORTE FERROVIÁRIO NACIONAL NO CONTEXTO DO ESPAÇO FERROVIÁRIO ÚNICO DA UNIÃO EUROPEIA

(RELATÓRIO NO TERMOS DO ARTIGO 59º DO DECRETO-LEI N.º 217/2015, DE 7 DE OUTUBRO)



I.	SUMÁRIO EXECUTIVO	4
II.	INTRODUÇÃO	7
01	Enquadramento do DL 217/2015	7
02	Objeto e âmbito de aplicação do DL 217/2015	7
03	Enquadramento da Diretiva 2012/34/UE “Recast”	9
04	Objetivos da Diretiva 2012/34/UE “Recast”	10
05	Breve apresentação dos «Pacotes Ferroviários»	10
III.	A ENTIDADE REGULADORA	13
06	A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes	13
07	Atribuições da AMT em matéria de regulação ferroviária (Estatutos)	14
08	Funções da AMT em matéria de regulação ferroviária (DL 217/2015)	14
09	Poderes e procedimentos da AMT (Estatutos)	16
10	Poderes da AMT conferidos pelo Decreto-Lei n.º 217/2015	16
IV.	CARATERIZAÇÃO DO GESTOR DA INFRAESTRUTURA E DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE	17
11	Gestor de infraestrutura	17
12	Empresas ferroviárias de passageiros	20
13	Antecedentes históricos recentes	20
14	A CP - Comboios de Portugal, E. P. E	21
15	A FERTAGUS	24
16	Empresas ferroviárias de transporte de mercadorias	28
17	A TAKARGO	29
18	A MEDWAY / CP Carga	32
V.	A EXECUÇÃO DO DECRETO-LEI N.º 217/2015, de 7 de outubro	35
19	Artigo 30º - Celebração de Contrato-Programa entre o Estado e o Gestor de Infraestrutura	39
20	Artigo 31º - Tarifação da infraestrutura	40
21	Artigo 35º - Regime de Melhoria do Desempenho	40
22	Artigo 55º - Entidade Reguladora Nacional do ecossistema ferroviário	41
23	Artigo 56º, n.º 1 - A AMT enquanto entidade de recurso para as matérias do Diretório da Rede	44
24	Artigo 56º, n.º 4 - Cooperação entre AMT e IMT	45
25	Artigo 56º, n.º 8 - Consulta aos utilizadores dos serviços ferroviários	45
26	Artigo 57º - Cooperação entre Entidades Reguladoras	46
27	Artigo 59º - Relatório de execução	47
28	Conclusão	49
	Anexo 1 - a que se refere o ponto 03 «PACOTES FERROVIÁRIOS»	51
	Anexo 2 - a que se refere o ponto 09 (Estatutos da AMT)	52



Anexo 3 - a que se refere o ponto 10 (Decreto-Lei n.º 217/2015).....	54
--	----

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1 – Quota modal do transporte ferroviário de mercadorias na UE	28
Quadro 2 - Comparação de alguns dos desafios enfrentados pelo transporte ferroviário de mercadorias em relação ao transporte rodoviário	29



I. SUMÁRIO EXECUTIVO

O Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, transpõe para o ordenamento jurídico nacional a Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que visa estabelecer um espaço ferroviário único na União Europeia (UE), e que vulgarmente é designada por Diretiva “Recast” do 1º Pacote Ferroviário¹.

No documento de avaliação de impacto que os serviços da Comissão elaboraram em 2010² e que acompanhou a proposta de Diretiva “Recast”, é referido que, apesar dos bons desempenhos ambientais e do impacto positivo do processo de abertura do mercado lançado com o 1º Pacote Ferroviário, o ecossistema do transporte ferroviário continuava a sofrer de falta de competitividade em relação a outros modos de transporte. Isto devia-se, em parte, aos constrangimentos técnicos de um modo de transporte particularmente complexo, os quais, contudo, têm vindo a ser progressivamente abordados, tendo em vista a procura da sua resolução, através da legislação de segurança e de interoperabilidade ferroviária da UE.

Para além das questões técnicas, no espaço da UE, existiam obstáculos de outra natureza que impediam que o transporte ferroviário desenvolvesse todo o seu potencial, os quais residiam principalmente no funcionamento do mercado ferroviário, que não era tão eficiente quanto deveria. Este mercado, na perspetiva das instituições europeias, tinha vindo a ser afetado, em particular, por três grandes problemas, a saber:

(1) Baixo nível de concorrência intramodal

Além das restrições técnicas deste modo particular de transporte, as condições de acesso ao mercado não eram suficientemente claras, jogando principalmente a favor dos operadores históricos, assim como a persistência de conflitos de interesse entre os diferentes intervenientes no mercado e práticas discriminatórias, em particular no acesso à prestação de serviços ferroviários correlacionados com o transporte (p.e. acesso a terminais de mercadorias, instalações de manutenção), dificultavam uma sã concorrência. Apesar da legislação existente, o acesso ao mercado permanecia, portanto, difícil para os operadores entrantes;

(2) Inadequada regulação pelas autoridades nacionais

¹ O 1º Pacote Ferroviário é constituído pela seguinte legislação:

DIRETIVA 2001/12/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO de 26 de Fevereiro de 2001 que altera a Diretiva 91/440/CEE do Conselho relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários.

DIRETIVA 2001/13/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO de 26 de Fevereiro de 2001 que altera a Diretiva 95/18/CE do Conselho relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário.

DIRETIVA 2001/14/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO de 26 de Fevereiro de 2001 relativa à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e à certificação da segurança.

² Brussels, 17.9.2010 SEC(2010) 1042 final



Muitas vezes as entidades reguladoras nacionais debatiam-se com insuficiente independência, competências e poderes. Os reguladores na maioria dos Estados-Membros defrontavam-se com escassez de pessoal, poderes de investigação limitados e não podiam impor suas decisões com penalizações financeiras. Quando os recursos contra decisões do regulador tinham efeito suspensivo e essas decisões podiam ser recorridas através do aparelho judicial, poderiam decorrer muitos anos antes que uma decisão pusesse fim a uma prática anti concorrencial; e

(3) Baixos níveis de investimento público e privado

Como a qualidade das infraestruturas estava a diminuir em muitos Estados-Membros devido a insuficiente financiamento, o investimento nos serviços ferroviários tornava-se menos atraente, quer para os operadores históricos, quer para os entrantes. Défice de conservação e de manutenção, lenta modernização e congestionamentos na rede, podiam ser constatados. Por este conjunto de fatores, os custos operacionais médios para as empresas ferroviárias eram elevados e tendencialmente crescentes.

O subinvestimento ao nível nacional dos Estados-Membros devia-se em parte à ausência de um quadro claro de financiamento (planos de investimento, estratégias de longo prazo transparentes e compatíveis com os auxílios estatais, relações entre o Estado e gestores de infraestrutura e empresas ferroviárias - em que o Estado é quase sempre o proprietário da infraestrutura e, muitas vezes, o proprietário da empresa ferroviária incumbente), assim como à vigência de sistemas de tarifação inadequados. Esta situação desencorajava o investimento em serviços e novas tecnologias, e comprometia a capacidade do ecossistema ferroviário de competir de forma credível com outros modos de transporte.

Tendo em conta a persistência dos problemas suprarreferidos, foi publicada no final do ano de 2012 a já referida Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho que reformulou as Diretivas do 1º Pacote Ferroviário. A reformulação visou simplificar e consolidar as anteriores regras, combinando as três Diretivas e suas alterações num único texto. Além disso, a reformulação procurou clarificar as disposições anteriormente existentes e abordar as principais áreas problemáticas que foram identificadas neste mercado, designadamente:

- ✓ Normas claras para o financiamento e gestão de infraestrutura
- ✓ Acesso a instalações ferroviárias (depósitos, centros de manutenção etc.)
- ✓ Independência e competência das entidades reguladoras

A Diretiva 2012/34/UE foi transposta pelo Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro que, pelo disposto no seu artigo 59º, estabelece a obrigação da AMT avaliar e publicar o impacto que a sua implementação produz no ecossistema ferroviário.

Dando cumprimento a esta obrigação, o presente relatório vem apresentar os desenvolvimentos e avaliar o impacto provocado no mercado ferroviário nacional, correlacionado com a aplicação do referido diploma nacional, detalhando as atividades realizadas e os factos mais relevantes ocorridos nos anos de 2015 a 2017.



Neste relatório faz-se ainda referência ao contexto jurídico que passou a enquadrar a regulação económica do ecossistema ferroviário e as atribuições da AMT enquanto seu regulador económico independente, bem como a caracterização e evolução do desempenho deste ecossistema de transporte e dos seus principais atores.

II. INTRODUÇÃO

O presente relatório constitui a primeira edição do Relatório que a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) publica em cumprimento do art.º 59º do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro (adiante designado DL 217/2015), e abrange o período compreendido entre o 2º semestre de 2015, e o final de 2017.

Determina este diploma, que o relatório seja de publicação anual e verse sobre as ações que foram executadas ao seu abrigo, devendo constar, nomeadamente, as questões a que se referem as alíneas a) a g) do n.º 1 do referido art.º 59º (ver caixa ao lado), sem prejuízo do dever de sigilo da AMT, a que se referem os n.ºs 2 e 3 do mesmo artigo.

01 Enquadramento do DL 217/2015

O DL 217/2015, transpõe para a ordem jurídica nacional a Diretiva 2012/34/UE³ (Diretiva “Recast”), do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que visa estabelecer um espaço ferroviário único na União Europeia (UE).

De acordo com o DL 217/2015, a Diretiva “Recast”, “procurou estimular a concorrência no domínio da exploração dos serviços de transporte ferroviário, assegurando a separação entre a prestação de serviços de transporte e a exploração das instalações de serviço, designadamente as que são geridas autonomamente por empresas ou entidades que possuam estruturas organizativas, contabilista e financeiramente distintas e, também, permitir que as empresas ferroviárias ofereçam melhores serviços aos utentes dos serviços de passageiros e mercadorias.”

02 Objeto e âmbito de aplicação do DL 217/2015

O DL 217/2015 estabelece o quadro normativo em matéria de mercado ferroviário e das funções da entidade reguladora em matéria de regulação económica ferroviária, definindo regras sobre:

- ✓ Gestão da infraestrutura ferroviária e de atividades de transporte por caminho-de-ferro das empresas ferroviárias estabelecidas ou que venham a estabelecer-se em território nacional, as quais constam do capítulo II (art.ºs 4º a 15º) e respetivos anexos;

DECRETO-LEI N.º 217/2015, de 7 de outubro Artigo 59.º Publicidade

“1 — A AMT publica anualmente um relatório sobre a execução do presente decreto-lei, do qual constam, nomeadamente:

- a) O impacto do mesmo no desenvolvimento do setor;
- b) O número de licenças emitidas;
- c) As ações de fiscalização efetuadas;
- d) Os regulamentos de execução aprovados ou alterados;
- e) As recomendações ou instruções emitidas;
- f) As decisões tomadas nos termos do artigo 56.º
- g) O número de processos contraordenacionais.

2 — O disposto no número anterior não prejudica o dever de sigilo da AMT quanto a matérias relacionadas com o segredo comercial ou industrial cuja divulgação deva ser considerada proibida.

3 — Para efeitos do disposto no número anterior, o sigilo comercial abrange todas as informações relativas à empresa requerente que não estejam sujeitas a qualquer forma de registo ou publicidade obrigatória, que não sejam ou não tenham caído no conhecimento público ou que não tenham sido publicitadas em virtude da prática de um ato judicial.”

³ Alterada em 2016 pela DIRETIVA (UE) 2016/2370 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO de 14 de dezembro de 2016, no que respeita à abertura do mercado nacional de transporte ferroviário de passageiros e à governação da infraestrutura ferroviária



- ✓ As condições de acesso à atividade das empresas de transporte ferroviário, as quais constam do capítulo III (art.ºs 16º a 25º);
- ✓ Os princípios e procedimentos de fixação e cobrança das taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e de repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária, as quais constam do capítulo IV (art.ºs 26º a 66º), com particular destaque para a Secção IV onde se define a entidade reguladora nacional e respetivas funções.

Constam ainda como Anexos do DL 217/2015:

- ✓ ANEXO I - Lista de elementos da infraestrutura ferroviária (a que se refere o artigo 3º)
- ✓ ANEXO II - Serviços a prestar às empresas ferroviárias (a que se referem os artigos 3º, 10º, 13º e 31º)
- ✓ ANEXO III - Capacidade financeira (a que se refere o artigo 20º)
- ✓ ANEXO IV - Conteúdo dos diretórios de rede (a que se referem os artigos 27º, 40º e 41º)
- ✓ ANEXO V - Princípios e parâmetros básicos dos contratos (a que se refere o artigo 30º) entre as autoridades competentes e os gestores de infraestrutura
- ✓ ANEXO VI - Requisitos relativos aos custos e taxas associados à infraestrutura ferroviária (a que se referem os artigos 32º, 35º e 63º)
- ✓ ANEXO VII - Calendário do processo de repartição (a que se referem os artigos 43º e 44º)

O DL 217/2015 revogou uma parte substancial do anterior diploma disciplinador do setor ferroviário em

DL 217/2015

Artigo 65.º Norma Revogatória

“São revogados:

As alíneas a) a g) do n.º 1 do artigo 1.º, o artigo 2.º, as alíneas e) a i), k) a m), p) a r), v), w), y) e z) do artigo 3.º, os artigos 5.º a 63.º, 67.º a 73.º e 76.º e as alíneas b), d) a p), s) e t) do artigo 77.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro;

A Portaria n.º 168/2004, de 18 de fevereiro;

O Regulamento n.º 42/2005, de 28 de abril, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 107, de 3 de junho.”

Portugal – o Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro. Com a revogação de parte substancial do seu conteúdo, o Decreto-Lei n.º 270/2003, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 151/2014 de 13 de outubro, dispõe, no presente, essencialmente sobre matérias de segurança ferroviária, tendo as matérias relativas ao mercado de transporte

ferroviário e regulação económica passado a ficar plasmadas no Decreto-Lei n.º 217/2015.

03 Enquadramento da Diretiva 2012/34/UE “Recast”

A Diretiva 2012/34/UE é uma Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho da União Europeia, adotada, de acordo com o processo legislativo ordinário, sob proposta da Comissão Europeia e tendo em conta o artigo 91º do Tratado

Tem como base jurídica:

- ✓ Alínea g) do n.º 2 do artigo 4º do TFUE, relativo às competências partilhadas entre a União e os Estados-Membros, que se aplicam, entre outros domínios, aos Transportes;
- ✓ Princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade nos termos do artigo 5º do TFUE⁴;
- ✓ TÍTULO VI – Os Transportes, art.ºs 90º a 100º do TFUE.

A Diretiva 2012/34/UE é antecedida de três conjuntos legislativos, designados de “pacotes ferroviários” identificados em tabela anexa - Anexo 1 -, os quais tinham como objetivo incentivar a competitividade e a abertura à concorrência do setor - de características monopolistas -, tendo sido já alterada pela Diretiva 2016/2370/UE integrada no 4º pacote ferroviário, aprovada pelo Conselho e pelo Parlamento, em dezembro de 2016.

Os referidos “pacotes ferroviários” resultam da aplicação do TFUE, nomeadamente os art.ºs 91º, 170º e 171º, que concretizam a política europeia de transportes e têm em vista a criação de um mercado único ferroviário na UE, livre, equitativo, integrado e não discriminatório.

Estes “pacotes ferroviários” consubstanciam-se em Regulamentos e Diretivas, propiciadores da eliminação de barreiras à entrada, sejam físicas e tecnológicas e/ou de mercado, por via da harmonização das regras no domínio da regulamentação aplicável aos caminhos-de-ferro, quer no que respeita aos aspetos técnicos de segurança e de interoperabilidade, onde se incluem por exemplo a emissão de licenças e a formação dos maquinistas da ferrovia, com validade em toda a União Europeia, quer através da imposição de modelos de governação das empresas ferroviárias e dos gestores de infraestrutura, de financiamento e tarifação da infraestrutura, de condições de acesso à infraestrutura e aos serviços ferroviários, e de supervisão do mercado ferroviário.

Tratado Funcionamento da União Europeia (TFUE) Artigo 4.º

“1. A União dispõe de competência partilhada com os Estados-Membros quando os Tratados lhe atribuem competência em domínios não contemplados nos artigos 3.º e 6.º
2. As competências partilhadas entre a União e os Estados-Membros aplicam-se aos principais domínios a seguir enunciados:
.....

DL 217/2015 Preâmbulo

“Pese embora as medidas introduzidas pelos «pacotes ferroviários», a União Europeia considerou necessário introduzir novas regras que permitam uma maior integração dos caminhos-de-ferro no setor dos transportes, sobretudo na relação com os outros modos de transporte, pelo que procurou melhorar a eficácia da rede ferroviária, assegurar a coordenação entre os seus gestores de infraestrutura e os de países terceiros, nomeadamente com aqueles que tenham a mesma bitola da rede ferroviária principal europeia, e garantir às empresas ferroviárias um estatuto independente que lhes permita adaptar-se às regras e necessidades de um mercado competitivo e, simultaneamente, incrementar uma mobilidade sustentável e inclusiva.”

4 De acordo com o Considerando (83) da Diretiva



Deste modo, e na perspetiva de uma mobilidade sustentável e de maior satisfação dos utilizadores, bem como de uma relação equilibrada com outros modos de transporte terrestre, têm sido introduzidos mecanismos de abertura ao mercado e à concorrência, tendo em vista a melhoria da eficiência do setor, tradicionalmente fechado.

04 Objetivos da Diretiva 2012/34/UE “Recast”⁵

Constituem objetivos da Diretiva:

- ✓ A promoção do desenvolvimento dos caminhos-de-ferro da União Europeia;
- ✓ O estabelecimento dos princípios gerais para a emissão de licenças às empresas ferroviárias;
- ✓ A coordenação dos mecanismos que regulam a repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária nos diferentes Estados-Membros; e
- ✓ A tarifação da utilização da referida infraestrutura.

05 Breve apresentação dos «Pacotes Ferroviários»

A União Europeia aprovou nos últimos quinze anos, quatro pacotes ferroviários, o último dos quais em finais de 2016.

O 1º pacote, integra a Diretiva 2001/12/CE, de 26 de fevereiro, que definiu o direito de acesso à rede transeuropeia de transporte ferroviário internacional de mercadorias, embora limitada apenas a uma parte das redes ferroviárias dos Estados-membros, estabelecendo a generalização desse acesso a todos os Estados-Membros, para março de 2008.

1.º Pacote Ferroviário

O 1.º Pacote, também designado por «Pacote Ferroviário de Infraestruturas», inclui três Diretivas, aprovadas em 26 de fevereiro de 2001, a Diretiva 2001/12/CE, que altera a Diretiva 91/440/CEE, do Conselho, de 29 de Julho relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários, a Diretiva 2001/13/CE, que altera a Diretiva 95/18/CE, relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário, e a Diretiva 2001/14/CE, relativa à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e à certificação da segurança.

As Diretivas do 1º pacote ferroviário foram transpostas para o Direito Português, pelo Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro, o qual representa um marco importante para o sector ferroviário português, tendo-se mantido em vigor por mais de uma década (apenas foi revogado parcialmente pelo DL 217/2015 -revoga as alíneas a) a g) do n.º 1 do artigo 1.º, o artigo 2.º, as alíneas e) a i), k) a m), p) a r), v), w), y) e z) do artigo 3.º, os artigos 5.º a 63.º, 67.º a 73.º e 76.º e as alíneas b), d) a p), s) e t) do artigo 77.º.

A pretendida abertura ao mercado foi desenvolvida através da introdução dos seguintes mecanismos:

- ✓ Separação entre a gestão da infraestrutura e a operação do transporte;
- ✓ Licenciamento da atividade (exigência de uma licença aos operadores de transporte ferroviário);

⁵ De acordo com o Considerando (83) da Diretiva



- ✓ Exigência de um tratamento equitativo e não discriminatório dos vários operadores;
- ✓ Tarifação do uso da infraestrutura;
- ✓ Publicação pelo Gestor de Infraestrutura do Diretório da Rede (características da infraestrutura, capacidade oferecida, condições de circulação, e tarifas para os serviços essenciais, adicionais e auxiliares).

O Decreto-Lei n.º 231/2007, de 14 de junho, transpõe para o Direito Português as Diretivas Comunitárias 2004/49/CE e 2004/51/CE do 2º pacote ferroviário, e estimula o reforço da segurança como pilar fundamental da ferrovia.

Este diploma estende os direitos de acesso a todo o tipo de serviços de transporte ferroviário de mercadorias, a partir de 1 de janeiro de 2007 (liberalização do mercado de transporte ferroviário de mercadorias), define as qualificações necessárias para o pessoal operacional, aprofundando a matéria relacionada com a certificação de segurança e com a autorização de colocação ao serviço de material circulante.

2.º Pacote Ferroviário

O 2.º pacote, aprovado em 29 de abril de 2004, é constituído pelas Diretivas: Diretiva 2004/49/CE, relativa à segurança dos caminhos-de-ferro da Comunidade, e que altera a Diretiva 95/18/CE do Conselho relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário e a Diretiva 2001/14/CE, relativa à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e à certificação da segurança, Diretiva 2004/50/CE, que altera a Diretiva 96/48/CE do Conselho relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade e a Diretiva 2001/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional, Diretiva 2004/51/CE, que altera a Diretiva 91/440/CEE, do Conselho, de 29 de julho, relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários, e o Regulamento 881/2004, que institui a Agência Ferroviária Europeia, cujos objetivos são a promoção da interoperabilidade das redes nacionais, o desenvolvimento de soluções de segurança em ligação com as autoridades nacionais de segurança e a apresentação de recomendações à CE.

Estabelece ainda a necessidade de uma Autorização de Segurança para o exercício da atividade de Gestor da Infraestrutura e introduz e uniformiza os instrumentos de avaliação do nível de segurança e do desempenho dos Operadores e do Gestor da Infraestrutura, relativos a “*Objetivos Comuns de Segurança (OCS)*”, “*Métodos Comuns de Segurança (MCS)*” e “*Indicadores Comuns de Segurança (ICS)*”.

3.º Pacote Ferroviário

O 3.º pacote foi aprovado em 23 de outubro de 2007 e integra duas Diretivas: a Diretiva 2007/58/CE, relativa à abertura do mercado de transporte internacional de passageiros, que altera a Diretiva 91/440/CEE do Conselho relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários e a Diretiva 2001/14/CE relativa à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária e à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária, e a Diretiva 2007/59/CE, relativa à certificação europeia do pessoal de bordo. Integra ainda o Regulamento (CE) 1370/2004, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros e que revoga os Regulamentos (CEE) n.º 1191/69 e (CEE) n.º 1107/70 do Conselho e o Regulamento (CE) 1371/2004, relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários.

O 3º Pacote Ferroviário, adotado pela Comissão Europeia, pretende avançar na integração do sistema ferroviário europeu e introduz, como linhas de orientação a privilegiar para o futuro, a componente humana da interoperabilidade, introduzindo regras comuns de formação dos maquinistas, a garantia dos direitos dos passageiros para reforço da atratividade dos caminhos-de-ferro e a regulamentação em matéria de serviços públicos de transporte ferroviário.



A adoção e a aplicação do 4.º pacote ferroviário, destinado a completar um espaço ferroviário único na UE, conduzirá a mudanças substanciais no transporte ferroviário, designadamente em matéria de governação e de liberalização do mercado. Está organizado em dois pilares principais:

- ✓ Pilar técnico que reviu e otimizou o quadro regulamentar em matéria de interoperabilidade e segurança e reforçou o papel da Agência Ferroviária Europeia, a quem passa a competir a emissão de certificados de segurança às empresas ferroviárias e de homologação de veículos em todos os Estados-Membros;
- ✓ Pilar mercado, cujo principal avanço será a abertura à concorrência do mercado dos serviços nacionais de transporte de passageiros, concluindo a liberalização global e completa do mercado ferroviário, em todo o espaço ferroviário europeu.

4.º Pacote Ferroviário

O 4.º pacote ferroviário é constituído pelo Regulamento (UE) 2016/796, do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de maio de 2016, relativo à Agência Ferroviária da União Europeia e que revoga o Regulamento (CE) n.º 881/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho de 29 de abril de 2004, pela Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de maio de 2016, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na União Europeia (reformulação) e pela Diretiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de maio de 2016, relativa à segurança ferroviária (reformulação), todos relativos ao Pilar Técnico e pelo Regulamento (UE) 2016/2338 do Parlamento Europeu e do Conselho de 14 de dezembro de 2016 que altera o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 no que respeita à abertura do mercado nacional de serviços de transporte ferroviário de passageiros e Diretiva (UE) 2016/2370 do Parlamento Europeu e do Conselho de 14 de dezembro de 2016 que altera a Diretiva 2012/34/UE no que respeita à abertura do mercado nacional de transporte ferroviário de passageiros e à governação da infraestrutura ferroviária.

A legislação que constitui este pacote ferroviário ficou concluída em dezembro de 2016, com a aprovação do Pilar Mercado, conforme descrito no quadro supra.



III. A ENTIDADE REGULADORA

06 A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes

A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, adiante designada por AMT, cujos estatutos foram aprovados pelo DL 78/2014, de 14 de maio “é uma pessoa coletiva de direito público com a natureza de entidade administrativa independente, dotada de autonomia administrativa, financeira e de gestão, bem como de património próprio” (n.º 1 do art.º 1º dos Estatutos da AMT).

DL 217/2015

Preâmbulo

“Para uma gestão e utilização justa e não discriminatória da infraestrutura ferroviária foi criada uma entidade reguladora, a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, que supervisiona a aplicação das regras previstas no presente decreto-lei, sem prejuízo do controlo jurisdicional, nos termos legais. Esta entidade deve funcionar de modo a evitar conflitos de interesses e eventual falta de transparência na adjudicação de contratos de serviço público para a prestação de serviços de transporte de passageiros. A entidade reguladora é autónoma, juridicamente distinta e independente, no plano organizativo, funcional, hierárquico e decisório, e, nas suas decisões, deve respeitar os princípios da equidade, da transparência, da não discriminação e da proporcionalidade, bem como cooperar e trocar informações com outras entidades reguladoras nacionais e da União Europeia.”

O n.º 2 seguinte estatui:

“2 — A AMT tem por missão regular e fiscalizar o setor da mobilidade e dos transportes terrestres, fluviais, ferroviários, e respetivas infraestruturas, e da atividade económica no setor dos portos comerciais e transportes marítimos, enquanto serviços de interesse económico geral e atividades baseadas em redes, através dos seus poderes de regulamentação, supervisão, fiscalização e sancionatórios, com atribuições em matéria de proteção dos direitos e interesses dos consumidores e de promoção e defesa da concorrência dos setores privados, público, cooperativo e social, nos termos dos presentes estatutos e demais instrumentos jurídicos.”

Da mesma forma, o DL 217/2015 legitima o papel da AMT enquanto regulador do ecossistema ferroviário, dispondo o seu art.º 55º: *“A entidade reguladora nacional para o setor ferroviário é a AMT, que é autónoma, juridicamente distinta e independente, no plano organizativo, funcional, hierárquico e decisório, de qualquer outra entidade, pública ou privada, sendo ainda independente, na sua organização, nas decisões de financiamento, na sua estrutura jurídica e nas suas tomadas de decisão, de qualquer gestor de infraestrutura, organismo de tarifação, organismo de repartição ou candidato, bem como também independente de qualquer autoridade competente envolvida na adjudicação de contratos de serviço público.”*

07 Atribuições da AMT em matéria de regulação ferroviária (Estatutos)

As atribuições da AMT, encontram-se estatuídas no n.º 1 do art.º 5º dos respetivos Estatutos, e ainda, em matéria específica de regulação do ecossistema ferroviário, no n.º 3 do mesmo artigo:

Estatutos da AMT

Art.º 5.º Atribuições

3 — São atribuições da AMT em matéria de regulação ferroviária, de gestores de infraestruturas e dos operadores de transporte ferroviário:

- a) Atuar como instância de recurso para as matérias do diretório de rede;*
- b) Regular o acesso à infraestrutura, de modo a que seja livre e não discriminatório, impondo condições de acesso, bem como o inerente processo de aceitação de operadores;*
- c) Regular a atualização, modernização e harmonização da regulamentação técnica do sistema ferroviário;*
- d) Definir regras e atribuir prioridades para repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária, arbitrando e decidindo em caso de conflito;*
- e) Definir as regras e os critérios de taxaço da utilização da infraestrutura ferroviária e homologar as tabelas de taxas propostas pelas respetivas entidades gestoras;*
- f) Fiscalizar o cumprimento, por parte das empresas e entidades sujeitas às suas atribuições de regulação, das disposições legais e regulamentares aplicáveis, bem como das disposições com relevância em matéria de regulação constantes dos respetivos estatutos, licenças, contratos de concessão ou outros instrumentos jurídicos que regulem a respetiva atividade;*
- g) Definir ou aprovar, na prossecução das suas atribuições de regulação, regimes de desempenho da infraestrutura e operadores, de observância obrigatória para as empresas e entidades sujeitas às suas atribuições de regulação, particularmente em matéria de fiabilidade e de pontualidade e dos correspondentes sistemas de monitorização, aplicando penalidades por insuficiências de desempenho;*
- h) Apreciar e decidir sobre reclamações dos operadores em relação ao gestor da infraestrutura;*
- i) Colaborar com a Autoridade da Concorrência e, em particular, proceder à identificação de comportamentos de empresas e entidades sujeitas aos seus poderes de regulação que sejam suscetíveis de infringir o disposto no regime jurídico da concorrência;*
- j) Exercer, na qualidade de entidade reguladora ferroviária, os poderes de representação que, como tal, lhe estão consagrados nos termos da legislação da União Europeia aplicável.*

08 Funções da AMT em matéria de regulação ferroviária (DL 217/2015)

O art.º 56º do DL 217/2015, capacita a AMT de extensas funções, enquanto:

Entidade de Recurso

1 — Sem prejuízo do disposto no n.º 6 do artigo 46.º, os candidatos podem recorrer para a AMT caso considerem ter sido tratados de forma injusta ou discriminatória ou de algum outro modo lesados, nomeadamente de decisões tomadas pelo gestor de infraestrutura ou, se for esse o caso, pela empresa ferroviária ou pelo operador da instalação de serviço no que se refere:

- a) Ao diretório de rede nas suas versões provisória e final;*
- b) Aos critérios estabelecidos nos diretórios de rede;*
- c) Ao processo de repartição das capacidades e aos seus resultados;*
- d) Ao regime de tarifação;*
- e) Ao nível ou à estrutura das taxas de utilização da infraestrutura que têm que pagar ou que possam ter que vir a pagar;*
- f) Às disposições em matéria de acesso, nos termos dos artigos 10.º a 13.º;*
- g) Ao acesso aos serviços e à sua tarifação, nos termos do artigo 13.º.*

16 — Em caso de recurso de uma decisão do gestor de infraestrutura de recusa de concessão de capacidade de infraestrutura ou relativa às condições de uma oferta de capacidade, a AMT deve confirmar tal decisão, ou determinar a sua alteração de acordo com as diretrizes por si traçadas.

Entidade competente para acompanhar a situação da concorrência nos mercados de serviços ferroviários (sem prejuízo das competências da Autoridade da Concorrência (AdC))

2 — Sem prejuízo das atribuições da Autoridade da Concorrência, a AMT é competente para acompanhar a situação da concorrência nos mercados de serviços ferroviários e para controlar, oficiosamente e em especial, o disposto no número anterior, a fim de evitar a discriminação de candidatos.

3 — Compete à AMT verificar, em especial, se os diretórios de rede contêm cláusulas discriminatórias ou concedem ao gestor de infraestrutura poderes discricionários que possam ser usados para discriminar candidatos.

13 — Sem prejuízo das atribuições da Autoridade da Concorrência, a AMT deve, se necessário, adotar medidas adequadas que promovam a aplicação do princípio da não discriminação entre os candidatos, o respeito pela concorrência não falseada dos mercados e outras situações indesejáveis para o setor ferroviário, nomeadamente no que respeita ao disposto no n.º 1.

Entidade competente para acompanhar matéria de segurança ferroviária e de acesso à atividade de transporte ferroviário, em cooperação com o Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT)

4 - A AMT deve cooperar com o IMT, I. P., relativamente às matérias de segurança ferroviária e de acesso à atividade de transporte ferroviário.

5 - A AMT e o IMT, I. P., devem assegurar, em conjunto, um quadro de partilha de informações e de cooperação destinado a evitar efeitos adversos na concorrência ou na segurança do mercado ferroviário, devendo esse quadro incluir um mecanismo que permita que:

a) A AMT apresente recomendações ao IMT, I. P., em matérias relacionadas com segurança e o acesso à atividade que possam afetar a concorrência no mercado ferroviário;

b) O IMT, I. P., apresente recomendações à AMT sobre questões que afetem a segurança.

6 - Sem prejuízo da independência da AMT e do IMT, I. P., no âmbito das respetivas atribuições e competências, cada entidade, antes de adotar as suas decisões, deve examinar as recomendações referidas no número anterior, devendo fundamentar em caso de discordância.

Entidade competente para supervisionar o cumprimento das regras relativamente às taxas de utilização de infraestrutura

7 — A AMT deve garantir que as taxas fixadas pelo gestor de infraestrutura cumprem o disposto na secção II do presente capítulo e não são discriminatórias, sendo a negociação do nível das taxas de utilização da infraestrutura entre os candidatos e o gestor de infraestrutura só permitida se for efetuada sob a supervisão da própria AMT, devendo esta intervir caso as negociações possam não respeitar o disposto no presente capítulo.

Entidade competente para consultar o mercado

8 — A AMT deve consultar periodicamente e, em qualquer caso, 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.

Entidade competente para requerer informações

9 — A AMT é competente para requerer as informações que considere relevantes ao gestor de infraestrutura, aos candidatos ou a terceiros interessados, devendo essas informações ser prestadas num prazo que não pode exceder 30 dias úteis, a não ser que, em circunstâncias excecionais, a AMT acorde e autorize uma prorrogação temporária, que não pode exceder os 15 dias úteis.

10 — As informações a prestar à AMT devem incluir todos os dados por ela requeridos no âmbito das suas funções de órgão de recurso e de acompanhamento da concorrência nos mercados de serviços ferroviários nos termos do n.º 2, devendo, ainda, incluir os dados necessários para efeitos estatísticos e de observação do mercado.

21 — Sem prejuízo da competência de outras entidades responsáveis pelas questões relativas aos auxílios estatais, a AMT pode também utilizar as contas relacionadas com estas questões.

Entidade competente para analisar queixas

11 — Após a apresentação de uma queixa, a AMT deve analisá-la, e se necessário, pode solicitar as informações que considere pertinentes, iniciando consultas com todas as partes relevantes, no prazo de 30 dias, a contar da data da receção da queixa.

12 — A AMT deve analisar todas as queixas apresentadas e adotar medidas para resolver a situação, informando os interessados da sua decisão, a qual deve ser fundamentada, num prazo que não pode exceder 45 dias úteis, a contar da data de receção de todas as informações pertinentes.



Entidade competente para efetuar ou mandar efetuar auditorias

19 — A AMT é competente para efetuar ou mandar efetuar auditorias ao gestor de infraestrutura, aos operadores de instalações de serviço e, se for caso disso, às empresas ferroviárias, a fim de verificar o cumprimento das disposições relativas à separação das contas prevista no artigo 6.º.

20 — Para efeitos do disposto no número anterior, a AMT pode solicitar todas as informações pertinentes referidas nos n.ºs 1 e 2 do artigo 6.º e no artigo 13.º, e apresentem, na totalidade ou em parte, as informações contabilísticas previstas no anexo VIII ao presente decreto-lei com o grau de detalhe suficiente considerado necessário e proporcionado.

09 Poderes e procedimentos da AMT (Estatutos)

Nos termos dos artigos 34º e 35º dos respetivos Estatutos e da Lei-Quadro das entidades reguladoras, a AMT possui poderes de regulação, de regulamentação, de supervisão, de promoção e defesa da concorrência, de fiscalização e sancionatórios, os quais se elencam no Anexo 2 ao presente Relatório.

10 Poderes da AMT conferidos pelo Decreto-Lei n.º 217/2015

O Decreto-Lei n.º 217/2015 confere um conjunto alargado poderes à AMT, à qual cabe “supervisionar a aplicação das regras previstas no presente decreto-lei, sem prejuízo do controlo jurisdicional, nos termos legais” (Preâmbulo do Decreto-Lei n.º 217/2015).

No Anexo 3 apresenta-se discriminadamente os poderes da AMT, em cada uma das referidas áreas de atuação.



IV. CARATERIZAÇÃO DO GESTOR DA INFRAESTRUTURA E DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE

11 Gestor de infraestrutura

Em Portugal existe uma única empresa gestora da infraestrutura ferroviária, a sociedade anónima Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP, S.A.), a qual resulta da incorporação (por fusão), da EP - Estradas de Portugal, S.A. (EP, S.A.) na Rede Ferroviária Nacional – REFER, E.P.E. (REFER, E.P.E.).

O diploma de criação, Decreto-Lei n.º 91/2015, de 29 de maio, estabelece que é da competência da IP, relativamente às infraestruturas ferroviárias nacionais sob sua administração, zelar pela manutenção permanente das condições de infraestruturização e conservação, e pela segurança da circulação ferroviária.

Foram-lhe conferidos poderes de autoridade, entre outras, em matéria de processos de expropriação e licenciamento e concessão, nos termos da legislação aplicável, da exploração, da utilização, da ocupação ou do exercício de quaisquer atividades nos terrenos, edificações e outras infraestruturas do domínio público ferroviário e rodoviário, integrados ou afetos às respetivas redes nacionais.

Constituem receita da IP, S.A., designadamente, as taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e outros proveitos resultantes do exercício da sua atividade e do aproveitamento da infraestrutura, designadamente as resultantes de serviços e prestações acessórias e as participações, as dotações, os subsídios e as compensações financeiras do Estado ou de outras entidades públicas nacionais ou da União Europeia.

Quanto aos Estatutos, o art.º 2º do referido Decreto-Lei define o objeto da IP, S.A., a saber:

- ✓ A conceção, projeto, construção, financiamento, conservação, exploração, requalificação, alargamento e modernização das redes rodoviária e ferroviária nacionais, incluindo-se nesta última o comando e o controlo da circulação;
- ✓ A delegação pelo Estado na IP, S.A., da preparação dos processos de abertura à concorrência da exploração de serviço de transporte ferroviário em regime de serviço público, em linhas férreas, troços de linhas e ramais, que integram ou venham a integrar a Rede Ferroviária Nacional, os quais devem ser objeto de apreciação e parecer prévio vinculativo da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, nos termos das suas competências de regulação e de promoção e defesa da concorrência.
- ✓ O Estado pode, ainda, enquanto autoridade de transportes competente quanto ao serviço público de transporte de passageiros, em modo ferroviário pesado, delegar ou concessionar a posição de autoridade competente para efeitos de atribuição a terceiros da exploração de serviço de transporte ferroviário em regime de serviço público, nos termos da legislação europeia e nacional aplicável.
- ✓ A IP, S.A., pode, mediante delegação ou concessão do Estado, ser investida na posição de autoridade competente para efeitos de atribuição a terceiros da exploração de serviço de transporte ferroviário em regime de serviço público, em linhas férreas, troços de linhas e ramais, que integram ou venham a integrar a Rede Ferroviária Nacional.



- ✓ Estão ainda incluídos no objeto da IP, S.A., as atividades de exploração do domínio público rodoviário e ferroviário do Estado, e do seu património autónomo, designadamente a exploração de áreas de serviço, parques de estacionamento, bem como dos sistemas de informação e gestão de tráfego, dos sistemas de segurança rodoviária e ferroviária, do canal técnico e das redes de comunicações entre infraestruturas ou entre estas e os veículos, as estações, os terminais e outras instalações ferroviárias.
- ✓ A IP, S. A., pode exercer também quaisquer atividades complementares ou subsidiárias do seu objeto principal, relativas, designadamente, à exploração do conhecimento, inovação, tecnologia e ativos materiais e imateriais da IP, S. A., em regime comercial ou concorrencial, no país ou no estrangeiro, bem como a exploração de outros ramos de atividades comercial ou industrial deles acessórios que não prejudiquem e não colidam com a prossecução do mesmo.

De acordo com a decisão governamental emanada através do despacho conjunto de 23 de abril de 2014, das Secretarias de Estado do Tesouro e das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, a IP, S.A. passou desde 2014 a assegurar a gestão dos terminais ferroviários de mercadorias, anteriormente propriedade da CP Carga. No final do ano de 2017 a IP lançou um concurso para a concessão de exploração do parque Norte do Complexo Ferroviário da Bobadela.

Outro marco significativo ocorrido na atividade da gestão da infraestrutura foi a publicação da Resolução do Conselho de Ministros n.º 10-A/2016, de 11 de março de 2016, a partir da qual foi celebrado o Contrato Programa entre o Estado Português e a IP, S.A para o período compreendido entre 01/01/2016 e 31/12/2020 (5 anos) e que define e regula os termos e condições da prestação, pela Infraestruturas de Portugal, S. A., das obrigações de serviço público de gestão da infraestrutura integrante da rede ferroviária nacional, bem como as indemnizações compensatórias decorrentes a pagar pelo Estado.

Seguidamente apresentam-se alguns indicadores de atividade produtiva e económico-financeiros da empresa.

Identificação

Denominação social	INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL, S.A.
Logotipo	 Infraestruturas de Portugal
Data de início da atividade	29 de abril de 1997
Nº Pessoa Coletiva	503933813
Sede Social	PRAÇA DA PORTAGEM, PRAGAL 2809-013 ALMADA www.infraestruturasdeportugal.pt
Forma Jurídica	Sociedade Anónima
Capital Social (2017)	4 045 375 000
Principal Acionista/% participação	Estado/DGT- 100%
Atividade principal CAE	52211 - Gestão de infraestruturas dos transportes terrestres
Extensão da rede explorada em Km	2 546
Nº de trabalhadores (2017)	3 697
Autorizações de Segurança	Parte A - PT 21 2012 0001 Parte B - PT 22 2012 0001

*A Infraestruturas de Portugal, S.A., resulta da fusão, por incorporação, na Rede Ferroviária Nacional – REFER, E. P.E., da EP – Estradas de Portugal, S.A., em conformidade com o Decreto-Lei n.º 91/2015 de 29 de maio, a qual ocorreu a 1 de junho de 2015.

Considera-se o início de atividade a 29 de abril de 1997, tendo em conta que a Infraestruturas de Portugal, S.A., foi apenas redenominada e manteve o mesmo número de pessoa coletiva da REFER, E.P.E.

Atividade produtiva

	2017	2016	2015	2017/2016 Δ%	2016/2015 Δ%
Nº de comboios	603 530	602 441	605 097	0,18%	-0,44%
Comboios-quilómetro (milhares)	37 071	36 858	37 032	0,58%	-0,47%

Fonte: Dados fornecidos pela empresa

	2017	2016	2015	2017/2016 Δ%	2016/2015 Δ%
Nº de comboios (milhares)	603 530	602 441	605 097	0,18%	-0,44%
Comboios-quilómetro (milhares)	37 071	36 858	37 032	0,58%	-0,47%

Fonte: Dados fornecidos pelas empresas



Atividade económica e financeira

	2017	2016	2015	2017/2016 Δ%	2016/2015 Δ%
	10 ³ euros				
Total do ativo	28 037 127	27 381 825	27 060 388	2,39%	1,19%
Total do passivo	22 949 974	23 297 590	23 952 474	-1,49%	-2,73%
Total do passivo corrente	5 499 126	5 183 721	4 433 257	6,08%	16,93%
Total do passivo não corrente	17 450 847	18 113 869	19 519 217	-3,66%	-7,20%
Capital realizado	4 925 375	4 057 915	3 095 375	21,38%	31,10%
Total do capital próprio	5 087 153	4 084 234	3 107 915	24,56%	31,41%
Indemnizações compensatórias	68 416	40 650	28 770	68,31%	41,29%
Gastos correntes (61+62+63)	650 883	639 984	771 839	1,70%	-17,08%
TUI (taxa de utilização da infraestrutura)	56 185	55 790	55 689	0,71%	0,18%
EBITDA	676 847	614 999	625 167	10,06%	-1,63%
Resultado líquido do período	122 919	26 320	12 536	367,02%	109,96%

Fonte: Dados fornecidos pela empresa

12 Empresas ferroviárias de passageiros

Em Portugal existem duas empresas de transporte ferroviário de passageiros, a CP- Comboios de Portugal, E.P.E. (CP) e a FERTAGUS, S.A., criadas nos termos dos seguintes regimes jurídicos:

- ✓ CP-Comboios de Portugal, E.P.E. (CP), criada pelo Decreto-Lei n.º 137-A/2009, de 12 de junho que aprova o regime jurídico aplicável à CP - Comboios de Portugal, E. P. E., bem como os respetivos Estatutos (publicados em anexo).
- ✓ FERTAGUS, a qual detém contrato de concessão da Exploração do Serviço de Transporte Ferroviário de Passageiros do Eixo Norte-Sul. Esta concessão foi atribuída à sociedade FERTAGUS - TRAVESSIA DO TEJO, TRANSPORTES, S.A., adjudicatária no concurso público internacional regulado pela Portaria n.º 565-A/ 97, de 28 de julho, conforme despacho conjunto n.º 731/98, dos Ministros das Finanças e do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território, publicado no Diário da República, 2.ª série, de 19 de outubro de 1998.

13 Antecedentes históricos recentes

- ✓ Até à criação da REFER, pelo Decreto-Lei n.º 104/97, de 29 de abril, a CP, era a única empresa ferroviária em Portugal (empresa histórica verticalmente integrada) que acumulava as funções de gestor de infraestrutura e a de operador de transporte ferroviário de passageiros e de mercadorias.



- ✓ Com a publicação da Lei n.º 10/90, de 17 de março, Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres, consagra-se o princípio da separação entre a responsabilidade pela construção, renovação e conservação da infraestrutura, atribuída ao Estado ou a «entidade atuando por sua concessão ou delegação», e a exploração do transporte ferroviário.
- ✓ A Diretiva 91/440/CEE, do Conselho de 29 de julho de 1991, relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários, reforça aquele princípio, obrigando igualmente os Estados-membros a tomarem as medidas necessárias para garantir, no plano da contabilidade, a separação das atividades relativas à exploração dos serviços de transportes, das atividades relativas à gestão da infraestrutura ferroviária, podendo, conceder ao gestor da infraestrutura, um financiamento suficiente em relação às respetivas funções e às necessidades financeiras, designadamente, para cobrir novos investimentos.
- ✓ Temos assim que a partir de 1997 ficou a cargo da empresa REFER a atividade de gestão da infraestrutura e a cargo da CP, a atividade de exploração do transporte ferroviário de passageiros e mercadorias. A referida separação passou ainda pela obrigação das empresas de transporte ao pagamento de uma taxa de utilização pela infraestrutura à REFER. Atualmente na área do transporte ferroviário de passageiros, existem dois operadores, a CP- Comboios de Portugal, E.P.E. e a FERTAGUS, S. A., que exercem a respetiva atividade na qualidade de prestadoras de um serviço público, sendo totalmente independentes entre si, apesar de ambas partilharem alguns troços de linhas.

14 A CP - Comboios de Portugal, E. P. E

De acordo com o artigo 2º dos seus Estatutos,⁶ a CP - Comboios de Portugal, E. P. E. tem por objeto principal a prestação de serviços de transporte ferroviário de passageiros e de mercadorias em linhas férreas, troços de linha e ramais que integram ou venham a integrar a rede ferroviária nacional, além da prestação de serviços de transporte ferroviário internacional de passageiros e de mercadorias, em conformidade com o disposto na lei, nos tratados, convenções e acordos em vigor.

A CP - Comboios de Portugal, E. P. E, pode ainda, acessoriamente, exercer as seguintes atividades:

- ✓ A exploração de transportes destinados a complementar o transporte ferroviário;
- ✓ A exploração de terminais de mercadorias e de instalações oficinais e de construção, manutenção ou reparação de material circulante, bem como de parques e linhas de estacionamento deste material;
- ✓ A exploração de outros bens compreendidos no estabelecimento industrial ou comercial que lhe esteja afeto ou integre o seu património privado;

⁶ https://www.cp.pt/StaticFiles/Institucional/1_a_empresa/1ModeloGoverno/estatutos.pdf



- ✓ A exploração de atividades comerciais e operacionais em estações de passageiros, cuja gestão lhe esteja atribuída;
- ✓ A locação ou outras formas de cedência de utilização ou de prestação de serviços relacionados com a utilização do material circulante;
- ✓ Outras atividades complementares ou subsidiárias do seu objeto principal, bem como de outros ramos de atividade comercial ou industrial dele acessórios que não prejudiquem a sua prossecução;
- ✓ No exercício do objeto definido no número anterior, a CP, E. P. E., pode:
- ✓ Constituir sociedades ou adquirir partes de capital, nos termos da lei;
- ✓ Celebrar com outras empresas ou entidades os acordos que se revelem necessários e convenientes para melhor satisfação das necessidades do público e das exigências do serviço de que está incumbida;
- ✓ Praticar todos os atos que se revelem necessários ou convenientes à prossecução do seu objeto.

O Decreto-Lei n.º 137-A/2009, de 12 de junho que aprova o regime jurídico aplicável à CP - Comboios de Portugal, E. P. E., bem como os respetivos Estatutos, que se encontram publicados em anexo ao diploma, autorizou a autonomização da atividade do transporte de mercadorias, através da cisão da CP, E.P.E. e constituição da CP Carga - Logística e Transportes Ferroviários de Mercadorias, S.A.⁷, referindo explicitamente:

“1 - Sem prejuízo da celebração de contratos de concessão com o Estado, diretamente ou com outra entidade pública legalmente competente, nos termos do n.º 2 do artigo 19º do Decreto-Lei 558/99, de 17 de Dezembro, alterado pelo Decreto-Lei 300/2007, de 23 de Agosto, e da demais legislação aplicável, compete à CP, E. P. E., exercer a atividade de prestação de serviços de transporte ferroviário de passageiros.

2 - Os contratos referidos no número anterior identificam os serviços cuja gestão e exploração é atribuída à CP, E.P.E., com sujeição a obrigações de serviço público, nos termos da legislação aplicável.”

Por outro lado, o artigo 9º (Autonomização de atividades) refere que:

“Podem ser autonomizadas, nos termos da lei, áreas de atividade da CP, E. P. E., de apoio à prestação de serviços de transporte de passageiros urbano e suburbano, regional e inter-regional e de longo curso e de mercadorias, e, no âmbito das respetivas atividades acessórias, designadamente de reparação, manutenção, readaptação ou renovação e construção de material circulante.”

**Decreto-Lei n.º 137-A/2009, de 12 de junho
Artigo 10.º Autonomização da atividade de
transporte de mercadorias**

1 - A atividade de transporte de mercadorias é autonomizada pela CP, E. P. E., por via de cisão simples, nos termos do artigo 33.º do Decreto-Lei 558/99, de 17 de Dezembro, alterado pelo Decreto-Lei 300/2007, de 23 de Agosto, de acordo com o disposto nos números seguintes.

São apresentados, em seguida, indicadores de caracterização da atividade da CP:

⁷ Em 20 de janeiro de 2016, concluiu-se o processo de privatização da CP Carga, atual MEDWAY, com a assinatura final do respetivo contrato de venda.

Identificação

Denominação social	CP – Comboios de Portugal, E.P.E.	
Logotipo		
Data de início da atividade	09 de maio de 1951	
Nº Pessoa Coletiva	500498601	
Sede Social	Calçada do Duque, n.º 20 1249 – 109 Lisboa www.cp.pt	
Forma Jurídica	Entidade Pública Empresarial	
Capital Social (2017)	3 850 091 x 10 ³ euros	
Principal Acionista/% participação	Estado/DGT- 100%	
Atividade principal CAE	49100 Transporte interurbano de passageiros por caminho de ferro	
Extensão da rede explorada em Km	2 210	
Nº de trabalhadores (2017)	2 678	
Material circulante (2017)	Automotoras	248 (Diesel:50; Elétricas: 198)
	Locomotivas	3 (Diesel: 14; Elétricas: 20)
	Carruagens	121
	Vagões	n.a.
Certificados de Segurança	Parte A - PT 11 2016 0002 Parte B - PT 12 2016 0002	
Licenças	PT 01 2015 0001 – Passageiros internacional PT 01 2015 0002 – Passageiros nacional PT 01 2015 0003 – Passageiros regional PT 01 2015 0004 – Passageiros suburbano	

Atividade Produtiva

		2017	2016	2015	2017/2016 Δ %	2016/2015 Δ %
Oferta (milhares)	Nº de comboios	444,59	445,36	443,89	-0,17%	0,33%
	Comboios quilómetro	29 129	29 128	28 834	0,00%	1,02%
	Lugares quilómetro oferecidos	13 242 805	13 126 050	12 832 510	0,89%	2,29%
Procura (milhares)	Passageiros transportados	122,028	114,84	112,02	6,26%	2,52%
	Passageiros quilómetro	4 032 713	3 802 762	3 624 903	6,05%	4,91%
Taxa de ocupação (%)		30,45%	28,97%	28,25%	1,48 p.p	0,72 p.p

Fonte: Dados fornecidos pelas empresas

Situação Económica e Financeira

	10 ³ euros				
	2017	2016	2015	2017/2016 Δ%	2016/2015 Δ%
Total do ativo	617 833	650 717	711 053	-5,05%	-8,49%
Total do passivo	2 751 055	3 179 923	3 742 096	-13,49%	-15,02%
Total do passivo corrente	520 785	538 378	676 773	-3,27%	-20,45%
Total do passivo não corrente	2 230 270	2 641 546	3 065 323	-15,57%	-13,82%
Capital realizado	3 850 092	3 333 713	2 678 800	15,49%	24,45%
Total do capital próprio	-2 133 221	-2 529 206	-3 031 043	-15,66%	-16,56%
Proveitos tráfego	249 890	230 322	220 558	8,50%	4,43%
Indemnizações compensatórias	0	0	0		
Gastos correntes (61+62+63)	265 467	263 533	296 066	0,73%	-10,99%
TUI (taxa de utilização da infraestrutura)	56 175	55 790	55 697	0,69%	0,17%
TUI/gastos correntes%	21,16%	21,17%	18,81%	-0,04%	12,53%
Taxa de cobertura (Proveitos tráfego/Gastos correntes)	94,13%	87,40%	74,50%	7,71%	17,32%
EBITDA	20 762	175	-117 472	11764,00%	100,15%
Resultado líquido do período	-111 951	-144 565	-278 426	22,56%	48,08%

Fonte: Dados fornecidos pelas empresas

15 A FERTAGUS

Em 22 de junho de 1999, o Estado português e a FERTAGUS assinaram o contrato da concessão de exploração, em regime regular e contínuo, do serviço de transporte ferroviário suburbano de passageiros no Eixo Ferroviário Norte-Sul, entre as estações de Roma-Areeiro e Setúbal, com possibilidade de extensão da exploração, na margem norte, até à Gare do Oriente e/ou, na margem sul, até Praias do Sado, tendo a exploração arrancado ainda durante o 2º semestre de 1999.

O mesmo contrato foi renegociado, com efeitos a partir de 8 de junho de 2005, nos termos do Decreto-Lei n.º 78/2005, de 13 de abril, tendo reduzido em 18 anos o prazo de concessão inicial de 30 anos, com possibilidade da sua prorrogação de 9 anos.

Na sequência desta renegociação do contrato de concessão, o Estado, através da SAGESECUR – uma sociedade instrumental através da qual o Estado celebrou o contrato de locação operacional e o contrato de prestação de serviços de manutenção do material circulante com a FERTAGUS - comprou o material circulante à FERTAGUS, alugando-lho de seguida, através de um contrato de locação operacional, de 30 de junho de 2006, tendo como contrapartida um pagamento mensal que foi definido de forma a garantir não só a recuperação e remuneração do investimento mas também a manutenção do material.

Esta concessão tem também como objeto acessório a exploração das estações, interfaces, silos e parques de estacionamento das estações do Pragal, Corroios, Foros de Amora, Fogueteiro, Coina e Penalva, assim como das respetivas áreas comerciais. A FERTAGUS serve atualmente 14 estações numa extensão de linha com cerca de 54 km. Dez na Margem Sul: Setúbal, Palmela, Venda do Alcaide, Pinhal Novo, Penalva, Coina, Fogueteiro, Foros de Amora, Corroios e Pragal, e quatro na Margem Norte: Campolide, Sete Rios, Entrecampos e Roma-Areeiro. O tempo total de percurso entre Setúbal e Roma-Areeiro é de 57 minutos. As estações do Sul geridas pela FERTAGUS, estão dotadas de espaços comerciais, parques de estacionamento e ainda ligações a outros modos de transporte.

Portaria n.º 565-A/97, de 28 de julho
Preâmbulo

1 -No âmbito do projeto de estabelecimento da ligação ferroviária entre as duas margens do rio Tejo, na região de Lisboa, e na sequência da opção de conceder à iniciativa privada a responsabilidade e os benefícios da exploração do correspondente serviço de transporte público de passageiros, torna-se necessário organizar um concurso entre os potenciais concorrentes, tendo em devida conta os objetivos de interesse público que se pretendem alcançar, sintetizáveis na garantia da prestação aos utentes de um serviço de transporte, seguro e de qualidade, em condições de autossuficiência financeira, e na minimização simultânea de riscos e encargos para o Estado.

2 -A circunstância de se lançar o presente concurso quando se está a proceder à alteração do enquadramento legal do sector ferroviário, designadamente através da criação de uma entidade de regulação ferroviária e de uma empresa gestora da infraestrutura, bem como da reestruturação da própria transportadora pública, aconselha que se adotem soluções suficientemente flexíveis por forma que a evolução do referido enquadramento não venha a importar desajustamentos no concurso.

A lei em vigor impõe que se abra o concurso para adjudicação de uma subconcessão, mas tem-se consciência de que se trata de solução com componentes de complexidade acrescida, tendo em conta o novo modelo do sector ferroviário em implementação, pelo que se prevê a hipótese de se operar uma convalidação para a adjudicação de uma concessão direta pelo Estado.

3 - A complexidade e o caráter inovador do presente processo aconselham a existência de uma fase de negociação das propostas dos concorrentes no sentido de, através de um processo conduzido com as necessárias garantias de respeito pelos critérios e pelos fatores de seleção previamente fixados, se encontrar a melhor solução possível para o interesse público e para os utentes do serviço.

O Relatório de Auditoria do Tribunal de Contas⁸ relativamente à concessão, refere que:

“No âmbito desta concessão realizaram-se dois processos de renegociação, estando em curso um processo de reequilíbrio financeiro do contrato, (...). Antes do final do processo de renegociação, foi celebrado um aditamento que definiu a extensão do serviço a Setúbal, que se iniciou em 6 de outubro de 2004.



Na sequência da primeira renegociação do contrato, finalizada em 8 de junho de 2005, o prazo da concessão, que era inicialmente de 30 anos, foi reduzido 18 anos, passando a vigorar até ao fim do ano de 2010, com possibilidade de prorrogação por 9 anos (...).

Em [29 de dezembro de] 2010, ocorreu a segunda renegociação do contrato onde ficou estabelecida [no AMCC -Acordo Modificativo do Contrato de Concessão] a eliminação de qualquer compensação a atribuir pelo Estado à concessionária. Por outro lado, também ficou consagrada a prorrogação do contrato até 2019(...).”

Apresentam-se seguidamente alguns indicadores da empresa FERTAGUS, S.A.

Identificação

Denominação social	FERTAGUS, Travessia do Tejo, Transportes, S.A.	
Logotipo		
Data de início da atividade	29 de julho de 1999	
Nº Pessoa Coletiva	504226320	
Sede Social	Estação do Pragal Porta 23 2805-333 Almada www.fertagus.pt	
Forma Jurídica	Sociedade Anónima	
Capital Social (2017)	2 745 x 10 ³ euros	
Principal Acionista / % participação	Joaquim Jerónimo, Transportes Ferroviários, SA- 100%	
Atividade principal CAE	49310 Transportes terrestres, urbanos e suburbanos, de passageiros	
Extensão da rede explorada em Km	54	
Nº de trabalhadores (2017)	166	
Material circulante (2017)	Automotoras	18 (Elétricas)
	Locomotivas	n.a.
	Carruagens	n.a.
	Vagões	n.a.
Certificados de Segurança	Parte A - PT 11 2016 0004 Parte B - PT 12 2016 0004	
Licenças	PT 01 2011 0001 - Passageiros urbano e suburbano	

Atividade Produtiva

		2017	2016	2015	2017/2016 Δ%	2016/2015 Δ%
Oferta (milhares)	Nº de comboios	56,22	55,84	55,79	0,68%	0,09%
	Comboios quilómetro	1 780	1 783	1 792	-0,17%	-0,50%
	lugares quilómetro oferecidos	2 434 334	2 439 751	2 456 543	-0,22%	-0,68%
Procura (milhares)	Passageiros transportados	19 848	19 049	18 397	4,19%	3,54%
	Passageiros quilómetro	358 707	343 359	331 947	4,47%	3,44%
Taxa de ocupação (%)		14,74%	14,07%	13,51%	0,67 p.p	0,56 p.p

Fonte: Dados fornecidos pelas empresas

Situação Económica e Financeira

	2017	2016	2015	2017/2016 Δ%	2016/2015 Δ%
Total do ativo	27 569	21 196	18 096	30,07%	17,13%
Total do passivo	24 510	19 026	16 398	28,82%	16,03%
Total do passivo corrente	24 312	18 848	16 284	28,99%	15,75%
Total do passivo não corrente	197	177	113	11,30%	56,64%
Capital realizado	2 744	2 745	2 745	-0,04%	0,00%
Total do capital próprio	3 058	2 170	1 698	40,92%	27,80%
Proveitos tráfego	29 139	26 799	25 855	8,73%	3,65%
Indemnizações compensatórias	0	0	0	-	-
Gastos correntes (61+62+63)	29 231	27 642	27 212	5,75%	1,58%
TUI (taxa de utilização da infraestrutura)	3 155	3 269	3 209	-3,49%	1,87%
TUI/gastos correntes%	11%	11,83%	11,79%	-8,74%	0,29%
Taxa de cobertura (Proveitos tráfego/Gastos correntes)	100%	96,95%	95,01%	2,82%	2,04%
EBITDA	182	1 441	945	-87,37%	52,49%
Resultado líquido do período	888	472	147	88,14%	221,09%

Fonte: Dados fornecidos pelas empresas

16 Empresas ferroviárias de transporte de mercadorias

Após a completa liberalização dos mercados nacionais de transporte ferroviário de mercadorias a partir de 1 de janeiro de 2007, assistiu-se ao surgimento de dois operadores privados no transporte de mercadorias, o primeiro em 2008 - a TAKARGO - e posteriormente outro em 2016 – a MEDWAY – que ganhou o concurso de reprivatização da empresa de transporte de mercadorias da empresa incumbente - CP Carga - sendo que atualmente, a totalidade do transporte ferroviário de mercadorias é realizado num contexto de livre acesso ao mercado, transparência e concorrência entre empresas privadas.

Existe ainda uma outra empresa sediada e licenciada em Espanha - a COMSA Rail Transport - que pode realizar transporte de mercadorias em território nacional, já que detém desde 2009 um Certificado de Segurança Parte B válido para operar na rede ferroviária nacional. A empresa tem nos últimos anos, contudo, estado praticamente inativa no território nacional.

Como já referido anteriormente, em Portugal, a quota modal do transporte ferroviário de mercadorias é muito modesta e, no contexto europeu, situa-se no escalão mais baixo da distribuição, com tendência ainda de redução no período considerado, conforme se pode verificar no quadro seguinte:

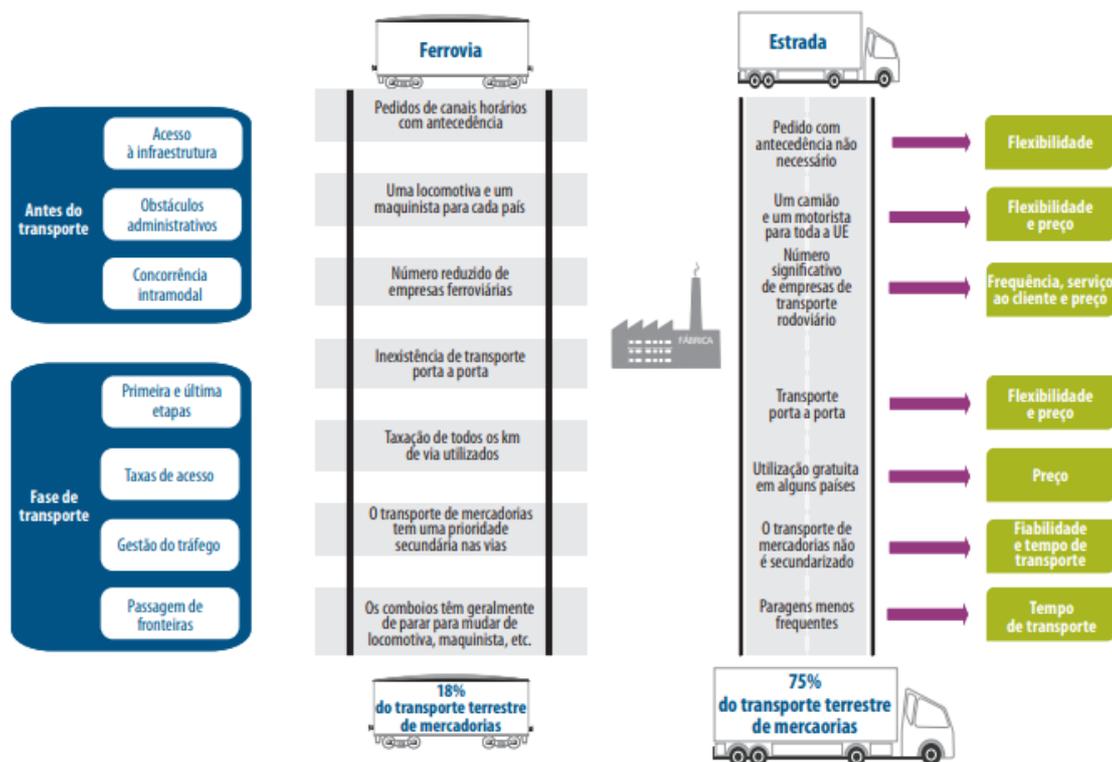
Quadro 1 – Quota modal do transporte ferroviário de mercadorias na UE

Quota modal do transporte ferroviário de mercadorias em 2013	Quota modal do transporte ferroviário de mercadorias em 2013 e tendência entre 2000 e 2013
Superior a 40%	<p>↑ Áustria (42,1%)</p> <p>↓ Estónia (44,1%) e Letónia (60,4%)</p>
Entre 30% e 40%	<p>↑ Suécia (38,2%)</p> <p>↓ Lituânia (33,6%)</p>
Entre 20% e 30%	<p>↑ Alemanha (23,5%) e Finlândia (27,8%)</p> <p>↓ República Checa (20,3%), Hungria (20,5%), Eslováquia (21,4%) e Roménia (21,9%)</p>
Entre 10% e 20%	<p>↑ Itália (13%), Reino Unido (13,2%), Bélgica (15,1%) e Dinamarca (13,2%)</p> <p>↓ França (15%), Polónia (17%), Croácia (17,4%), média da UE (17,8%) e Eslovénia (19,3%)</p>
Inferior a 10%	<p>↑ Países Baixos (4,9%)</p> <p>↓ Irlanda (1,1%), Grécia (1,2%), Luxemburgo (2,4%), Espanha (4,6%), Portugal (5,9%) e Bulgária (9,1%)</p>

Fonte: Tribunal de Contas Europeu, com base em dados do Eurostat.

Esta modesta quota modal resulta do transporte ferroviário de mercadorias enfrentar uma forte pressão concorrencial, principalmente por parte do transporte rodoviário, sendo que os constrangimentos que atualmente enfrenta são, relativamente ao transporte rodoviário, altamente penalizadores para o seu desenvolvimento e competitividade, tal como é evidenciado no quadro seguinte:

Quadro 2 - Comparação de alguns dos desafios enfrentados pelo transporte ferroviário de mercadorias em relação ao transporte rodoviário



Fonte: Tribunal de Contas Europeu.

É, pois, neste contexto adverso que as empresas nacionais desenvolvem a sua atividade, lutando pela consolidação e expansão do seu mercado. É, todavia, expectável que estes custos de contexto possam ser atenuados, através dos investimentos programados na modernização das condições operativas existentes na infraestrutura da rede ferroviária nacional e da efetiva implementação das políticas europeias de promoção do transporte ferroviário internacional, nomeadamente a plena concretização dos corredores ferroviários da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) e a materialização de um espaço ferroviário único na UE, através da implementação do 4º pacote ferroviário.

17 A TAKARGO

A TAKARGO – Transporte de Mercadorias, S.A. é o primeiro operador privado português no transporte ferroviário de mercadorias e surge na sequência da liberalização do transporte de mercadorias, consagrado nos 1º e 2º pacotes ferroviários, transpostos para o Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro, no qual se estatui, artigo 4º (Serviços liberalizados e concessionados) que:

“1 — Constituem serviços liberalizados:

c) O transporte ferroviário de mercadorias exclusivamente realizado em território nacional, sem prejuízo do disposto no n.º 3;”



A TAKARGO obteve a licença para realizar o transporte ferroviário nacional de mercadorias em março de 2008 e o 1º Certificado de Segurança data de maio de 2008, tendo a empresa iniciado a primeira operação em setembro desse ano.

No início de 2009, associado ao operador ferroviário espanhol (COMSA Rail), a TAKARGO realiza o primeiro comboio internacional para Zaragoza.

De seguida são apresentados alguns elementos caracterizadores da empresa.

Identificação

Denominação social	TAKARGO, Transporte de Mercadorias, S.A.	
Logotipo		
Data de início da atividade	25 de setembro de 2008	
Nº Pessoa Coletiva	507832388	
Sede Social	Rua Mário Dionísio, nº 2 2799 – 557 Linda-a-Velha www.takargo.pt	
Forma Jurídica	Sociedade Anónima	
Capital Social (2017)	50 x 10³ euros	
Principal Acionista/% participação	MOTA-ENGIL - AMBIENTE E SERVIÇOS, SGPS, S.A - 70%	
Atividade principal CAE	49200 Transporte de mercadorias por caminhos de ferro	
Extensão da rede explorada em Km	2 546	
Nº de trabalhadores (2017)	96	
Material circulante (2017)	Automotoras	n.a.
	Locomotivas	11 (Diesel)
	Carruagens	n.a.
	Vagões	125
Certificados de Segurança	Parte A - PT 11 2014 0003 Parte B - PT 12 2013 0001	
Licenças	PT 01 2014 03 – Mercadorias nacional	

Atividade Produtiva

		2017	2016	2015	2017/2016 Δ%	2016/2015 Δ%
Oferta (milhares)	Nº de comboios	3,54	2,93	2,23	20,82%	31,39%
	Comboios quilómetro	966,494	915,63	766,83	5,56%	19,40%
Procura (milhares)	Toneladas transportadas	1 453	1 227	1 062	18,42%	15,54%
	Toneladas quilómetro	399 400	374 020	345 360	6,79%	8,30%

Fonte: Dados fornecidos pelas empresas

Situação Económica e Financeira

	10 ³ euros				
	2017	2016	2015	2017/2016 Δ%	2016/2015 Δ%
Total do ativo	35 548	36 509	37 491	-2,63%	-2,62%
Total do passivo	40 937	36 509	43 070	12,13%	-15,23%
Total do passivo corrente	11 092	10 631	10 950	4,34%	-2,91%
Total do passivo não corrente	29 845	32 007	32 120	-6,75%	-0,35%
Capital realizado	50	50	50	0,00%	0,00%
Total do capital próprio	-5 389	-6 130	-5 579	-12,09%	9,88%
Proveitos tráfego	12 105	11 455	9 662	5,67%	18,56%
Gastos correntes (61+62+63)	11 699	10 259	9 018	14,04%	13,76%
TUI (taxa de utilização da infraestrutura)	1 155	1 069	890	8,04%	20,11%
TUI/gastos correntes%	9,87%	10,42%	9,87%	-5,25%	5,58%
Taxa de cobertura (Proveitos tráfego/Gastos correntes)	103,47%	111,66%	107,14%	-7,33%	4,22%
EBITDA	1 259	1 854	932	-32,09%	98,93%
Resultado líquido do período	-873	-278	-1 729	-214,03%	83,92%

Fonte: Dados fornecidos pelas empresas



18 A MEDWAY

O Decreto-Lei n.º 69/2015, de 6 de maio, aprova o processo de reprivatização da CP Carga - Logística e Transportes Ferroviários de Mercadorias, S.A. (CP CARGA), empresa pública, integralmente detida pela CP – Comboios de Portugal, E.P.E., que, por seu turno, é uma entidade pública empresarial detida integralmente pelo Estado Português.

Com a concretização desta operação de reprivatização, o Estado Português deixou de deter qualquer participação direta ou indireta no capital social da CP CARGA, sem prejuízo de continuar a dispor de diferentes e eficazes instrumentos jurídicos para o exercício pleno da sua função reguladora e de supervisão sobre o setor ferroviário.

Consta do Preâmbulo do diploma que:

“Assim, a opção do Governo em reprivatizar a CP CARGA tem como objetivos, nomeadamente

i) a maximização do encaixe financeiro resultante da alienação das ações representativas do capital social da CP CARGA;

ii) o reforço da posição competitiva, do crescimento e da eficiência da CP CARGA, em benefício do setor dos transportes ferroviários, da economia nacional e dos utilizadores e utentes das estruturas e serviços de transportes ferroviários, em que a CP CARGA desenvolve a sua atividade;

iii) a minimização da exposição do Estado Português aos riscos de execução relacionados com o processo de reprivatização, assegurando que o enquadramento deste processo protege cabalmente os interesses nacionais.”

O quadro jurídico aplicável ao processo em referência é a Lei-quadro das Privatizações, aprovada pela Lei n.º 11/90, de 5 de abril, alterada pelas Leis n.ºs 102/2003, de 15 de novembro, e 50/2011, de 13 de setembro, tendo em conta que a CP CARGA foi constituída pela CP – Comboios de Portugal, E.P.E., por cisão da sua unidade de negócio de carga, na sequência do Despacho n.º 9541/2008, de 2 de abril, do Ministério das Obras Públicas Transportes e Comunicações e do Ministério das Finanças e da Administração Pública, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 65, de 2 de abril de 2008, sendo que a atual CP – Comboios de Portugal, E.P.E., foi nacionalizada pelo Decreto -Lei n.º 205 -B/75, de 16 de abril de 1975.

Em 20 de janeiro de 2016, concluiu-se o processo de privatização da CP Carga, atual MEDWAY, com a assinatura final do respetivo contrato de venda.

Apresentam-se seguidamente alguns indicadores caracterizadores da atividade da MEDWAY:

Identificação

Denominação social	MEDWAY – Operador Ferroviário e Logístico de Mercadorias, S.A.	
Logotipo		
Data de início da atividade	01 de agosto de 2009	
Nº Pessoa Coletiva	509017800	
Sede Social	Av. da República, 66 1050-197 Lisboa www.medway.com	
Forma Jurídica	Sociedade Anónima	
Capital Social (2017)	121 313 x 10 ³ euros	
Principal Acionista/% participação	MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY RAIL (PORTUGAL) - OPERADORES FERROVIÁRIOS, S.A.- 95%	
Atividade principal CAE	49200 Transporte de mercadorias por caminhos de ferro	
Extensão da rede explorada em Km	2 546	
Nº de trabalhadores (2017)	527	
Material circulante (2017)	Automotoras	n.a.
	Locomotivas	68 (Diesel: 34; Elétricas: 34)
	Carruagens	n.a.
	Vagões	2 528
Certificados de Segurança	Parte A - PT 11 2016 0003	
	Parte B - PT 12 2016 0003	
Licenças	PT 01 2014 01 – Mercadorias internacional PT 01 2014 02 – Mercadorias nacional	

Atividade Produtiva

		2017	2016	2015	2016/2015 Δ%	2016/2015 Δ%
Oferta (milhares)	Nº de comboios	35,75	36,93	42	-3,20%	-12,07%
	Comboios quilómetro	5 197	5 073	5 749	2,44%	-11,76%
Procura (milhares)	Toneladas transportadas	8 785	8 900	9 857	-1,29%	-9,71%
	Toneladas quilómetro	2 341 975	2 243 226	2 312 092	4,40%	-2,98%

Fonte: Dados fornecidos pelas empresas



Situação Económica e Financeira

	2017	2016	2015	2017/2016 Δ%	2016/2015 Δ%
	10 ³ euros				
Total do ativo	212 558	214 990	208 467	-1,13%	3,13%
Total do passivo	89 084	91 784	187 748	-2,94%	-51,11%
Total do passivo corrente	25 937	66 616	143 829	-61,06%	-53,68%
Total do passivo não corrente	63 147	25 169	43 919	150,89%	-42,69%
Capital realizado	121 312	121 313	121 313	0,00%	0,00%
Total do capital próprio	123 473	123 206	20 719	0,22%	494,65%
Proveitos tráfego	69 179	62 721	67 782	10,30%	-7,47%
Gastos correntes (61+62+63)	57 831	53 022	68 198	9,07%	-22,25%
TUI (taxa de utilização da infraestrutura)	6 980	6 701	7 696	4,16%	-12,93%
TUI/gastos correntes%	12,07%	12,64%	11,28%	-4,50%	11,99%
Taxa de cobertura (Proveitos tráfego/Gastos correntes)	119,62%	118,29%	99,39%	1,12%	19,02%
EBITDA	16 686	14 456	2 519	15,43%	473,88%
Resultado líquido do período	267	-1 613	-12 075	116,55%	86,64%

Fonte: Dados fornecidos pelas empresas



V. A EXECUÇÃO DO DECRETO-LEI N.º 217/2015, de 7 de outubro

Como resultado da implementação da legislação comunitária em matéria de transporte ferroviário, referida nos anteriores pontos 03 a 05, o ecossistema do transporte ferroviário nacional tem vindo a sofrer, desde o final dos anos 90 do século passado, profundas alterações sob o ponto de vista do seu enquadramento empresarial, institucional e organizacional, sendo de relevar as que seguidamente se elencam:

- ✓ Desde o ano 1997 até 2017, portanto num período de 20 anos, assistiu-se à completa alteração do panorama empresarial do ecossistema ferroviário, passando-se da existência, em 1997, de uma única empresa verticalmente integrada (CP) que assegurava a gestão da infraestrutura e o transporte nacional e internacional de passageiros e de mercadorias, até à atual situação em que existe uma empresa autónoma de capitais exclusivamente públicos que assegura unicamente o serviço público de gestão da infraestrutura ferroviária (IP) e quatro empresas de transporte, duas de passageiros (CP- Comboios de Portugal e FERTAGUS) e duas de mercadorias (MEDWAY e TAKARGO), sendo que apenas a CP é de capitais públicos;
- ✓ Lançamento de um concurso público internacional para a concessão do transporte ferroviário suburbano de passageiros entre Setúbal e Lisboa-Areeiro, com atravessamento da Ponte 25 de abril e início em 1999 da exploração do serviço por empresa privada.
- ✓ Surgimento de duas empresas ferroviárias privadas no transporte de mercadorias, a primeira em 2008 (TAKARGO) e posteriormente a outra em 2016 (MEDWAY), tendo esta última ganho o concurso de reprivatização da empresa de transporte de mercadorias incumbente (CP Carga), sendo que presentemente a totalidade do transporte ferroviário de mercadorias é realizado num contexto de livre acesso ao mercado, transparência e concorrência entre empresas privadas;
- ✓ Estabelecimento de novas empresas para a prestação de serviços de manutenção de material circulante, de capitais privados e mistos, respetivamente, GMF - Sucursal de Portugal e SIMEF (2009);
- ✓ Surgimento de empresas de formação profissional de capitais públicos ou privados no âmbito das atividades ferroviárias (FERNAVE e LOGISTEL);
- ✓ Estabelecimento de uma Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária, recaindo sobre o atual IMT o exercício dessas competências, na esteira de anteriores instituições que assumiram também essas competências, primeiramente o INTF (1998) e posteriormente o IMTT (2007);
- ✓ Estabelecimento de um organismo independente de investigação de acidentes ferroviários (2007), o atual GPIAAF - Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos e Ferroviários;
- ✓ Estabelecimento de uma entidade independente de regulação económica, a AMT (2015);



- ✓ Estabelecimento de entidade nacional a atuar como “Organismo Notificado” no âmbito das Diretivas da Interoperabilidade Ferroviária – APNCF (2008);
- ✓ Estabelecimento de entidades a desempenharem funções como Entidades Responsáveis de Manutenção de material circulante, como seja o caso da EMEF (2013) e GMF;
- ✓ Transferência dos terminais de mercadorias públicos da empresa incumbente de transporte de mercadorias para o gestor da infraestrutura, assegurando uma maior transparência no acesso e utilização destas importantes instalações de serviços (2014).

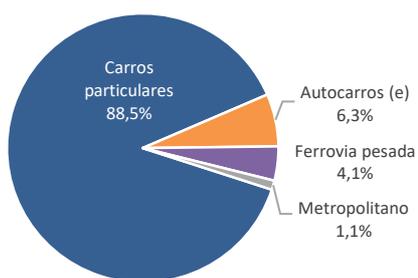
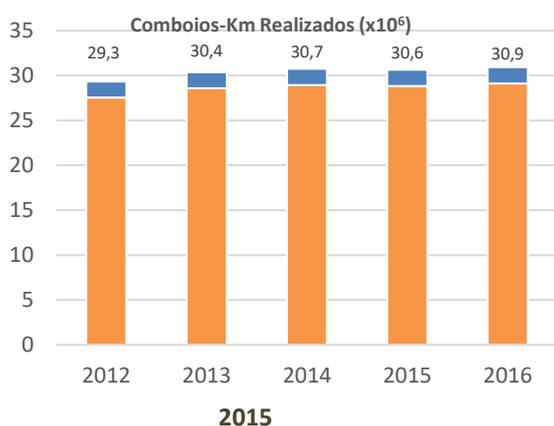
No quadro do funcionamento do mercado ferroviário foram estabelecidos requisitos inexistentes antes da reforma do setor como sejam:

- ✓ Necessidade de obtenção de licença com respetivo seguro de responsabilidade civil e de certificados de segurança como condições legais para as empresas de transporte ferroviário de passageiros e de mercadorias poderem exercer a sua atividade;
- ✓ Necessidade de o gestor da infraestrutura obter uma autorização de segurança para poder realizar o serviço público de gestão da infraestrutura;
- ✓ Criação de um "Registo Nacional de Material Circulante" gerido pela autoridade nacional de segurança;
- ✓ A necessidade de todos dos veículos que circulam na Rede Ferroviária Nacional estarem registados no registo nacional de material circulante e possuírem uma entidade responsável pela sua manutenção;
- ✓ Publicação pelo gestor da infraestrutura de um Diretório de Rede, onde o mercado é informado, nomeadamente sobre as condições de acesso à rede, as suas características, o processo de repartição da capacidade, a tarifação da utilização da infraestrutura e dos serviços nas instalações de serviço;
- ✓ A repartição da capacidade e a publicação dos horários de serviço realizada pelo gestor da infraestrutura, garantindo transparência e equidade no tratamento dos pedidos das várias empresas candidatas aos canais horários;
- ✓ A tarifação da utilização da infraestrutura e dos serviços em instalações de serviços, realizada pelo gestor da infraestrutura, obedecendo a princípios e regras estabelecidas na legislação nacional e comunitária;
- ✓ A instituição de um regime de melhoria de desempenho para o gestor da infraestrutura e empresas de transporte ferroviário;
- ✓ A possibilidade de recurso das empresas de transporte ferroviário para o regulador, nas matérias respeitantes ao Diretório da Rede, em caso de se sentirem de algum modo lesadas nos seus direitos;
- ✓ A certificação dos maquinistas realizada no quadro de legislação nacional e não segundo regras das próprias empresas;

- ✓ O novo material circulante e infraestruturas ferroviárias, novas ou substancialmente alteradas, necessitam de uma autorização emitida pela autoridade de segurança para poderem serem colocadas ao serviço;
- ✓ O equilíbrio económico-financeiro do gestor da infraestrutura garantido pelo Estado através da celebração, em março de 2016, de um contrato-programa onde são definidas as indemnizações compensatórias concedidas pelo exercício do serviço público de gestão da infraestrutura.

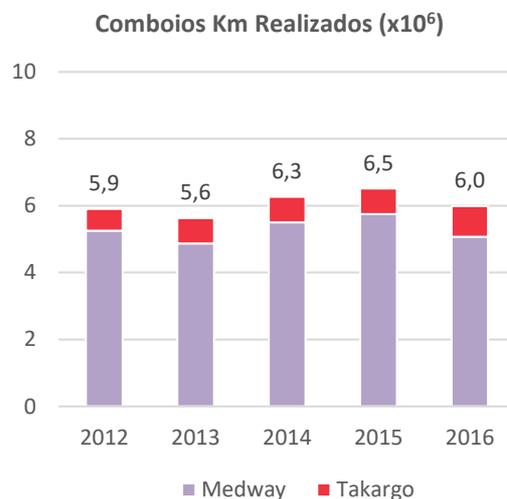
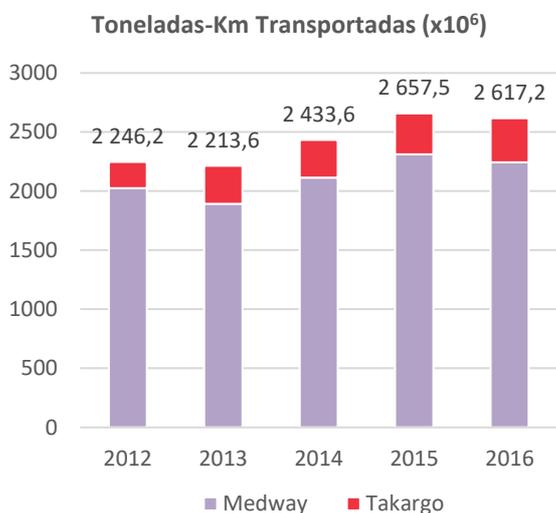
Em síntese, muito se alterou no panorama empresarial e nas regras de funcionamento do sistema ferroviário, no entanto, todas estas modificações não provocaram uma substancial evolução positiva em termos de transferência modal, ganhos de quota de mercado ou de equilíbrio da equação financeira do setor, conforme se pode aquilatar pelos gráficos seguintes:

Transporte de passageiros



Distribuição modal, em percentagem, do transporte terrestre de passageiros (pkm) em 2015 (Fonte: *Statistical pocketbook, EU Transport in figures, European Commission 2017*)

Transporte de Mercadorias



Transporte nacional terrestre de mercadorias, em milhões de TKm, e respetiva distribuição modal (Fonte: INE)

Tal como referido anteriormente, é propósito principal da publicação deste Relatório, dar cumprimento ao artigo art.º 59 do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 9 de outubro que refere expressamente (*sic*):

“1 - A AMT publica anualmente um relatório sobre a execução do presente decreto-lei, do qual constam, nomeadamente:

- a) O impacte do mesmo no desenvolvimento do setor;
- b) O número de licenças emitidas;
- c) As ações de fiscalização efetuadas;
- d) Os regulamentos de execução aprovados ou alterados;
- e) As recomendações ou instruções emitidas;
- f) As decisões tomadas nos termos do artigo 56º;



g) O número de processos contraordenacionais.

2 - O disposto no número anterior não prejudica o dever de sigilo da AMT quanto a matérias relacionadas com o segredo comercial ou industrial cuja divulgação deva ser considerada proibida.

3 - Para efeitos do disposto no número anterior, o sigilo comercial abrange todas as informações relativas à empresa requerente que não estejam sujeitas a qualquer forma de registo ou publicidade obrigatória, que não sejam ou não tenham caído no conhecimento público ou que não tenham sido publicitadas em virtude da prática de um ato judicial.”

Tendo o Decreto-Lei n.º 217/2015 sido publicado em 7 de outubro de 2015, portanto já próximo do final desse ano, a execução do mesmo no período de pouco mais de dois anos até final 2017, num setor em que as mudanças são tradicionalmente lentas, poderia não revelar grandes impactos, contudo, alguns eventos importantes aconteceram, tal como irá enumerar nos pontos subsequentes deste relatório.

Ao longo deste capítulo serão enumeradas e descritas as diversas atividades e eventos que ocorreram durante o período que decorreu desde a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 217/2015 e o final de 2017, utilizando-se como metodologia de análise a elencagem dos diversos artigos do diploma e as respetivas ações correlacionadas que ocorreram no período em análise.

19 Artigo 30º - Celebração de Contrato-Programa entre o Estado e o Gestor de Infraestrutura

Nos termos do n.º 2 do artigo 30º do Decreto-Lei n.º 217/2015, foi celebrado entre o Estado e a IP, em 11 de março de 2016, um Contrato Programa⁹ para o período compreendido entre 01/01/2016 e 31/12/2020 (5 anos), no qual se definem e regulam os termos e condições da prestação das obrigações de serviço público de gestão da infraestrutura integrante da rede ferroviária nacional, bem como as indemnizações compensatórias decorrentes a pagar pelo Estado, a seguir discriminadas, para o referido período 2016 - 2020 (valores máximos):

- a) Em 2016, a quantia de € 50 000 000,00;
- b) Em 2017, a quantia de € 84 152 076,24;
- c) Em 2018, a quantia de € 77 371 909,84;
- d) Em 2019, a quantia de € 73 490 018,12;
- e) Em 2020, a quantia de € 67 717 721,32.

Num total de € 352 731 725,52, em cinco anos.

A Cláusula n.º 10 (Acompanhamento e Fiscalização do Contrato) do supracitado Contrato- Programa atribui competências de acompanhamento e fiscalização do cumprimento das obrigações da IP, emergentes do

⁹ http://www.infraestruturasdeportugal.pt/sites/default/files/2016.03.11_-_contrato_programa_estado_ip.pdf



contrato, as quais (sic) *“são exercidas pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes e, no que diz respeito às matérias de execução do presente contrato para as quais é necessária a autorização do Estado, pela Direção-Geral do Tesouro e Finanças, enquanto entidade de apoio à tutela financeira, sem prejuízo das competências atribuídas nos termos da lei a outras entidades, designadamente à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes e à Inspeção-Geral de Finanças.”*

Neste contexto, a AMT tem vindo a acompanhar a execução deste contrato, através do exercício das respetivas atribuições e competências, designadamente em matéria de indicadores de avaliação de desempenho, conforme previsto na Cláusula n.º 11 do referido Contrato Programa. Em resultado desse acompanhamento foi elaborado um relatório de análise onde se avaliou a execução do contrato no ano de 2016, encontrando-se em processo de análise o relatório do ano de 2017.

Relativamente ao relatório do ano de 2016, foram endereçadas à entidade responsável pela fiscalização e acompanhamento do contrato programa - o IMT - um conjunto de observações e recomendações que se julgam pertinentes e que devem ser tidas em conta em futura revisão do contrato, designadamente na metodologia aplicável ao apuramento dos desvios globais das metas de desempenho.

20 Artigo 31º - Tarifação da infraestrutura

Em 2016 iniciou-se a análise, promovida pela AMT, sobre a implementação de um novo regime de tarifação por aplicação dos princípios de tarifação estabelecidos no artigo 31º e 32º do DL 217/2015 e no Regulamento de Execução (UE) 2015/909 da Comissão, de 12 de junho de 2015, relativo às modalidades de cálculo dos custos diretos. Como resultado dessa análise, ainda em 2016, a IP apresentou uma primeira abordagem sobre o modelo de custeio utilizado para apuramento dos custos do exercício de 2015 diretamente imputáveis à exploração ferroviária, tendo em vista demonstrar que essa metodologia de cálculo era realizada de acordo com o referido Regulamento, processo que teve desenvolvimento durante o ano de 2017.

Em 3 de julho de 2017 a IP apresentou formalmente o seu método de cálculo dos custos diretamente imputáveis à exploração do serviço ferroviário, o qual foi avaliado pela AMT, tendo sido considerado que o mesmo ainda não dava pleno cumprimento ao disposto no referido Regulamento de Execução (UE) 2015/909. Na sequência dessa avaliação e de esclarecimentos e reuniões conjuntas entre a AMT e a IP, em 29 de dezembro de 2017 foi apresentada pela IP uma nova versão reformulada, estando a decorrer o processo de análise e validação dos custos elegíveis então apresentados, e que servem de base à definição das tarifas do pacote mínimo de acesso.

21 Artigo 35º - Regime de Melhoria do Desempenho

O gestor de infraestrutura iniciou em 2016, em articulação com todas as empresas de transporte ferroviário que operam no mercado nacional, um processo de modificação do Regime de Melhoria de Desempenho



vigente - que tinha sido desenvolvido no âmbito do Regulamento IMTT n.º 473/2010 - no sentido de o alinhar com os requisitos que se encontram estabelecidos no artigo 35º do Decreto-Lei n.º 217/2015.

A AMT tem acompanhado o referido processo, participando na qualidade de observador em reuniões técnicas promovidas para o efeito pela IP. O processo teve continuidade em 2017, contudo ainda não se encontra finalizado, prevendo a IP a fase inicial de implementação durante o ano de 2019.

22 Artigo 55º - Entidade Reguladora Nacional do ecossistema ferroviário

A AMT centra a sua atividade nas Pessoas e na Cidadania, e encontra-se especificamente direcionada para a promoção e a proteção do interesse público da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentada (MobIES), a par da construção de um paradigma de concorrência não falseada, tal como é exigido pelo direito da UE, num contexto da construção do Mercado Interno nos diferentes modos de transporte.

Para contribuir em plenitude para o interesse público e direito de cidadania, a referida MobIES tem que integrar, em perspetiva, os seguintes atributos:

- ✓ Inclusividade, significando isto que inclui elevados padrões de segurança individual e coletiva, contribuindo para reduzir a sinistralidade e respetivas consequências, bem como a abrangência e coesão territorial e social, numa perspetiva transgeracional e de acessibilidade inclusiva a todas as Pessoas, incluindo as com mobilidade reduzida e os utilizadores mais vulneráveis;
- ✓ Eficiência, incorporando as exigências de competitividade e do combate ao desperdício, tudo integrado numa perspetiva de *benchmarking*, nas diferentes dinâmicas heterogéneas de globalização; e
- ✓ Sustentabilidade, agregando as exigências ambientais, económicas, financeiras e sociais, focada em superar a corrosão do tempo e os ciclos geodinâmicos da natureza, incluindo os efeitos das alterações climáticas, em sintonia com a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, da Organização das Nações Unidas, e da resposta da UE à referida Agenda 2030, nomeadamente das conclusões do Conselho da UE de 20 de junho de 2017.

Neste contexto, a AMT adota, do ponto de vista metodológico, disciplinando qualquer intervenção sua, um novo paradigma sistémico de Regulação Económica de Elevada Qualidade (REEQ), em constante aperfeiçoamento, aplicado nos diferentes Mercados Relevantes da Mobilidade, o qual se suporta nos seguintes pilares estratégicos:

- ✓ Avaliação de *compliance* diversificada e exaustiva das vertentes determinantes da competitividade do Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes;
- ✓ Conhecimento compreensivo e continuamente atualizado deste ecossistema;
- ✓ Suprir falhas de mercado;
- ✓ Sem gerar falhas de Estado, incluindo as de regulamentação;



- ✓ Promovendo a confluência do equilíbrio dinâmico e resiliente das seguintes três Racionalidades, não aditivas, numa abordagem de natureza multidisciplinar:
 - Investidores;
 - Pessoas, incluindo os Profissionais / Utilizadores / Consumidores e/ou Cidadãos;
 - Contribuintes.

Em 2015, no início da sua atividade e ainda com um quadro de pessoal muito restrito, a AMT desenvolveu as seguintes atividades genéricas no âmbito ferroviário:

- ✓ Emissão de uma Pronúncia e dois Pareceres, para a Representação Permanente de Portugal na UE (REPER), no contexto da transposição das Diretivas da UE relativas ao 4.º Pacote Ferroviário e conducentes à publicação do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, no contexto do estabelecimento de um espaço ferroviário único na UE e versando especificamente sobre as seguintes temáticas:
 - Cláusula de reciprocidade externa;
 - Detalhe das negociações;
 - Gestor da infraestrutura ferroviária.
- ✓ Emissão de um Parecer, para o Gabinete do Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, especificamente sobre a transposição da Diretiva 2012/34/UE que se materializou no citado Decreto-Lei n.º 217/2015.
- ✓ Pronúncia da AMT para a Autoridade da Concorrência sobre a privatização da CP Carga.
- ✓ Pronúncia, por iniciativa da AMT, para o Gabinete do Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, sobre a Revisão do Plano de Implementação do Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS), do respetivo Coordenador Europeu.

Durante o ano de 2016, numa fase de desenvolvimento do quadro de pessoal e da capacitação interna, destacam-se as seguintes atividades desenvolvidas pela AMT:

- ✓ Emitido Parecer Prévio Vinculativo, para o Gabinete do Secretário de Estado das Infraestruturas, sobre o Contrato Programa celebrado entre o Estado Português e a Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP), estabelecendo as obrigações de serviço público e indemnizações compensatórias no contexto da gestão da infraestrutura da Rede Ferroviária Nacional.



- ✓ Início do processo de revisão e implementação do Regime de Desempenho a cargo do gestor da infraestrutura ferroviária (IP), no âmbito da implementação das regras estabelecidas no Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro.
- ✓ Elaboração de contributos, para a DG MOVE / CE, sobre o modelo financeiro de implementação do ERTMS (Business Case no contexto dos nove Corredores da Rede Principal da RTE-T).
- ✓ Pronúncia, por iniciativa da AMT, para o Gabinete do Secretário de Estado das Infraestruturas, sobre a implementação do ERTMS - Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário em Portugal.

A principal recomendação desta Pronúncia é no sentido da adoção e concretização urgente de uma estratégia efetiva e calendarizada de implementação do ERTMS em Portugal, no contexto mais alargado da concretização do espaço ferroviário único na UE, em “*compliance*” com o normativo e calendários estabelecidos pela UE, tendo especialmente em consideração o que está a ser efetuado no Corredor Atlântico, particularmente em Espanha, e promovendo a interoperabilidade e a integração na Rede Transeuropeia de Transportes.

Releva-se igualmente a importância colocada na segurança da rede ferroviária, como uma das prioridades no planeamento da implementação do ERTMS, garantindo elevados padrões de segurança exigíveis pela sociedade atual, face às tecnologias mais avançadas disponíveis.

- ✓ No contexto do acompanhamento da progressão da implementação deste última Pronúncia, assinala-se:
 - A preparação, também por iniciativa da AMT, de um Memorando, dirigido ao Gabinete do Secretário de Estado das Infraestruturas, incidindo particularmente sobre a necessidade de se desenvolver com urgência um processo conducente à disponibilização do Módulo Específico de Transmissão (STM) para o Sistema CONVEL (2017).
 - A participação no Grupo de Trabalho Técnico com o objetivo de disponibilizar, no contexto do Sistema Ferroviário Nacional, um Módulo de Transmissão Específica (STM) externo para o sistema nacional de classe B, o EBICAB 700, visando a implementação do plano de migração nacional para o novo sistema harmonizado de classe A, o ETCS/ERTMS (em curso).
- ✓ Elaboração de Memorando sobre o Relatório do Tribunal de Contas Europeu: *“O transporte ferroviário de mercadorias na UE ainda não está no rumo certo”*;
- ✓ Análise e condução dos procedimentos relativos aos recursos interpostos pelas empresas de transporte ferroviário relativamente aos Diretórios da Rede Ferroviária;



- ✓ Início do processo de implementação do Regulamento de Execução (UE) 2015/909 da Comissão de 12 de junho de 2015 sobre “Tarifação da Infraestrutura a cargo do gestor de infraestrutura com a realização de reuniões preparatórias com a IP;

Em 2017 destacam-se as seguintes atividades:

- ✓ A análise do Plano Nacional de Aplicação da ETI CCS (ERTMS) com emissão de parecer ao IMT.
- ✓ Preparação de contributos para o IMT, no contexto de resposta a pedido de informação da Comissão Europeia (CE), no âmbito do SERAC (*Single European Railway Area Committee*), sobre a implementação do Regulamento (UE) 2015/909.
- ✓ Elaboração de parecer sobre o modelo e peças do concurso para a concessão de exploração de bens do domínio público no Parque Norte do Complexo Ferroviário da Bobadela (2017).
- ✓ Análise de exposição e realização de reunião com empresa ferroviária sobre acesso a instalações administrativas e sociais da IP em terminais e portos (2017).
- ✓ Elaboração de projeto de Protocolo entre a AMT e o IMT no âmbito dos n.ºs 4 a 6 do artigo 56º do Decreto-Lei n.º 217/2015, conforme identificado no ponto 24.
- ✓ Análise do Diretório da Rede de 2018 e da sua 1ª adenda, designadamente para efeito da homologação das tarifas da utilização da infraestrutura aí apresentadas.
- ✓ Continuação do processo de implementação do Regulamento de Execução (UE) 2015/909 da Comissão de 12 de junho de 2015 sobre “Tarifação da Infraestrutura a cargo do gestor de infraestrutura com a realização de reuniões com a IP;

23 Artigo 56º, n.º 1 - A AMT enquanto entidade de recurso para as matérias do Diretório da Rede

A AMT logo após a entrada em funcionamento em 2015, assumiu as funções de entidade de recurso sobre matérias do Diretório da Rede, tendo rececionado os recursos que se encontravam pendentes na extinta Unidade de Regulação Ferroviária do IMT, bem como outros posteriormente apresentados diretamente à AMT. Complementarmente sobre este assunto veja-se o referido no ponto 27 - “*As decisões tomadas nos termos do artigo 56º*”



24 Artigo 56º, n.º 4 - Cooperação entre AMT e IMT

Durante o ano de 2016, foi decidido incluir nas atividades a desenvolver em 2017 a elaboração de uma proposta de Protocolo de cooperação com o Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) que dê cumprimento ao estabelecido nos n.ºs 4 a 6 do artigo 56º do Decreto-Lei n.º 217/2015, em termos de cooperação relativamente às matérias de segurança ferroviária e de acesso à atividade de transporte ferroviário, num quadro de partilha de informações e de cooperação destinado a evitar efeitos adversos na concorrência ou na segurança do mercado ferroviário. Este processo teve desenvolvimento em 2017 com a elaboração da referida proposta de protocolo.

25 Artigo 56º, n.º 8 - Consulta aos utilizadores dos serviços ferroviários

Nos termos do n.º 8 do artigo 56º do Decreto-Lei n.º 217/2015, *“8-A AMT deve consultar periodicamente e, em qualquer caso, 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.”*

Durante o ano de 2016 foi decidido incluir nas atividades a desenvolver em 2017 pela AMT, a realização da primeira consulta aos representantes dos utilizadores dos serviços ferroviários de mercadorias e de passageiros.

Durante o ano de 2017 implementou-se todo o processo de consulta¹⁰. No que diz respeito aos serviços ferroviários de transporte de passageiros, foram remetidos questionários a associações de consumidores e a associações que representam pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida. No caso dos serviços ferroviários de transporte de mercadorias, foram disponibilizados questionários a utilizadores e potenciais utilizadores destes serviços, assim como a associações empresariais. Adicionalmente, considerando que as matérias relacionadas com as condições de acesso e utilização da infraestrutura (e.g., via ferroviária, terminais e estações de comboio) influenciam substancialmente as condições de prestação de serviços ferroviários, foi também realizado um inquérito às empresas de transporte ferroviário que prestam serviços em Portugal.

A AMT encara esta consulta sobretudo como uma oportunidade de conhecer em detalhe a perceção dos utilizadores quanto às condições do mercado e aos aspetos prioritários a melhorar nos serviços, reforçando a sua capacidade de atuação relativamente às suas competências de promoção e defesa dos direitos e interesses dos consumidores e utentes.

Os resultados desta consulta podem ser consultados em detalhe no site da AMT¹¹

¹⁰ http://www.amt-autoridade.pt/media/1443/amt_realiza_consulta_a_utilizadores_de_servicos_ferrovirarios_final.pdf

¹¹ file:///C:/Users/emidio.candido/Downloads/relat%C3%B3rio_consulta-utilizadores-de-servi%C3%A7os-ferrovi%C3%A1rios.pdf



26 Artigo 57º - Cooperação entre Entidades Reguladoras

O artigo 57º do Decreto-Lei n.º 217/2015 estabelece os mecanismos, procedimentos e formas de cooperação entre a AMT e as congéneres europeias.

Pretende-se que a AMT troque 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 e coopere na coordenação dos seus processos decisórios em toda a União Europeia, devendo, para o efeito, participar e trabalhar em conjunto numa rede que se reúna periodicamente.

No âmbito da cooperação entre entidades reguladoras, com a Diretiva 2012/34/UE foi criada uma rede europeia de entidades reguladoras do setor ferroviário, que se reúne a intervalos regulares, sendo que a primeira reunião desta rede, que funciona sob a égide do *SERAC- Single European Railway Area Committee*, teve lugar a 13 e 14 de março de 2013, em Bruxelas. A AMT, desde a sua criação em 2015, tem assegurado a representação regular de Portugal nestas reuniões.

A AMT, na qualidade de regulador independente aderiu no dia 27 de abril de 2016 ao IRG – Rail, grupo europeu dos reguladores independentes para a ferrovia. A adesão foi formalizada em Reunião Plenária do IRG-Rail em Gdansk, na Polónia.

Com a adesão da AMT, o IRG-Rail passa a contar com as entidades reguladoras ferroviárias de 27 países europeus.

O IRG – Rail tem como principal objetivo facilitar a criação de um mercado único ferroviário na UE, assente nos vetores da competitividade, eficiência e sustentabilidade. Este organismo permite a cooperação, partilha de conhecimento e de boas práticas entre os seus membros. O seu enfoque incide, principalmente, sobre 4 áreas de trabalho: (1) o acesso à utilização da infraestrutura, (2) o sistema de taxação de utilização da infraestrutura, (3) propostas legislativas em desenvolvimento e (4) o acompanhamento e monitorização do mercado ferroviário.

A propósito ainda deste grupo internacional, assinala-se que o Senhor Dr. João Carvalho, na sua qualidade de Presidente do Conselho de Administração da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, foi eleito por unanimidade Vice-Presidente do IRG - Rail, na reunião plenária que teve lugar em Paris nos dias 23 e 24 de novembro de 2017.

Ainda no âmbito da cooperação internacional entre entidades reguladoras, a AMT assinou em 13.12.2016 um acordo de cooperação com as entidades reguladoras de Espanha (CNMC), de França (ARAFER) e da Alemanha (BNetzA) para a monitorização da concorrência no transporte ferroviário de mercadorias no designado Corredor Atlântico que integra a Rede Principal da RTE-T, tendo como principais objectivos:

- ✓ Assegurar o acesso não discriminatório de todos os interessados ao Corredor Atlântico;
- ✓ Assegurar a função de entidade de recurso, tal como definida no artigo 56º da Diretiva 2012/34/UE.



27 Artigo 59º - Relatório de execução

O presente documento constitui o primeiro relatório publicado em cumprimento do artigo 59º do Decreto-Lei n.º 217/2015, para reportar as principais atividades desenvolvidas no âmbito da execução deste diploma e que, adicionalmente ou complementarmente às que tem vindo a ser descritas ao longo deste relatório, se passam a descrever na especialidade:

✓ O número de licenças emitidas

De acordo com a informação disponibilizada pelo IMT, que é entidade responsável pela emissão das licenças para atividade de transporte de passageiros e mercadorias e pela base de dados da EUAR- *European Union Agency for Railways*, foram emitidas as seguintes licenças de acesso à atividade de transporte ferroviário de passageiros e mercadorias, as quais à presente data se encontram válidas:

- **CP –Comboios de Portugal, E.P.E.:**

Licença n.º PT 01 2015 0001 – Passageiros internacional

Licença n.º PT 01 2015 0002 – Passageiros nacional

Licença n.º PT 01 2015 0003 – Passageiros regional

Licença n.º PT 01 2015 0004 – Passageiros suburbano

- **FERTAGUS, S.A**

Licença n.º PT 01 2016 0001 – Passageiros suburbano

- **TAKARGO, Transporte de Mercadorias, S.A.**

Licença n.º PT 01 2014 0003 – Mercadorias nacional

- **MEDWAY, S.A.**

Licença n.º PT 01 2014 0001 – Mercadorias internacional

Licença n.º PT 01 2014 0002 – Mercadorias nacional

Salienta-se que nos anos de 2015, 2016 e 2017 não entrou no mercado de transporte ferroviário nenhuma nova empresa, pelo que neste aspeto manteve-se o mesmo número de empresas que já anteriormente operavam. A alteração significativa refere-se à concretização da reprivatização, em janeiro de 2016, da CP Carga, que se passou a designar como MEDWAY S.A.

✓ Os Regulamentos de execução aprovados ou alterados

Relativamente aos atos de execução previstos na Diretiva 2012/34/UE e que consequentemente estão relacionados com a execução do Decreto-Lei n.º 217/2015 que transpôs aquela Diretiva, há a destacar os



seguintes Regulamentos de Execução, publicados pela Comissão e que são de aplicação imediata na ordem jurídica nacional:

- Regulamento de Execução (UE) n.º 869/2014 da Comissão, de 11 de agosto de 2014, relativo aos novos serviços de transporte ferroviário de passageiros;
- Regulamento de Execução (UE) 2015/10 da Comissão, de 6 de janeiro de 2015, relativo aos critérios aplicáveis aos candidatos à capacidade de infraestrutura ferroviária e que revoga o Regulamento (UE) n.º 870/2014;
- 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;
- Regulamento de Execução (UE) 2015/1100 da Comissão de 7 de julho de 2015 relativo às obrigações de prestação de informações que incumbem aos Estados-Membros no âmbito do acompanhamento do mercado ferroviário;
- Regulamento (UE) 2016/796 do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de maio de 2016, relativo à Agência Ferroviária da União Europeia (integra o pilar técnico do 4º pacote ferroviário) e que revoga o Regulamento (CE) n.º 881/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004;
- Regulamento (UE) 2016/2338 do Parlamento Europeu e do Conselho de 14 de dezembro de 2016, o qual altera o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 no que respeita à abertura do mercado nacional de serviços de transporte ferroviário de passageiros;
- 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.

✓ **As decisões tomadas nos termos do artigo 56º**

A AMT analisou seis recursos interpostos pelos operadores ferroviários relativos aos diversos Diretórios de Rede elaborados e publicados pela IP, cujas decisões foram proferidas e publicadas no site da AMT¹² em 2017:

- Cinco recursos interpostos pela FERTAGUS – Travessia do Tejo, SA;
 - Diretório de Rede de 2015
 - Diretório de rede de 2016
 - 2ª Adenda ao Diretório da Rede 2015 e 1ª Adenda ao Diretório da Rede 2016

¹² <http://www.amt-autoridade.pt/decis%C3%B5es/>



- Diretório da Rede de 2017
- Um recurso interposto pela CP Carga – Logística e Transporte de Mercadorias, SA;
- Diretório da Rede de 2017

28 Conclusão

Com este primeiro Relatório dá-se cumprimento formal ao estatuído no artigo 59º do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, descrevendo-se detalhadamente o impacto que a publicação e subsequente execução deste diploma provocou no ecossistema do transporte ferroviário por caminho-de-ferro nos anos de 2015 a 2017.

Complementarmente ao mero cumprimento formal dos requisitos legais, pretendeu-se com este relatório apresentar um enquadramento do ecossistema ferroviário, quer em termos do seu enquadramento jurídico, quer no que se refere à respetiva organização e atividade das empresas reguladas.

Realça-se a importância para a execução do citado Decreto-Lei n.º 217/2015, da criação e entrada em funções da AMT, enquanto entidade administrativa independente que estatutariamente tem por missão regular e fiscalizar o setor da mobilidade e dos transportes ferroviários, e respetivas infraestruturas, através dos seus poderes de regulação económica, supervisão, fiscalização e sancionatórios, com atribuições em matéria de proteção dos direitos e interesses dos consumidores e de promoção e defesa da concorrência.

O Decreto-Lei n.º 217/2015 vem da mesma forma legitimar e reforçar a importância da criação da entidade reguladora nacional para o setor ferroviário, ao atribuir à AMT, enquanto entidade autónoma, juridicamente distinta e independente, no plano organizativo, funcional, hierárquico e decisório, de qualquer outra entidade, pública ou privada, um conjunto alargado de funções no sentido de promover uma gestão e utilização justa, eficiente e não discriminatória da infraestrutura e o desenvolvimento de um mercado de transporte ferroviário eficiente e competitivo, sem restrições nem distorções, que promova o bem estar social e o desenvolvimento sustentável do País.

A AMT cumpriu em 2017 o seu segundo exercício completo de atividade, tendo vindo a materializar o que o legislador pretendeu instaurar com a Lei-Quadro das Entidades Reguladoras, aprovada pela Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, alterada pela Lei n.º 12/2017, de 2 de maio, e os Estatutos desta Autoridade, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio. O arranque da AMT foi, assim, marcado por intervenções seletivas nas duas vertentes mais críticas e importantes:

- ✓ A divulgação da sua visão perante os desafios regulatórios mais prementes suscitados pelo Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes,
- ✓ A continuação do desenvolvimento das ações necessárias à sua capacitação e operacionalização, incluindo a edificação do quadro regulamentar interno, a seleção e contratação de dirigentes e técnicos qualificados para o seu quadro de pessoal e ainda a aquisição de equipamentos e serviços essenciais ao seu regular funcionamento.



A atuação da AMT prossegue a plena implementação das disposições do atual Decreto-Lei nº 217/2015 e da revisão que se avinha para o final de 2018, em razão da transposição da Diretiva 2016/2370/UE do 4º pacote ferroviário que altera a Diretiva 2012/34/UE, sustentando-se na promoção e a proteção do interesse público da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentada (MobIES), a par da construção de um paradigma de concorrência não falseada, adotando-se para o efeito, do ponto de vista metodológico, um novo paradigma sistémico de Regulação Económica de Elevada Qualidade (REEQ), em constante aperfeiçoamento, aplicado nos diferentes Mercados Relevantes da Mobilidade, o qual se suporta nos seguintes pilares estratégicos:

- Avaliação de *compliance* diversificada e exaustiva das vertentes determinantes da competitividade do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes;
- Conhecimento compreensivo e continuamente atualizado deste ecossistema;
- Suprir falhas de mercado;
- Sem gerar falhas de Estado, incluindo as de regulamentação;
- Promovendo a confluência do equilíbrio dinâmico e resiliente das Racionalidades, não aditivas, dos Investidores, das Pessoas (incluindo Profissionais / Utilizadores / Consumidores / Cidadãos) e dos Contribuintes, numa abordagem holística e multidisciplinar.

Visa-se, essencialmente:

- Garantir uma regulação económica forte e promotora da coesão social e da valorização territorial, promovendo um ambiente favorável ao investimento sustentado e estruturante no ecossistema, e disseminando as suas externalidades positivas para toda a economia, bem como adotando políticas que visem o desenvolvimento sustentável e mais equilibrado do território, reduzindo as disparidades existentes, e aumentando a sua competitividade e coesão.
- Consolidar uma supervisão assente na promoção da qualidade do serviço público do transporte ferroviário e da transparência dos operadores, sendo fundamental que as ações da AMT se reflitam concretamente na criação de valor acrescentado para o setor e consequentemente num serviço público de transportes de melhor qualidade, bem como numa maior transparência da atuação dos operadores para com os seus clientes.
- Promover e defender a existência de um ambiente concorrencial, tendo o regulador económico setorial um papel fundamental nesta matéria, designadamente na identificação de situações relacionadas com práticas restritivas da concorrência, tais como a cartelização e abuso de posição dominante, ou distorções da concorrência como é o caso de auxílios de estado concedidos em não conformidade com as regras legais aplicáveis e falhas de regulamentação.
- Fortalecer a comunicação e cooperação institucional, constituindo uma prioridade crucial para um regulador que valoriza a transparência e o reforço do conhecimento sobre as melhores práticas, suportado numa rede forte de criação de valor acrescentado para os setores onde atua.
- Consolidar uma cultura organizacional geradora da eficácia, eficiência e qualidade interna, enquanto objetivo importante para o desenvolvimento saudável e equilibrado da organização nas vertentes económica, funcional e operacional.

Lisboa, 16 de novembro de 2018

Anexo 1 - a que se refere o ponto 03 «PACOTES FERROVIÁRIOS»

Pacote Ferroviário	Diretiva / Regulamento	Objeto	Diploma de transposição	
1º Pacote Ferroviário	Diretiva 2001/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2001	Altera a Diretiva 91/440/CEE do Conselho relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários	Decreto-Lei nº 270/2003, de 28 de outubro	
	Diretiva 2001/13/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2001	Altera a Diretiva 95/18/CE do Conselho relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário	Decreto-Lei nº 270/2003, de 28 de outubro	
	Diretiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2001	Relativa à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e à certificação da segurança	Decreto-Lei nº 270/2003, de 28 de outubro	
2º Pacote Ferroviário	Diretiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004	Relativa à segurança ferroviária que altera a Diretiva 95/18/CE do Conselho relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário e a Diretiva 2001/14/CE relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária e à certificação da segurança	Decreto-Lei nº 231/2007, de 14 de junho Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de dezembro	
	Diretiva 2004/50/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004	Altera a Diretiva 96/48/CE do Conselho relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade e a Directiva 2001/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional	Decreto-Lei nº 177/2007, de 8 de maio Decreto-Lei nº 178/2007, de 8 de maio	
	Diretiva 2004/51/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004	Altera a Diretiva 91/440/CEE do Conselho relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários	Decreto-Lei nº 231/2007, de 14 de junho	
	Regulamento (CE) Nº 881/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004	Institui a Agência Ferroviária Europeia		
3º Pacote Ferroviário	Diretiva 2007/58/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007	Altera a Diretiva 91/440/CEE do Conselho relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários e a Directiva 2001/14/CE relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária e à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária	Decreto-Lei nº 20/2010, de 24 de março	
	Diretiva 2007/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007	Relativa à certificação dos maquinistas de locomotivas e comboios no sistema ferroviário da Comunidade	Lei nº 16/2011, de 3 de maio	
	Regulamento (CE) Nº 1370/2004 e do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007	Relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros e que revoga os Regulamentos (CEE) n.º 1191/69 e (CEE) n.º 1107/70 do Conselho		
	Regulamento (CE) Nº 1371/2004 e do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007	Relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários		
	Regulamento (CE) nº 1372/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007	Altera o Regulamento (CE) nº 577/98 do Conselho relativo à organização de um inquérito por amostragem às forças de trabalho na Comunidade.		
Reformulação do 1º Pacote Ferroviário	Diretiva 2012/34/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012	Estabelece um espaço ferroviário europeu único (reformulação)	Decreto-Lei nº 217/2015, de 7 de outubro	
4º Pacote Ferroviário	Pilar Técnico	Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 maio de 2016	Relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na União Europeia (reformulação)	Decorre período para transposição
		Diretiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 maio de 2016	Relativa à segurança ferroviária (reformulação)	
		Regulamento (UE) Nº 2016/96 e do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016	Relativo à Agência Ferroviária da União Europeia e que revoga o Regulamento (CE) n.º 881/2004	
	Pilar Mercado	Diretiva (UE) 2016/2370 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016	Altera a Diretiva 2012/34/UE no que respeita à abertura do mercado nacional de transporte ferroviário de passageiros e à governação da infraestrutura ferroviária	Decorre período para transposição
		Regulamento (UE) Nº 2016/2337 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de 2016	Revoga o Regulamento (CEE) n.º 1192/69 do Conselho relativo às regras comuns para a normalização de contas das empresas de caminho-de-ferro	
		Regulamento (UE) Nº 2016/2338 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de d2016	Altera o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 no que respeita à abertura do mercado nacional de serviços de transporte ferroviário de passageiros	



Anexo 2 - a que se refere o ponto 09 (Estatutos da AMT)

✓ PODERES DE REGULAÇÃO (Artigo 34º/n.º 2)

- a) Definir as regras gerais e os princípios aplicáveis à política tarifária dos transportes públicos e infraestruturas rodoviárias, ferroviárias e portuárias, no quadro legislativo e contratual em vigor nos setores regulados;*
- b) Emitir parecer prévio vinculativo sobre peças de procedimento de formação dos contratos de concessão ou de prestação de serviços públicos nos setores regulados, ou sobre alterações promovidas aos contratos em vigor;*
- c) Definir as regras gerais e os princípios aplicáveis às obrigações de serviço público no setor regulado, com respeito do princípio da igualdade, da transparência e da proporcionalidade das compensações financeiras;*
- d) Definir as regras gerais e os princípios aplicáveis ao estabelecimento dos níveis de serviço e das regras de segurança nos setores regulados.*

✓ PODERES DE SUPERVISÃO (Artigo 34º/n.º 3)

- a) Fazer cumprir as leis, os regulamentos e atos de direito da União Europeia;*
- b) Fiscalizar e auditar o cumprimento das obrigações legais, regulamentares e contratuais, assumidas pelos concessionários e pelos prestadores do serviço público sujeitos à sua jurisdição, propondo a aplicação de sanções contratuais;*
- c) Definir as regras gerais e os princípios aplicáveis às obrigações de serviço público no setor regulado, com respeito do princípio da igualdade, da transparência e da proporcionalidade das compensações financeiras;*
- d) Definir as regras gerais e os princípios aplicáveis ao estabelecimento dos níveis de serviço e das regras de segurança nos setores regulados.*

✓ PODERES DE REGULAMENTAÇÃO (Artigo 34º/n.º 4)

- a) Fazer cumprir as leis, os regulamentos e atos de direito da União Europeia;*
- b) Propor e homologar códigos de conduta e manuais de boas práticas dos destinatários da sua atividade;*
- c) Pronunciar-se, a pedido da Assembleia da República ou do Governo, sobre iniciativas legislativas ou outras relativas à regulação nos setores da mobilidade e dos transportes terrestres, fluviais e marítimos e respetivas infraestruturas;*
- d) Apresentar, ao Governo ou à Assembleia da República, propostas que possam vir a consubstanciar iniciativas legislativas, com vista à revisão do quadro normativo em vigor*



✓ **PODERES DE FISCALIZAÇÃO E SANCIONATÓRIOS (Artigo 34º/n.º 5)**

- a) Fiscalizar e auditar a aplicação de leis e regulamentos e demais normas aplicáveis às atividades sujeitas à sua jurisdição e proceder às necessárias inspeções e inquéritos, tendo em vista apurar determinados factos;*
- b) Proceder a sindicâncias destinadas a promover a uma averiguação geral acerca do funcionamento das entidades do setor regulado;*
- c) Aplicar penalidades e determinar a aplicação de sanções contratuais às entidades reguladas;*
- d) Instruir e decidir os processos de contraordenação, nos termos dos presentes estatutos e demais legislação que lhe atribua essa competência;*
- e) Aplicar sanções de natureza administrativa, em conformidade com os presentes estatutos e demais legislação que lhe atribua esta competência;*
- f) Adotar os procedimentos necessários à cobrança coerciva de taxas e coimas.*

✓ **PODERES DE INSPEÇÃO E AUDITORIA (Artigo 35º)**

- a) Fiscalizar e auditar a aplicação de leis e regulamentos e demais normas aplicáveis às atividades sujeitas à sua jurisdição e proceder às necessárias inspeções e inquéritos, tendo em vista apurar determinados factos;*
- b) Proceder a sindicâncias destinadas a promover a uma averiguação geral acerca do funcionamento das entidades do setor regulado;*
- c) Aplicar penalidades e determinar a aplicação de sanções contratuais às entidades reguladas;*
- d) Instruir e decidir os processos de contraordenação, nos termos dos presentes estatutos e demais legislações que lhe atribua essa competência;*
- e) Aplicar sanções de natureza administrativa, em conformidade com os presentes estatutos e demais legislação que lhe atribua esta competência;*
- f) Adotar os procedimentos necessários à cobrança coerciva de taxas e coimas.*



Anexo 3 - a que se refere o ponto 10 (Decreto-Lei n.º 217/2015)

Áreas de atuação:

✓ INDEPENDÊNCIA DAS EMPRESAS FERROVIÁRIAS E DO GESTOR DE INFRAESTRUTURA

“Artigo 4º

2 — O gestor de infraestrutura é responsável pela sua própria gestão, administração e controlo interno, no respeito pelo quadro de tarifação e de repartição e das regras específicas fixada pela Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT).

Artigo 7º

1 — A AMT deve assegurar que as funções essenciais que determinam um acesso equitativo e não discriminatório à infraestrutura são atribuídas a entidades ou empresas que não forneçam, elas próprias, serviços de transporte ferroviário, devendo, independentemente das estruturas organizativas, ser demonstrado que esse objetivo foi atingido.

3 — A AMT pode atribuir às empresas ferroviárias, ou a qualquer outra entidade, a responsabilidade de contribuir para o desenvolvimento da infraestrutura ferroviária, nomeadamente através de investimentos, da manutenção e do financiamento.

✓ INDEPENDÊNCIA DAS FUNÇÕES ESSENCIAIS DO GESTOR DE INFRAESTRUTURA

Artigo 8º

5 — Sem prejuízo do eventual objetivo a longo prazo de cobertura pelo utilizador dos custos de infraestrutura de todos os modos de transporte com base numa concorrência intermodal equitativa e não discriminatória, sempre que o transporte ferroviário esteja em condições de concorrer com outros modos de transporte, no quadro da tarifação prevista nos artigos 31º e 32º, a AMT pode exigir que o gestor de infraestrutura equilibre as suas contas sem beneficiar de financiamento público.

✓ CONDIÇÕES DE ACESSO À INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA

Artigo 10º

5 — A pedido das autoridades competentes ou das empresas ferroviárias interessadas, a AMT determina se o objetivo principal do serviço é o transporte de passageiros entre estações situadas em Estados - Membros diferentes.

✓ LIMITAÇÃO DO DIREITO DE ACESSO E DO DIREITO DE EMBARCAR E DESEMBARCAR PASSAGEIROS

Artigo 11º

1 — A AMT pode limitar o direito de acesso previsto no artigo anterior nos serviços entre um local de partida e um local de destino que sejam objeto de um ou vários contratos de serviço público conformes com o direito da União Europeia, não podendo essa limitação criar restrições ao direito de embarcar e desembarcar passageiros em qualquer estação situada ao longo do trajeto de um serviço internacional, nomeadamente



em estações situadas no mesmo Estado- Membro, salvo se o exercício desse direito comprometer o equilíbrio económico de um contrato de serviço público.

2 — Os riscos para o equilíbrio económico de um contrato de serviço público são determinados pela AMT, após uma análise económica objetiva, baseada em critérios predefinidos, a pedido:

- a) Da autoridade ou das autoridades competentes que tenham adjudicado o contrato de serviço público;*
- b) De qualquer outra autoridade competente interessada que tenha o direito de limitar o acesso ao abrigo do presente artigo;*
- c) Do gestor de infraestrutura;*
- d) Da empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público.*

3 — O Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I P.), e a Infraestruturas de Portugal, S. A., bem como as empresas ferroviárias que prestam os serviços públicos, devem remeter à AMT as informações de que esta possa razoavelmente necessitar para tomar uma decisão, solicitando esta, se for caso disso, informações adicionais pertinentes e inicia a consulta com todas as partes relevantes no prazo de um mês, a contar da receção do pedido de prestação de informações

4 — A AMT deve consultar todas as partes relevantes, se necessário, e informa-as da sua decisão fundamentada num prazo razoável preestabelecido, que não pode exceder seis semanas, a contar da data de receção de todas as informações pertinentes

5 — A AMT deve fundamentar a sua decisão e especificar o prazo e as condições em que as entidades a seguir indicadas podem requerer a reapreciação da decisão:

- a) A autoridade ou as autoridades competentes;*
- b) O gestor de infraestrutura;*
- c) A empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público;*
- d) A empresa ferroviária que solicita o acesso.*

6 — A AMT pode também limitar o direito de embarque e desembarque de passageiros em estações do mesmo Estado -Membro ao longo do trajeto de um serviço internacional de passageiros, caso tenham sido concedidos direitos exclusivos de transporte de passageiros entre essas estações ao abrigo de um contrato de concessão adjudicado antes de 4 de dezembro de 2007, com base num concurso público justo e aberto à concorrência e em conformidade com os princípios aplicáveis do direito da União Europeia, podendo essa limitação continuar a aplicar -se durante a validade inicial do contrato ou durante 15 anos, consoante o período mais curto.

7 — Das decisões da AMT, sobre o referido nos números anteriores, cabe impugnação jurisdicional, nos termos gerais.

✓ TAXAS APLICÁVEIS ÀS EMPRESAS FERROVIÁRIAS QUE PRESTAM SERVIÇOS DE PASSAGEIROS

Artigo 12º

1 — Sem prejuízo do disposto no n.º 2 do artigo anterior, a AMT pode autorizar, nas condições fixadas no presente artigo, a autoridade responsável pelos serviços de transporte ferroviário de passageiros a cobrar às empresas ferroviárias que asseguram serviços de passageiros uma taxa aplicável à exploração de ligações da competência dessa autoridade, efetuadas entre duas estações desse Estado -Membro.



5 — A AMT deve conservar as informações necessárias para assegurar a possibilidade de rastrear a origem das taxas e a sua utilização e comunica essas informações à Comissão Europeia.

✓ CONDIÇÕES DE ACESSO AOS SERVIÇOS

Artigo 13º

10 — No caso de não haver uma alternativa viável e não seja possível atender todos os pedidos de capacidade formulados para a instalação em causa com base nas necessidades comprovadas, o candidato pode apresentar uma reclamação à AMT, que deve analisar o caso e, se necessário, adotar medidas para assegurar que uma parte adequada da capacidade é concedida a esse candidato.

✓ ACOMPANHAMENTO DO MERCADO FERROVIÁRIO

Artigo 15º

Para efeitos do acompanhamento do mercado do transporte ferroviário, a AMT e o IMT, I. P., informam a Comissão Europeia relativamente às obrigações de informações que incumbem aos Estados -Membros no âmbito do acompanhamento do mercado ferroviário.

✓ UTILIZAÇÃO EFICAZ DA CAPACIDADE DA INFRAESTRUTURA

Artigo 26º

A AMT deve assegurar que os regimes de tarifação e de repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária respeitem os princípios previstos no presente decreto-lei, permitindo ao gestor de infraestrutura comercializar a capacidade disponível da infraestrutura, bem como a sua utilização de modo eficiente e eficaz.

✓ CUSTOS E CONTABILIDADE DA INFRAESTRUTURA

Artigo 30º

4 — Caso o Estado aplique os incentivos previstos no n.º 1 através de medidas regulamentares, deve fazê-lo com base numa análise das reduções de custos exequíveis, sem prejuízo da competência da AMT para rever as taxas previstas no artigo 56º

✓ PRINCÍPIOS DE TARIFICAÇÃO/EXCEÇÕES AOS PRINCÍPIOS DE TARIFICAÇÃO

Artigo 31º

2 — O gestor de infraestrutura e os operadores das instalações de serviço devem:

a) Fornecer à AMT todas as informações necessárias sobre as taxas aplicadas, para que a AMT desempenhe as funções que lhe são cometidas no artigo 56º;

8 — Se da tarifação dos custos ambientais resultar um aumento da receita, a AMT decide da afetação das receitas suplementares.



9 — A AMT assegura a conservação das informações necessárias e a possibilidade de rastrear a origem da tarifação dos custos ambientais e a sua aplicação, bem como comunica essas informações à Comissão Europeia, sempre que, para o efeito, seja solicitada.

Artigo 32º

5 — A lista de segmentos de mercado deve ser publicada nos diretórios de rede e ser revista, pelo menos, de cinco em cinco anos, devendo a AMT controlar essa lista nos termos do artigo 56º

✓ TAXAS DE RESERVA DE CAPACIDADE

Artigo 36º

3 — Para efeitos do disposto no n.º 1, o gestor de infraestrutura deve publicar nos seus diretórios de rede os critérios que determinam a não utilização e a AMT deve controlar os referidos critérios, nos termos do artigo 56º

✓ DIREITOS DE CAPACIDADE

Artigo 38º

7 — Sempre que um candidato solicite capacidade de infraestrutura para explorar um serviço internacional de passageiros, deve informar o gestor de infraestrutura e a AMT.

8 — A fim de poderem avaliar se o objetivo de um serviço internacional é o transporte de passageiros num itinerário entre estações situadas em Estados –Membros diferentes, bem como avaliar qual é o impacto económico potencial nos contratos de serviço público existentes, a AMT deve assegurar que são informadas:

a) Todas as autoridades competentes que tenham adjudicado um serviço de transporte ferroviário de passageiros nesse itinerário definido num contrato de serviço público;

b) Todas as outras autoridades competentes interessadas que tenham o direito de limitar o acesso ao abrigo do artigo 11º;

c) Todas as empresas ferroviárias que executam o contrato de serviço público no itinerário desse serviço de transporte internacional de passageiros.

✓ COOPERAÇÃO PARA A REPARTIÇÃO DA CAPACIDADE DE INFRAESTRUTURA DE INFRAESTRUTURA EM VÁRIAS REDES

Artigo 40º

7 — A AMT solicita as informações que considere necessárias sobre o estabelecimento dos princípios e práticas comuns de repartição da capacidade de infraestrutura e informações suficientes dos sistemas de repartição informáticos, para poder exercer a supervisão regulamentar, nos termos do artigo 56º



✓ ACORDOS-QUADRO

Artigo 42º

1 — Sem prejuízo do disposto nos artigos 101º, 102º e 106º do TFUE, das regras nacionais em matéria de concorrência e das competências das autoridades nacionais de defesa da concorrência, pode ser celebrado um acordo-quadro entre o gestor de infraestrutura e um candidato, o qual é sujeito a aprovação prévia da AMT, ouvida a Autoridade da Concorrência.

✓ INFRAESTRUTURA CONGESTIONADA

Artigo 47º

1 — Se, após coordenação de pedidos e audição prévia dos candidatos, se verificar a impossibilidade de satisfazer adequadamente os pedidos, o gestor de infraestrutura declara congestionada a parte de infraestrutura respetiva e informa a AMT do facto.

✓ PLANO DE REFORÇO DA CAPACIDADE

Artigo 51º

4 — Não obstante o disposto no número anterior, o gestor de infraestrutura pode, mediante aprovação da AMT, continuar a aplicar as taxas, se:

- a) O plano de reforço da capacidade não puder ser realizado
- b) por circunstâncias que lhe não são imputáveis; ou
- c) As opções disponíveis não forem económica ou financeiramente viáveis.

✓ FUNÇÕES DA ENTIDADE REGULADORA

Artigo 56º

1 - Sem prejuízo do disposto no n.º 6 do artigo 46º, os candidatos podem recorrer para a AMT caso considerem ter sido tratados de forma injusta ou discriminatória ou de algum outro modo lesados, nomeadamente de decisões tomadas pelo gestor de infraestrutura ou, se for esse o caso, pela empresa ferroviária ou pelo operador da instalação de serviço no que se refere:

- a) Ao diretório de rede nas suas versões provisória e final;
- b) Aos critérios estabelecidos nos diretórios de rede;
- c) Ao processo de repartição das capacidades e aos seus resultados;
- d) Ao regime de tarifação;
- e) Ao nível ou à estrutura das taxas de utilização da infraestrutura que têm que pagar ou que possam ter que vir a pagar;
- f) Às disposições em matéria de acesso, nos termos dos artigos 10º a 13º;
- g) Ao acesso aos serviços e à sua tarifação, nos termos do artigo 13º

2 - Sem prejuízo das atribuições da Autoridade da Concorrência, a AMT é competente para acompanhar a situação da concorrência nos mercados de serviços ferroviários e para controlar, oficiosamente e em especial, o disposto no número anterior, a fim de evitar a discriminação de candidatos.



3 - Compete à AMT verificar, em especial, se os diretórios de rede contêm cláusulas discriminatórias ou concedem ao gestor de infraestrutura poderes discricionários que possam ser usados para discriminar candidatos.

4 - A AMT deve cooperar com o IMT, I. P., relativamente às matérias de segurança ferroviária e de acesso à atividade de transporte ferroviário.

5 - A AMT e o IMT, I. P., devem assegurar, em conjunto, um quadro de partilha de informações e de cooperação destinado a evitar efeitos adversos na concorrência ou na segurança do mercado ferroviário, devendo esse quadro incluir um mecanismo que permita que:

a) A AMT apresente recomendações ao IMT, I. P., em matérias relacionadas com segurança e o acesso à atividade que possam afetar a concorrência no mercado ferroviário;

b) O IMT, I. P., apresente recomendações à AMT sobre questões que afetem a segurança.

6 - Sem prejuízo da independência da AMT e do IMT, I. P., no âmbito das respetivas atribuições e competências, cada entidade, antes de adotar as suas decisões, deve examinar as recomendações referidas no número anterior, devendo fundamentar em caso de discordância.

7 - A AMT deve garantir que as taxas fixadas pelo gestor de infraestrutura cumprem o disposto na secção II do presente capítulo e não são discriminatórias, sendo a negociação do nível das taxas de utilização da infraestrutura entre os candidatos e o gestor de infraestrutura só permitida se for efetuada sob a supervisão da própria AMT, devendo esta intervir caso as negociações possam não respeitar o disposto no presente capítulo.

8 - A AMT deve consultar periodicamente e, em qualquer caso, 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.

9 - A AMT é competente para requerer as informações que considere relevantes ao gestor de infraestrutura, aos candidatos ou a terceiros interessados, devendo essas informações ser prestadas num prazo que não pode exceder 30 dias úteis, a não ser que, em circunstâncias excecionais, a AMT acorde e autorize uma prorrogação temporária, que não pode exceder os 15 dias úteis.

10 - As informações a prestar à AMT devem incluir todos os dados por ela requeridos no âmbito das suas funções de órgão de recurso e de acompanhamento da concorrência nos mercados de serviços ferroviários nos termos do n.º 2, devendo, ainda, incluir os dados necessários para efeitos estatísticos e de observação do mercado.

11 - Após a apresentação de uma queixa, a AMT deve analisá-la, e se necessário, pode solicitar as informações que considere pertinentes, iniciando consultas com todas as partes relevantes, no prazo de 30 dias, a contar da data da receção da queixa.

12 - A AMT deve analisar todas as queixas apresentadas e adotar medidas para resolver a situação, informando os interessados da sua decisão, a qual deve ser fundamentada, num prazo que não pode exceder 45 dias úteis, a contar da data de receção de todas as informações pertinentes.

13 - Sem prejuízo das atribuições da Autoridade da Concorrência, a AMT deve, se necessário, adotar medidas adequadas que promovam a aplicação do princípio da não discriminação entre os candidatos, o respeito pela concorrência não falseada dos mercados e outras situações indesejáveis para o setor ferroviário, nomeadamente no que respeita ao disposto no n.º 1.



14 - *As decisões da AMT são vinculativas para todas as partes a que digam respeito, não sendo admissível a sua impugnação administrativa.*

15 - *Os atos praticados pelas partes em violação das decisões proferidas nos termos do número anterior são nulos.*

16 - *Em caso de recurso de uma decisão do gestor de infraestrutura de recusa de concessão de capacidade de infraestrutura ou relativa às condições de uma oferta de capacidade, a AMT deve confirmar tal decisão, ou determinar a sua alteração de acordo com as diretrizes por si traçadas.*

17 - *Das decisões da AMT cabe, nos termos da lei, recurso jurisdicional, o qual só tem efeito suspensivo se a decisão for suscetível de causar prejuízos irreparáveis ou manifestamente excessivos para o requerente.*

18 - *As decisões da AMT devem ser publicitadas no seu sítio na Internet.*

19 - *A AMT é competente para efetuar ou mandar efetuar auditorias ao gestor de infraestrutura, aos operadores de instalações de serviço e, se for caso disso, às empresas ferroviárias, a fim de verificar o cumprimento das disposições relativas à separação das contas prevista no artigo 6º*

20 - *Para efeitos do disposto no número anterior, a AMT pode solicitar todas as informações pertinentes referidas nos n.ºs 1 e 2 do artigo 6º e no artigo 13º, e apresentem, na totalidade ou em parte, as informações contabilísticas previstas no anexo VIII ao presente decreto-lei, com o grau de detalhe suficiente considerado necessário e proporcionado.*

21 - *Sem prejuízo da competência de outras entidades responsáveis pelas questões relativas aos auxílios estatais, a AMT pode também utilizar as contas relacionadas com estas questões para tirar as conclusões que considere pertinentes, que comunica àquelas entidades.*

✓ COOPERAÇÃO ENTRE AS ENTIDADES REGULADORAS

Artigo 57º

1 — *A AMT 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.*

2 — *A AMT deve cooperar na coordenação dos seus processos decisórios em toda a União Europeia, devendo, para o efeito, participar e trabalhar em conjunto numa rede que se reúna periodicamente.*

3 — *A AMT deve colaborar estreitamente com outras entidades reguladoras, nomeadamente através de protocolos de cooperação, para efeitos de assistência mútua nas suas funções de acompanhamento do mercado, de tratamento de queixas e de realização de inquéritos.*

4 — *No caso de queixas ou de inquéritos iniciados oficiosamente sobre questões de acesso ou de tarifação respeitantes a canais horários internacionais, bem como no quadro do acompanhamento da concorrência no mercado dos serviços internacionais de transporte ferroviário, a AMT deve consultar as demais entidades reguladoras dos Estados -Membros a que o canal horário internacional em causa diga respeito.*

5 — *A AMT pode, nos termos e para efeitos do disposto no número anterior, solicitar informações às demais entidades reguladoras, sendo que essas informações só podem ser utilizadas para o tratamento das queixas ou para a realização dos inquéritos.*



6 — A AMT deve, nos termos e para efeitos do disposto no n.º 4, fornecer todas as informações solicitadas por outras entidades reguladoras da União Europeia.

7 — A AMT, após a realização de inquéritos ou receção de queixas cuja matéria vise outros Estados - Membros, deve enviar as informações recolhidas à entidade reguladora responsável, para que esta possa adotar medidas relativamente às partes em causa

8 — A AMT deve assegurar que os representantes associados dos gestores de infraestrutura referidos no artigo 40º prestem todas as informações necessárias para o tratamento das queixas ou para a realização dos inquéritos referidos no n.º 3, as quais são solicitadas pela entidade reguladora do Estado -Membro em que o representante associado se encontra estabelecido, sendo que essa entidade reguladora pode enviar as informações relativas ao canal horário internacional em causa às demais entidades reguladoras.

9 — A AMT deve definir os princípios e as práticas subjacentes à tomada das decisões para as quais seja competente ao abrigo do presente decreto-lei.

✓ PODERES DE FISCALIZAÇÃO

Artigo 58º

1 — Os poderes de fiscalização do cumprimento do disposto no presente decreto-lei competem ao IMT, I. P., e à AMT, nos termos do Decreto-Lei n.º 77/2014, de 14 de maio, e do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 18/2015, de 2 de fevereiro, respetivamente.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, o IMT, I. P., e a AMT dispõem de:

- a) Direito de acesso a instalações;
- b) Direito de acesso a documentos;
- c) Direito de livre interpelação e audição de pessoal.

✓ PUBLICIDADE

Artigo 59º

1 - A AMT publica anualmente um relatório sobre a execução do presente decreto-lei, do qual constam, nomeadamente:

- a) O impacto do mesmo no desenvolvimento do setor;
- b) O número de licenças emitidas;
- c) As ações de fiscalização efetuadas;
- d) Os regulamentos de execução aprovados ou alterados;
- e) As recomendações ou instruções emitidas;
- f) As decisões tomadas nos termos do artigo 56º;
- g) O número de processos contraordenacionais.

2 - O disposto no número anterior não prejudica o dever de sigilo da AMT quanto a matérias relacionadas com o segredo comercial ou industrial cuja divulgação deva ser considerada proibida.

3 - Para efeitos do disposto no número anterior, o sigilo comercial abrange todas as informações relativas à empresa requerente que não estejam sujeitas a qualquer forma de registo ou publicidade obrigatória, que



não sejam ou não tenham caído no conhecimento público ou que não tenham sido publicitadas em virtude da prática de um ato judicial.

✓ CONTRAORDENAÇÕES

Artigo 61º

1 — A instrução dos processos pela prática de contraordenações previstas no presente decreto-lei compete ao IMT, I. P., ou à AMT, conforme as atribuições e competências próprias de cada uma das entidades, cometidas pelo presente diploma.

2 — A aplicação das coimas previstas no presente decreto-lei compete ao conselho diretivo do IMT, I. P., e ao conselho de administração da AMT, consoante o caso.

✓ NORMA COMPLEMENTAR

Artigo 63º

2 — A AMT pode decidir publicar o quadro de tarifação e as regras de tarifação aplicáveis especificamente aos serviços internacionais de transporte de mercadorias de e para países terceiros operados em redes cuja bitola seja diferente da bitola da rede ferroviária principal da União Europeia com instrumentos e prazos diferentes dos previstos ao abrigo do n.º 1 do artigo 29º, caso tal seja necessário para assegurar uma concorrência leal.”