

RELATÓRIO DA CONSULTA PÚBLICA

REGULAMENTO DO TESTE DE EQUILÍBRIO ECONÓMICO

I. ENQUADRAMENTO

1. 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), com a redação que lhe foi dada pela Diretiva (UE) 2016/2370 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016, consagra o direito de livre acesso ao mercado dos serviços nacionais de transporte ferroviário de passageiros.
2. Tratando-se, inquestionavelmente, de um marco importante para a conclusão do espaço ferroviário único na UE, é preciso, no entanto, ter presente que a liberalização dos serviços nacionais de transporte de passageiros, que inclui o direito de embarcar e desembarcar passageiros em qualquer estação situada no trajeto de um serviço nacional ou internacional, incluindo as estações situadas no mesmo Estado-Membro, pode ter repercussões na organização e no financiamento dos serviços de transporte ferroviário de passageiros prestados no âmbito de um contrato de serviço público.
3. Deste modo, e no contexto da liberalização do mercado, os Estados-Membros gozam da prerrogativa de limitar o direito de acesso, sempre que o mesmo possa comprometer o equilíbrio económico dos contratos de serviço público, baseando-se para tal numa decisão fundamentada da entidade reguladora independente.
4. Nos termos do n.º 1 do art.º 11.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei nº 124-A/2018, de 31 de dezembro, que procede à transposição da Diretiva (UE) 2016/2370, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016, a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) é a entidade competente pela tomada de decisão relativamente à limitação do direito de acesso e do direito de embarcar e desembarcar passageiros.

5. Refere-se que a existência de um contrato de serviço público não constitui de *per se* um entrave legal para que os Estados-Membros possam proibir o acesso de outras empresas ferroviárias às infraestruturas em causa com vista à prestação de serviços de transporte, a não ser que os novos serviços ferroviários possam comprometer o equilíbrio económico do contrato de serviço público.
6. Neste sentido, cumpre à AMT avaliar, com base numa análise económica objetiva, se o equilíbrio económico dos contratos de serviço público existentes ficaria comprometido, na sequência de um pedido de um novo serviço ferroviário apresentado por uma ou mais partes interessadas, devendo a referida avaliação ter em conta a necessidade de proporcionar a todos os intervenientes no mercado um grau suficiente de segurança jurídica para desenvolverem as suas atividades.
7. A avaliação efetuada pela AMT, mediante pedido de uma ou mais partes interessadas, tem por base o regime jurídico consagrado no Regulamento de Execução (UE) 2018/1795 da Comissão, de 20 de novembro de 2018, que estabelece o procedimento e os critérios de aplicação do teste de equilíbrio económico previsto no artigo 11.º da referida Diretiva 2012/34/UE.
8. Deste modo, e nos termos da alínea h) do n.º 1 e da alínea b) do n.º 3, ambos do artigo n.º 5 dos Estatutos da AMT, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, o Conselho de Administração da AMT, através da Deliberação n.º AMT-D030/2019 de 8 de março de 2019, aprovou o Projeto de Regulamento que estabelece o procedimento e os critérios de aplicação do teste de equilíbrio económico
9. Em cumprimento do disposto no artigo 6.º dos Estatutos da AMT e nos artigos 100.º e 101.º do Código do Procedimento Administrativo, e com vista a recolher os contributos relevantes dos *stakeholders* para uma regulação mais eficiente em matéria do teste de equilíbrio económico, o Projeto referido, em conjunto com a respetiva “Nota Justificativa”, foi divulgado no sítio Internet da AMT e submetido a consulta pública, que decorreu entre 26 de março de 2019 e 10 de maio de 2019.
10. No mesmo propósito de garantir a transparência, adequação e objetividade das regras constantes do Projeto, foram notificadas diretamente as seguintes entidades, para que, querendo, se pronunciassem sobre o Projeto, no mesmo prazo fixado para a consulta pública:

10.1. Membros do Governo responsáveis;

10.2. Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.;

10.3. Infraestruturas de Portugal, S.A..

11. No período da consulta, foram recebidas pronúncias das seguintes entidades:

11.1. Infraestruturas de Portugal, S.A.;

11.2. CP - Comboios de Portugal, E. P.E.;

11.3. Fertagus, Travessia do Tejo, S.A.;

11.4. Comissão de Trabalhadores da CP – Comboios de Portugal – E.P.E.

12. Nesta sequência e nos termos dos números 4 e 5 do artigo 6.º dos Estatutos da AMT, elaborou-se o presente relatório, que aborda os contributos recebidos durante o período da consulta pública e contém a análise da AMT sobre os mesmos e a fundamentação das opções finais tomadas.

II. APRECIÇÃO DOS CONTRIBUTOS RECEBIDOS NO ÂMBITO DA CONSULTA PÚBLICA

13. Na tabelas seguintes são apresentados, de forma sumarizada, os contributos recebidos durante o período da consulta pública, bem como a sua apreciação fundamentada, efetuada pela AMT, e respetivos resultados.

Contributos da IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.	Apreciação da AMT
1) A IP sugere a inclusão de um prazo de resposta para as entidades referidas no n.º 2 do artigo 7.º prestarem as informações solicitadas pela AMT.	Proposta não aceite. Os prazos são fixados pela AMT com base numa análise casuística e em conjugação com os prazos indicados no artigo 9.º do Regulamento.
2) Proposta de alteração do texto constante no capítulo “I. Nota metodológica” do Anexo II ponto 4 - Metodologia para “..., tendo em consideração os investimentos na RFN e/ou outros programas e”, atendendo a que	Proposta aceite. Inserido o texto “e, ou, noutros planos ou programas de investimento”.

Contributos da IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.	Apreciação da AMT
<p>existem investimentos consagrados em outros programas e planos de investimentos para além do Programas Nacionais de Investimento.</p>	
<p>3) Proposta a retirada do texto “<i>sujeitos a obrigações de serviço público (OSP) da definição de “Custos Totais”</i> do Anexo II – Metodologia – III Definições e Abreviaturas alínea a), para que a definição deste termo seja de maior abrangência e não restrito a custos imputáveis à realização de serviços ferroviários sujeitos a OSP, de forma a fazer sentido a utilização desta sigla em todas as seguintes fórmulas apresentadas no regulamento e que contém Custos Totais.</p>	<p>Proposta não aceite.</p> <p>Este regulamento aplica-se exclusivamente à avaliação do impacto de um novo serviço de transporte ferroviário sobre o equilíbrio económico dos contratos de serviço público existentes</p> <p>Nesse âmbito só relevam os custos relativos aos serviços de transporte ferroviário de passageiros sujeitos a obrigações de serviço público, excluindo os custos imputáveis a outras atividades comerciais.</p>
<p>4) Relativamente ao Anexo II — Metodologia — IV, foram formulados pela IP os seguintes comentários:</p> <p>a) Todas as fórmulas referentes a períodos temporais como a constante na pág. 21 deverão ser trabalhadas com valores atualizados;</p> <p>b) Página 25, alínea b), ii) — Transferir o parêntesis final para antes de <0;</p> <p>c) Na pág. 26 solicita-se esclarecimento se o valor 0,5 se deve à aplicação do conceito de <i>rule-of-half</i>;</p> <p>d) Página 27, alínea a) — solicita-se esclarecimento quanto ao valor estimado do</p>	<p>a) Proposta não aceite</p> <p>A análise da AMT basear-se-á no modelo económico-financeiro subjacente ao Contrato de Serviço Público, assim como na informação financeira disponível sobre a evolução real das receitas e dos custos fixos e variáveis em termos nominais.</p> <p>b) Proposta aceite;</p> <p>c) Confirma-se a aplicação do conceito <i>rule-of-half</i>;</p> <p>d) O valor estimado do tempo é um valor médio que considera o conjunto da oferta de transporte assegurada, ora no âmbito do</p>

Contributos da IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.	Apreciação da AMT
<p>tempo, trata-se de um valor que tem em consideração os diversos motivos de viagem, aos quais habitualmente são atribuídos valores distintos, ou de um valor médio;</p> <p>e) Página 27, alínea b) — Necessário corrigir a descrição das variáveis da fórmula desta alínea que estão repetidas com as da anterior fórmula;</p> <p>f) Página 28, ii. Racionalidade dos Contribuintes — O título "ii. Racionalidade dos contribuintes" deve ser corrigido para "iii. Racionalidade dos Contribuintes"</p>	<p>contrato de serviço público, ora no novo serviço ferroviário. Considerou-se como fator para a valorização do tempo de viagem, o valor da produtividade por hora trabalhada em euros.</p> <p>e) Proposta aceite. Corrigidas as definições de «T» e «V».</p> <p>f) Aceite a proposta. Corrigida a numeração.</p>
<p>5) Na análise da avaliação do impacto económico do novo serviço de transporte ferroviário (Anexo II), qual a ponderação atribuída a cada uma das racionalidades consideradas, uma vez que não é explícito nenhum mecanismo que permita saber o peso de cada uma delas;</p>	<p>Não existe uma ponderação para cada uma das racionalidades, sendo que no caso de existir uma avaliação positiva em todos os parâmetros das racionalidades será concedido o acesso sem restrições. No caso de existirem avaliações negativas nalguns parâmetros o acesso poderá ser condicionado ou, no limite, recusado.</p>
<p>6) Sugere-se a introdução de um fluxograma com os passos principais da metodologia e das condições requeridas para avaliação do impacto económico do novo serviço, incluindo designadamente a identificação dos diferentes "stakeholders".</p>	<p>Sugestão aceite, referindo-se que a AMT irá elaborar um documento autónomo com os procedimentos e etapas principais do teste de equilíbrio económico e respetivo fluxograma que será disponibilizado no sítio Internet da AMT.</p>
<p>7) Neste tipo de exercício, refere-se que um novo serviço ferroviário poderá também afetar serviços rodoviários com contrato de serviço público.</p>	<p>Comentário genérico, fora do âmbito de aplicação do teste de equilíbrio económico, que é exclusivamente ferroviário.</p>

Contributos da CP - Comboios de Portugal E.P.E.	Apreciação da AMT
<p>1) A CP faz notar que o próprio Regulamento da UE não permite que uma empresa ferroviária que preste serviços no âmbito de um Contrato de Serviço Público (CSP) avalie com um mínimo de rigor o impacto que um novo serviço por parte de um "candidato" tenha no equilíbrio do seu CSP, uma vez que o formulário do Anexo I não contempla dados relevantes para esse efeito, nomeadamente estratégias de fixação de preços, sem que se justifique o seu sigilo, em termos concorrenciais, visto que o tarifário dos operadores com CSP são públicos.</p>	<p>A AMT toma boa nota da preocupação da CP quanto às informações fornecidas pelos candidatos no âmbito do preenchimento do formulário do Anexo I, que respeita o estabelecido no Regulamento de Execução (UE) 2018/1795 da Comissão, de 20 de novembro de 2018.</p>
<p>2) Propõe a revisão do articulado da alínea b) do número 2 do artigo 7.º, nomeadamente, dos pontos vii) e viii), de forma a que a disponibilização desta informação não fique limitada ao âmbito do contrato.</p>	<p>Proposta parcialmente aceite.</p> <p>A redação constante do ponto vii), alínea b), do número 2 do artigo 7.º decorre do Regulamento de Execução 2018/1795, pelo que a proposta da AMT não é suscetível de qualquer alteração.</p> <p>Já no que se refere ao ponto viii), alínea b) do número 2 artigo 7.º, importa, antes de mais, esclarecer que a informação sobre o WACC e a TIR afigura-se imprescindível para a aplicação da metodologia do teste de equilíbrio económico, relevando, para esta análise, as condições de financiamento da empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público.</p> <p>Considerando a volatilidade dos mercados de emissão da dívida pública e o seu impacto nas condições de financiamento do capital alheio, poder-se-á admitir o recurso a outras fontes de informação (e.g. demonstrações financeiras).</p>

Contributos da CP - Comboios de Portugal E.P.E.	Apreciação da AMT
	<p>Neste sentido, a atual redação da proposta da AMT é revista no sentido prever o recurso a outras fontes de informação, conforme o seguinte texto:</p> <p>viii) Custo Médio Ponderado do Capital (WACC) e a Taxa Interna de Rendibilidade (TIR) subjacentes às condições de financiamento decorrentes do contrato de serviço público em execução.</p>
<p>3) No Capítulo III – Definições - na Definição de Custos Fixos: a CP considera que esta deve incluir os custos com pessoal operacional.</p>	<p>Proposta aceite.</p> <p>Considerando que a empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público está sujeita ao cumprimento da Regulamentação Coletiva de Trabalho, poder-se-á admitir que os mecanismos de ajustamento entre o volume de atividade e a alocação de recursos (<i>e.g. maquinistas e revisores</i>) podem ocorrer num horizonte temporal mais alargado. Neste sentido, e com base nos argumentos invocados pela CP, E.P.E. constitui entendimento da AMT que os custos com o pessoal operacional devem, a título excecional, ser classificados como custos fixos.</p>
<p>4) No Capítulo IV b. i “Racionalidade dos Investidores” no ponto 4 b) ii) — a CP considera que no Impacto Líquido substancial deve limitar-se a variação prevista no ponto 4 b) ii) a uma percentagem do valor das compensações de serviço público sugerindo uma nova formulação:</p> <p>Substancial impacto líquido financeiro negativo => $IF < 0 \wedge IF > 1\% \times CSP$</p>	<p>Proposta não aceite.</p> <p>A metodologia preconizada pela AMT visa, antes de mais, assegurar o <i>level playing field</i> entre os operadores incumbentes e os novos operadores em consonância com os princípios consagrados na Diretiva 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.</p> <p>Neste sentido, e como determina o regulamento de execução, a análise da AMT tem por referência o</p>

Contributos da CP - Comboios de Portugal E.P.E.	Apreciação da AMT
	<p>contrato de serviço público como um todo e não os serviços individuais prestados no seu âmbito, no decorrer de toda a sua duração.</p> <p>Nesta perspetiva, a análise do impacto do novo serviço ferroviário no contrato de serviço público preconizada pela AMT contempla, para além do impacto nos resultados operacionais decorrentes da exploração do serviço público, a dimensão financeira da exploração. Importa ter presente que a variação nos resultados operacionais pode não ter repercussões significativas na Taxa Interna de Rendibilidade.</p> <p>De qualquer modo, a metodologia da AMT visa assegurar, no âmbito da proteção do interesse público subjacente às OSP, que a rendibilidade da exploração é superior ao custo de financeiro do capital investido.</p>
<p>5) No que respeita ao Impacto na rendibilidade referida em 5. do Ponto IV b. i) — Racionalidade dos Investidores, a CP considera que deve reduzir-se o limite proposto sugerindo assim:</p> <p>Substancial impacto negativo na rendibilidade => $TIRCSP - TIRNSF \geq 0,25$ p.p. \wedge $WACC > TIRNSF$</p>	<p>Proposta parcialmente aceite.</p> <p>Com esta proposta, a AMT visa garantir que a rendibilidade da empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público não fica substancialmente afetada pelo novo serviço ferroviário, isto é, que seja possível ao operador incumbente recuperar os custos com o serviço e ainda garantir um lucro razoável.</p> <p>Sem prejuízo do exposto, e atendendo aos baixos níveis de rendibilidade das empresas do setor de transportes, a AMT reformula a proposta do seguinte modo:</p> <p>Substancial impacto negativo na rendibilidade => $TIR_{NSF} < TIR_{CSP}$ e $WACC > TIR_{NSF}$.</p>

Contributos da CP - Comboios de Portugal E.P.E.	Apreciação da AMT
<p>6) No Ponto IV b. i) — Racionalidade dos Investidores, a CP considera que a fórmula indicada no ponto 2 para o custo líquido para a autoridade competente não se afigura ajustada ao que se pretende avaliar uma vez que para as situações em que o saldo seja negativo será errado afirmar que o custo para a autoridade competente é inferior ao valor das IC iniciais.</p>	<p>A atribuição do montante de compensação por obrigação de serviço público (OSP) pressupõe que o saldo líquido dos custos e receitas decorrentes do cumprimento das OSP, incluindo um lucro razoável, seja deficitário e que o montante de IC seja suficiente para cobrir o respetivo défice de exploração. Assim, temos o seguinte:</p> <p>$SL_{CSP} < 0 < IC$ (<i>ponto de partida</i>)</p> <p>Com a entrada de um novo operador, as condições da oferta e da procura relativa aos serviços ferroviários prestados pelo operador incumbente, no âmbito do contrato de serviço público, podem sofrer as seguintes alterações:</p> <p>1) <u>Redução da procura sem ajustamento da oferta de serviços</u>, com conseqüente deterioração da receita tarifária e agravamento do défice de exploração (<i>saldo líquido</i>) do contrato de serviço público, isto é, $SL_{NSF} < SL_{CSP} < 0 < IC$.</p> <p>Neste cenário, verifica-se que a IC suportada pela Autoridade Competente não é suficiente para garantir a cobertura do agravamento do défice de exploração, na medida em que:</p> <p>$SL_{NSF} < SL_{CSP} < 0 < IC$</p> <p>$CLF = SL_{NSF} + IC; CLF < 0$</p> <p>2) <u>Redução da procura com ajustamento da oferta de serviços</u>, com conseqüente deterioração da receita tarifária e redução dos custos variáveis. $SL_{CSP} < SL_{NSF} < IC$ ^ $SL_{NSF} + IC > SL_{CSP}$.</p> <p>Neste cenário, não se verifica o agravamento dos custos para a Autoridade Competente na medida em que o montante</p>

Contributos da CP - Comboios de Portugal E.P.E.	Apreciação da AMT
	<p>da IC é suficiente para cobrir o défice de exploração.</p> $SL_{CSP} < SL_{NSF} < 0 < IC$ $CLF = SL_{NSF} + IC; CLF > 0$ <p>3) <u>Aumento da procura sem ajustamento da oferta de serviços</u>, com consequente melhoria da receita tarifária e dos resultados operacionais (c/economias de escala): $SL_{NSF} < SL_{CSP} < IC \wedge SL_{NSF} + IC > SL_{CSP}$.</p> <p>Neste cenário, não se verifica o agravamento dos custos para a Autoridade Competente na medida em que o montante da IC é suficiente para cobrir o défice de exploração;</p> $SL_{CSP} < SL_{NSF} < 0 < IC$ $CLF = SL_{NSF} + IC; CLF > 0$ <p>4) <u>Aumento da procura com ajustamento da oferta de serviços</u>, com consequente melhoria da receita tarifária e agravamento dos custos marginais $SL_{NSF} < SL_{CSP} < IC \wedge SL_{NSF} + IC < SL_{CSP}$.</p> <p>Neste cenário, verifica-se o agravamento dos custos para a Autoridade Competente na medida em que o montante da IC não é suficiente para cobrir o défice de exploração.</p> $SL_{NSF} < SL_{CSP} < 0 < IC$ $CLF = SL_{NSF} + IC; CLF < 0$

Contributos da Fertagus – Travessia do Tejo S.A.	Apreciação da AMT
<p>1) Proposta a introdução de um novo ponto 2 no artigo 4º com o seguinte texto:</p> <p><i>“É condição para a admissibilidade do requerimento apresentado por um candidato que, no seu país de origem, o acesso ao mercado ferroviário se encontre liberalizado em conformidade com as disposições do direito da União Europeia, sob pena de rejeição imediata do mesmo pela AMT.”</i></p>	<p>Proposta não aceite.</p> <p>Considerando que a proposta da FERTAGUS tem subjacente a aplicação do “<i>princípio da reciprocidade</i>”, importa esclarecer o seguinte:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nos termos da Diretiva 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, que foi transposta para a ordem jurídica interna através do Decreto-Lei n.º 124-A/2018, de 31 de dezembro, os Estados-Membros gozam da prerrogativa de limitar o direito ao acesso sempre que o mesmo possa comprometer o equilíbrio económico dos contratos de serviço público. 2. Nos termos do número 1, do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 124-A/2018, a AMT pode limitar o direito de acesso para exploração dos serviços de transporte de passageiros entre um determinado local de partida e um determinado local de destino, sempre que os mesmos sejam objeto de um ou vários contratos de serviço público e o exercício desse direito possa comprometer o equilíbrio económico de tais contratos. 3. Dispõe ainda o número 2, do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 124-A/2018 que, para determinar se o equilíbrio económico de um contrato de serviço público está comprometido, a AMT efetua uma análise económica e objetiva baseada em critérios pré-definidos. 4. O artigo 12.º do Regulamento de Execução (UE) 2018/1795 da Comissão estabelece as disposições aplicáveis à cooperação entre

Contributos da Fertagus – Travessia do Tejo S.A.	Apreciação da AMT
	<p>entidades reguladoras competentes com vista a um novo serviço internacional proposto de transporte de passageiros.</p> <p>5. Neste contexto, importa realçar o disposto no n.º 3 do artigo 12.º do supramencionado que estabelece que “...as entidades reguladoras devem trocar entre si os resultados dos respetivos testes do equilíbrio económico, de maneira a dar às outras entidades reguladoras uma oportunidade atempada para apresentar as suas observações antes de finalizados os testes. Devem cooperar a fim de resolverem a questão em conformidade com o artigo 57.º da Diretiva 2012/34/UE.”</p> <p>6. Em conclusão:</p> <p>6.1. A eventual limitação do direito de acesso deve ser precedida de uma avaliação económica baseada em critérios pré-definidos que ateste o impacto do novo serviço ferroviário no equilíbrio económico do contrato de serviço público; e</p> <p>6.2. Não obstante o facto de a AMT estar sujeita ao cumprimento do dever de cooperação entre as autoridades reguladoras competentes de outros Estados-Membros enunciado no artigo 57.º do Decreto-Lei n.º 124-A/2018, tal não significa que possa recusar o direito de acesso com base no princípio da reciprocidade.</p> <p>7. Não compete ao Estado Português avaliar a implementação do direito da União Europeia noutros Estados-Membros.</p>

Contributos da Fertagus – Travessia do Tejo S.A.	Apreciação da AMT
<p>2) Proposta uma nova alínea d) no ponto 3. do artigo 4º com o seguinte texto:</p> <p><i>“A informação a enviar pela AMT às entidades indicadas no parágrafo anterior deve conter a cópia da notificação de programação apresentada pelo candidato”.</i></p>	<p>Proposta parcialmente aceite.</p> <p>Nos termos do n.º 4, do artigo 4.º do Regulamento de Execução (UE) 2018/1795 da Comissão, a entidade reguladora deve publicar no seu sítio Internet o modelo de formulário de notificação apresentado pelo candidato e informar sem demora e, no máximo, no prazo de 10 dias a contar da receção de um formulário de notificação completo.</p> <p>Neste sentido, a redação do artigo 4.º da proposta de regulamento é revista em conformidade.</p>
<p>3) Proposta a introdução de um novo ponto 4. no artigo 5º com o seguinte texto:</p> <p><i>“Nas situações em que não seja requerido o teste de equilíbrio económico pelas entidades referidas no artigo 11º, n.º 2 do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua última redação, a AMT deve averiguar oficiosamente se se justifica ou não a realização do referido teste tendo em conta as suas atribuições de regulação do mercado.</i></p>	<p>Proposta não aceite.</p> <p>A realização do teste de equilíbrio económico por iniciativa da AMT, sem ser por requerimento de uma das entidades referidas no nº 3 do artigo 4º, não é possível à luz do Regulamento de Execução (UE) 2018/1795 da Comissão.</p>
<p>4) Proposta a inclusão introdução no artigo 6º do seguinte texto em itálico:</p> <p>... não comprometa o equilíbrio económico do contrato de serviço público <i>nem afete os direitos exclusivos atribuídos</i>, sendo...</p>	<p>Proposta não aceite.</p> <p>O Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho estabelece que, para cobrir os custos decorrentes da execução das obrigações de serviço público na prestação de serviços de transporte ferroviário de passageiros, podem ser concedidos aos operadores compensações financeiras ou direitos exclusivos, ou ambos.</p> <p>À luz do considerando 5 do Regulamento de Execução (UE) 2018/1795 da Comissão, os direitos exclusivos não devem obstar ao direito de acesso de outras empresas ferroviárias, exceto se o teste de equilíbrio económico mostrar que, tendo em conta o valor dos direitos exclusivos, o novo serviço</p>

Contributos da Fertagus – Travessia do Tejo S.A.	Apreciação da AMT
	<p>ferroviário de passageiros teria um impacto negativo substancial sobre a rendibilidade dos serviços prestados ao abrigo do contrato de serviço público ou sobre o custo líquido da sua prestação para a autoridade competente, ou sobre ambos, consoante as disposições de partilha de riscos estipuladas no contrato de serviço público.</p> <p>Neste sentido, dispõe o artigo 6.º do Regulamento de Execução (UE) 2018/1795 da Comissão, que versa especificamente a aplicação do teste de equilíbrio económico aos contratos de serviço público com direitos exclusivos:</p> <p><i>“Sempre que uma autoridade competente tiver concedido direitos exclusivos à empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público em conformidade com o artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, a existência de tais direitos não impede a concessão do acesso a um candidato para efeitos da exploração de um novo serviço de transporte ferroviário de passageiros, desde que o acesso não comprometa o equilíbrio económico do contrato de serviço público.</i></p> <p><i>Ao efetuar o teste nos termos do artigo 10.º, a entidade reguladora deve ter em devida consideração o valor de tais eventuais direitos exclusivos.”</i></p> <p>Conforme a redação do artigo 6.º da proposta de regulamento, o valor dos direitos exclusivos consagrados no contrato de serviço público será tido em devida consideração para efeitos de aplicação do teste de equilíbrio económico.</p> <p>Neste sentido, os direitos exclusivos não constituem <i>per se</i> uma restrição ao direito de acesso, devendo existir um nexo de causalidade entre os direitos exclusivos, o valor económico-financeiro atribuído a esses direitos no âmbito do</p>

Contributos da Fertagus – Travessia do Tejo S.A.	Apreciação da AMT
	contrato de serviço público com impacto na rendibilidade do operador e/ou do custo líquido da autoridade competente (e.g. agravamento das compensações por obrigações de serviço público/indemnização subjacente aos direitos exclusivos ou reposição do equilíbrio financeiro).
<p>5) Proposta a introdução de um novo ponto 6. no artigo 9º com o seguinte texto:</p> <p><i>“A AMT elabora um projeto de decisão relativo ao requerimento do teste de equilíbrio económico, tendo o requerente o direito de se pronunciar, em audiência prévia, no prazo de 15 dias.”</i></p>	<p>Proposta não aceite.</p> <p>A tomada de decisão final da AMT é precedida da realização da audiência de interessados conforme os procedimentos e prazos consagrados no Código do Procedimento Administrativo (CPA).</p> <p>No que se refere aos prazos, o artigo 122.º do CPA determina que “...o órgão responsável pela direção do procedimento determina, em cada caso, se a audiência se processa por forma escrita ou oral e manda notificar os interessados para, em prazo não inferior a 10 dias, dizerem o que se lhes oferecer.”</p>
<p>6) Proposta a introdução de um novo ponto 7. no artigo 9º com o seguinte texto:</p> <p><i>Em sede de audiência prévia, a AMT deve ouvir todas as entidades interessadas independentemente das mesmas terem ou não requerido o teste de equilíbrio económico.</i></p>	<p>Proposta não aceite.</p> <p>Conforme referido anteriormente, a tomada de decisão final da AMT é precedida da realização da audiência de interessados conforme os procedimentos e prazos consagrados no Código do Procedimento Administrativo (CPA).</p>
<p>7) Proposta a alteração do ponto 7. do artigo 9º com a introdução do texto assinalado a itálico seguinte:</p> <p><i>“A AMT adota uma decisão no prazo de trinta (30) dias a contar da receção de todas as informações pertinentes e decorrido o prazo de audiência prévia e, em qualquer caso, antes da data final para receção dos pedidos de capacidade, estabelecida em conformidade com o ponto 3 do anexo VII</i></p>	<p>Proposta não aceite.</p> <p>Conforme referido anteriormente, a tomada de decisão final da AMT é precedida da realização da audiência de interessados conforme os procedimentos e prazos consagrados no Código do Procedimento Administrativo (CPA).</p>

Contributos da Fertagus – Travessia do Tejo S.A.	Apreciação da AMT
do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua última redação, informando imediatamente o gestor de infraestrutura <u>e todos os demais interessados</u> da sua decisão.	
8) Proposta a introdução no Anexo I - Formulário para notificação da programação de um novo serviço de transporte ferroviário de passageiros de um novo ponto (5) - Impacto ambiental e social, com a introdução do seguinte texto: <i>“Apresentação de estudo de impacto ambiental e social relativamente à realização do serviço ferroviário a realizar pelo candidato.”</i>	Proposta não aceite Excede o âmbito das informações estabelecidas no nº 2 do artigo 4º do Regulamento de Execução (UE) 2018/1795 da Comissão.
9) Proposta a introdução no Anexo II – Metodologia, Capítulo II - Objeto e âmbito de avaliação, de um novo ponto 5. com a seguinte redação: <i>“A metodologia de avaliação do equilíbrio económico deve levar em conta as especificidades inerentes aos contratos de serviço público existentes, designadamente em matéria de custos, receitas e investimentos”</i>	Proposta não aceite Formulação incluída no disposto nos pontos nº 2 e nº 3 e por isso redundante.
10) Proposta a alteração da alínea d) do capítulo III do Anexo II com a introdução do texto assinalado a itálico: «Receitas de Exploração (RE)», correspondem ao somatório das receitas anuais tarifárias decorrentes <u>exclusivamente</u> da aplicação do tarifário e das receitas comerciais relacionadas com o serviço,	Proposta aceite.

Contributos da Fertagus – Travessia do Tejo S.A.	Apreciação da AMT
líquidas de qualquer subvenção financeira do Estado».	
<p>11) Proposta a alteração do ponto 2.1 do capítulo V do Anexo II com a introdução do texto assinalado a itálico:</p> <p>“Concessão do acesso, caso se verifique <u>o cumprimento dos</u> parâmetros de análise no âmbito de cada uma das racionalidades;</p>	<p>Proposta parcialmente aceite.</p> <p>Alterado o texto para:</p> <p>“Concessão do acesso, caso se verifique <u>o cumprimento global dos</u> parâmetros de análise no âmbito de cada uma das racionalidades.</p>

Contributos da Comissão de Trabalhadores da CP - Comboio de Portugal E.P.E.	Apreciação da AMT
<p>1) A Comissão de Trabalhadores da CP - Comboios de Portugal E. P.E, defende a reunião do setor ferroviário nacional em torno da CP, uma pública e nacional e que o Estado Português invista nas infraestruturas e no material circulante da CP.</p> <p>2) Considera que o projeto de Regulamento se destina a completar o quadro regulatório que irá permitir a entrada nas linhas potencialmente lucrativas de operadores privados e estrangeiros que retirarão à CP receitas que farão falta para manter a funcionar segmentos comercialmente deficitários como o Regional.</p> <p>3) Considera ainda que a Diretiva comunitária não impõe a abertura do mercado nacional , pois os « os Estados Membros gozam da</p>	<p>O Decreto-Lei nº 124-A/2018, de 31 de dezembro, procede à transposição da Diretiva (UE) 2016/2370, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016 (Diretiva 2016/2370), e à conformação da legislação nacional ao Regulamento (UE) 2016/2338, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016 (Regulamento 2016/2338).</p> <p>Estes instrumentos, concretizadores do Pilar Mercado do 4.º Pacote Ferroviário, introduzem um novo paradigma para a prestação de serviços de transporte ferroviário de passageiros. Ainda que com exceções e com a salvaguarda de um regime de transição, este novo paradigma é marcado essencialmente pela atribuição do direito de acesso das empresas ferroviárias, em condições equitativas, não discriminatórias e transparentes, às infraestruturas ferroviárias de todos os Estados-Membros da União Europeia para exploração de serviços de transporte de passageiros</p>

Contributos da Comissão de Trabalhadores da CP - Comboio de Portugal E.P.E.	Apreciação da AMT
<p>prerrogativa de limitar o direito de acesso, sempre que o mesmo possa comprometer os contratos de serviço público» e é nesse sentido que o Estado deve atuar, em vez de criar quadros complexos destinados a abrir a porta à liberalização.</p>	<p>e, bem assim, pelo reforço da obrigatoriedade de seguir um procedimento concorrencial para a adjudicação de contratos de serviço público relativos a serviços de transporte ferroviário de passageiros.</p> <p>Deste modo, e no contexto da referida liberalização de acesso ao mercado do transporte ferroviário de passageiros, os Estados-Membros gozam da prerrogativa de limitar o direito de acesso, sempre que o mesmo possa comprometer o equilíbrio económico dos contratos de serviço público, baseando-se para tal numa decisão fundamentada da entidade reguladora independente, que em Portugal é a AMT.</p> <p>A AMT, enquanto entidade reguladora independente, deve equilibrar os interesses legítimos dos operadores que prestam um serviço público, e consequentemente dos seus trabalhadores, e das autoridades competentes, com os objetivos preponderantes da conclusão do espaço ferroviário único na UE e da concretização de benefícios socioeconómicos mais amplos, nomeadamente para os utilizadores e cidadãos, bem como, ainda, com o objetivo de criar um ambiente favorável ao investimento sustentado, produtivo e estruturante no Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes.</p> <p>Deste modo, deverá o teste de equilíbrio económico agora definido neste Regulamento avaliar a harmonia entre estes interesses em presença e assegurar o interesse público da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável.</p>

III. CONSIDERAÇÕES FINAIS

14. Em função das considerações e reflexões anteriormente tecidas, realizam-se, em conformidade, ajustamentos e alterações ao Projeto de Regulamento da AMT sobre o Teste de Equilíbrio Económico, cuja versão final se anexa ao presente relatório.
15. Cumpre esclarecer que o presente relatório não consubstancia uma reprodução integral do teor das pronúncias recebidas, pelo que a leitura do relatório não dispensa a consulta destas, que se encontram disponibilizadas em simultâneo com o presente documento no sítio Internet da AMT (<https://www.amt-autoridade.pt/>).
16. O presente relatório constitui parte integrante da decisão de aprovação do Regulamento do Teste de Equilíbrio Económico.

Lisboa, 18 de setembro de 2019

Anexo: Versão final do Projeto de Regulamento da AMT sobre o Teste de Equilíbrio Económico

REGULAMENTO AMT

TESTE DE EQUILÍBRIO ECONÓMICO

NOTA JUSTIFICATIVA

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), com a redação que lhe foi dada pela Diretiva (UE) 2016/2370 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016, consagra o direito de livre acesso ao mercado dos serviços nacionais de transporte ferroviário de passageiros.

Tratando-se, inquestionavelmente, de um marco importante para a conclusão do espaço ferroviário único na UE, é preciso, no entanto, ter presente que a liberalização dos serviços nacionais de transporte de passageiros, que inclui o direito de embarcar e desembarcar passageiros em qualquer estação situada no trajeto de um serviço nacional ou internacional, incluindo as estações situadas no mesmo Estado-Membro, pode ter repercussões na organização e no financiamento dos serviços de transporte ferroviário de passageiros prestados no âmbito de um contrato de serviço público.

Deste modo, e no contexto da liberalização do mercado, os Estados-Membros gozam da prerrogativa de limitar o direito de acesso, sempre que o mesmo possa comprometer o equilíbrio económico dos contratos de serviço público, baseando-se para tal numa decisão fundamentada da entidade reguladora independente.

Nos termos do n.º 1 do art.º 11.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 124-A/2018, de 31 de dezembro, que procede à transposição da Diretiva (UE) 2016/2370, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016, a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) é a entidade competente pela tomada de decisão relativamente à limitação do direito de acesso e do direito de embarcar e desembarcar passageiros.

Refere-se que a existência de um contrato de serviço público não constitui *de per se* um entrave legal para que os Estados-Membros possam proibir o acesso de outras empresas ferroviárias às infraestruturas em causa com vista à prestação de serviços de transporte, a não ser que os novos serviços ferroviários possam comprometer o equilíbrio económico do contrato de serviço público.

Neste sentido, a AMT deve avaliar, com base numa análise económica objetiva, se o equilíbrio económico dos contratos de serviço público existentes ficaria comprometido, na sequência de um pedido de um novo serviço ferroviário apresentado por uma ou mais partes interessadas, devendo a referida avaliação ter em conta a necessidade de proporcionar a todos os intervenientes no mercado um grau suficiente de segurança jurídica para desenvolverem as suas atividades.

A avaliação efetuada pela AMT, mediante pedido de uma ou mais partes interessadas, tem por base o regime jurídico consagrado no Regulamento de Execução (UE) 2018/1795 da Comissão, de 20 de novembro de 2018, que estabelece o procedimento e os critérios de aplicação do teste de equilíbrio económico previsto no artigo 11.º da Diretiva 2012/34/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, na sua redação atual.

Por outro lado, compete ainda à AMT avaliar os benefícios líquidos para os consumidores resultantes do novo serviço de transporte ferroviário de passageiros a curto e médio prazo, devendo ter em consideração as informações técnicas fornecidas pelo gestor da infraestrutura e pelo IMT, I.P. sobre requisitos aplicáveis ao acesso à infraestrutura ferroviária e à atividade respetivamente, assim como os impactos esperados no desempenho da rede e na utilização ótima da capacidade por todos os candidatos.

A AMT, enquanto entidade reguladora independente, deve ponderar o equilíbrio dos interesses legítimos dos operadores que prestam um serviço público e das autoridades competentes, com os objetivos preponderantes da conclusão do espaço ferroviário único na UE e da concretização de benefícios sociais mais amplos, nomeadamente para os utilizadores e cidadãos em geral, devendo, deste modo, o teste de equilíbrio económico assegurar a harmonia entre estes interesses concorrentes.

Por força do disposto no n.º 12 do Regulamento de Execução (UE) 2018/1795, o presente Regulamento prevê, ainda, a troca de informações com entidades reguladoras de outros Estados-Membros.

Considerando ainda o hiato temporal que medeia a entrada em vigor do Regulamento de Execução (UE) 2018/1795 – 1 de janeiro de 2019 – e a respetiva produção de efeitos - 12 de dezembro de 2020 ¹ - importa assegurar, no âmbito do Regulamento da AMT, a aplicação transitória das disposições consagradas no Regulamento (UE) n.º 869/2014 da Comissão, de 11 de agosto de 2014, para serviços ferroviários com início antes de 12 de dezembro de 2020.

¹ Cfr. artigo 16.º do Regulamento de Execução (UE) 2018/1795 de 20 de novembro de 2018.

PREÂMBULO

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), com a redação que lhe foi dada pela Diretiva (UE) 2016/2370 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016, consagra o direito de livre acesso ao mercado dos serviços nacionais de transporte ferroviário de passageiros.

Tratando-se, inquestionavelmente, de um marco importante para a conclusão do espaço ferroviário único na UE, é preciso, no entanto, ter presente que a liberalização dos serviços nacionais de transporte de passageiros, que inclui o direito de embarcar e desembarcar passageiros em qualquer estação situada no trajeto de um serviço nacional ou internacional, incluindo as estações situadas no mesmo Estado-Membro, pode ter repercussões na organização e no financiamento dos serviços de transporte ferroviário de passageiros prestados no âmbito de um contrato de serviço público.

Deste modo, no contexto da liberalização do mercado, os Estados-Membros gozam da prerrogativa de limitar o direito de acesso, sempre que o mesmo possa comprometer o equilíbrio económico dos contratos de serviço público, baseando-se para tal numa decisão fundamentada da entidade reguladora independente.

Nos termos do n.º 1 do art.º 11.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 124-A/2018, de 31 de dezembro, que procede à transposição da Diretiva (UE) 2016/2370, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016, a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) é a entidade competente pela tomada de decisão relativamente à limitação do direito de acesso e do direito de embarcar e desembarcar passageiros.

A avaliação efetuada pela AMT, mediante pedido de uma ou mais partes interessadas, tem por base o regime jurídico consagrado no Regulamento de Execução (UE) 2018/1795 da Comissão, de 20 de novembro de 2018, que estabelece o procedimento e os critérios de aplicação do teste de equilíbrio económico previsto no artigo 11.º da Diretiva 2012/34/UE.

Nos termos da alínea h) do n.º 1 e da alínea b) do n.º 3, ambos do artigo n.º 5 dos Estatutos da AMT, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, o Conselho de Administração da AMT delibera aprovar o seguinte Regulamento de Teste de Equilíbrio Económico:

Artigo 1.º

Objeto

O presente Regulamento estabelece os procedimentos e os critérios adotados pela AMT para determinar se o equilíbrio económico de um contrato de serviço público de transporte ferroviário é suscetível de vir a ser comprometido por um novo serviço de transporte ferroviário de passageiros.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

O presente Regulamento aplica-se a novos serviços de transporte ferroviário de passageiros, quer nacionais, quer internacionais, entre um determinado local de partida e um dado destino, quando um ou mais contratos de serviço público abrangem o mesmo trajeto ou um trajeto alternativo, tal como previsto no artigo 11.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua última redação.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente Regulamento, entende-se por:

- (1) «*Autoridade competente*», uma autoridade de transportes competente na aceção do artigo 2.º, alínea b), do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros, na sua redação atual.
- (2) “*Candidato*”, uma empresa ferroviária, um agrupamento internacional de empresas ferroviárias ou quaisquer outras pessoas singulares ou coletivas, nomeadamente alguma das autoridades referidas no Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros, na sua redação atual, carregadores marítimos, transitários e operadores de transportes combinados, com interesse de serviço público ou comercial em adquirir capacidade de infraestrutura;
- (3) «*Contrato de serviço público*», um contrato de serviço público, na aceção do artigo 2.º, alínea i), do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros, na sua redação atual;
- (4) «*Direito exclusivo*», um direito na aceção do artigo 2.º, alínea f), do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros, na sua redação atual;
- (5) «*Entidade requerente*», qualquer uma das entidades referidas no artigo 11.º, n.º 2, do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua última redação, que pode solicitar à AMT a realização do teste de equilíbrio económico.
- (6) «*Impacto financeiro líquido*», o impacto de um novo serviço de transporte ferroviário de passageiros no saldo líquido dos custos e receitas decorrentes do cumprimento das obrigações de serviço público estabelecidas num contrato de serviço público, incluindo um lucro razoável;
- (7) «*Lucro razoável*», corresponde à remuneração do capital investido na atividade de prestação de serviço de interesse geral, líquido das contribuições do Estado, se as

houver, que leve em consideração o grau de risco inerente à prestação pela empresa do serviço de interesse geral².

- (8) «*Novo serviço de transporte ferroviário de passageiros*», um serviço de transporte ferroviário de passageiros, concebido para funcionar como um serviço com horários regulares, quer seja inteiramente novo ou implique uma alteração substancial de um serviço de transporte ferroviário de passageiros já existente, nomeadamente em termos de aumento da frequência dos serviços ou de aumento do número de paragens, e que não seja fornecido no âmbito de um contrato de serviço público;
- (9) «*Teste de equilíbrio económico*», processo de avaliação realizado pela AMT, a pedido de uma das entidades requerentes a que se refere o artigo 11.º, n.º 2, do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua última redação, com o fim de determinar se a realização do novo serviço de transporte ferroviário de passageiros proposto compromete o equilíbrio económico de um contrato de serviço público em execução ou cujo procedimento de adjudicação esteja em curso.

Artigo 4.º

Notificação da programação de um novo serviço de transporte ferroviário de passageiros

1. O candidato deve notificar o gestor da infraestrutura e a AMT da sua intenção de explorar um novo serviço de transporte ferroviário de passageiros no prazo mínimo de 18 meses antes da entrada em vigor do horário de serviço a que o pedido de capacidade se refere.
2. A notificação deve ser realizada e entregue pelo candidato através do preenchimento do modelo de formulário, disponibilizado no sítio Internet da AMT³ com a informação identificada no Anexo I.
3. A AMT publicita no seu sítio Internet o modelo de formulário de notificação completo apresentado pelo candidato, a que se refere o número anterior, e informa, no prazo máximo de dez (10) dias a contar da receção do referido formulário completo, as seguintes entidades:
 - (a) Qualquer autoridade competente que tenha adjudicado um contrato de serviço público respeitante a um serviço de transporte ferroviário de passageiros nesse mesmo trajeto ou num trajeto alternativo, na aceção do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua última redação;
 - (b) Qualquer outra autoridade competente interessada que disponha do direito de limitar o acesso ao abrigo do artigo 11.º do decreto-lei referido na alínea anterior;
 - (c) Qualquer empresa ferroviária que preste serviços no âmbito de um contrato de serviço público no trajeto do novo serviço de transporte ferroviário de passageiros ou num trajeto alternativo.

² Definição constante do Decreto-Lei, n.º 167/2008, de 26 de agosto.

³ <http://www.amt-autoridade.pt>

Artigo 5.º

Prazo para requerer o teste de equilíbrio económico

1. Todos os pedidos de teste de equilíbrio económico devem ser apresentados à AMT pelas entidades requerentes, no prazo de trinta (30) dias contar da data de receção da informação referida no n.º 3 do artigo 4.º do presente Regulamento.
2. Se, no momento da receção da notificação do candidato a que se refere o artigo 4.º, estiver em curso um procedimento de contratação pública para adjudicação de um contrato de serviço público que abranja o mesmo trajeto ou um trajeto alternativo e o prazo para a apresentação das propostas à autoridade competente tiver expirado, pode ser solicitado um teste de equilíbrio económico no prazo referido no n.º 1 pelas entidades requerentes, a respeito do futuro contrato de serviço público, o que não exclui a aplicação do presente Regulamento a contratos de serviço público em execução.
3. Caso não seja solicitado um teste de equilíbrio económico dentro do prazo referido no n.º 1, a AMT, após o fim deste prazo, informa o candidato e o gestor de infraestrutura, no prazo de 10 (dez) dias, devendo este processar o pedido de acesso em conformidade com o disposto na secção 3 do capítulo IV do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua última redação.

Artigo 6.º

Contratos de serviço público com direitos exclusivos

Caso uma autoridade competente tenha concedido direitos exclusivos à empresa ferroviária que executa um contrato de serviço público em conformidade com o regime do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros, na sua redação atual, a existência de tais direitos não impede a concessão do acesso a um candidato para efeitos da exploração de um novo serviço de transporte ferroviário de passageiros, desde que o acesso não comprometa o equilíbrio económico do contrato de serviço público, sendo o valor de tais direitos exclusivos considerado no teste de equilíbrio económico previsto no presente Regulamento.

Artigo 7.º

Informações requeridas no teste de equilíbrio económico

1. A entidade requerente deve, para efeitos de realização do teste de equilíbrio económico, prestar as seguintes informações:
 - (a) Nome, endereço, estatuto jurídico e número de registo (se aplicável) da entidade requerente;
 - (b) Dados de contacto da pessoa responsável pela prestação de esclarecimentos (nome, endereço eletrónico e número de telefone);
 - (c) Prova de que o equilíbrio económico do contrato pode ser comprometido pelo novo serviço de transporte ferroviário de passageiros;

- (d) Cópia do contrato de serviço público, caso a entidade requerente seja uma autoridade competente ou a empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público, bem como documentação adicional de suporte à fundamentação referida em (c).

2. A AMT pode solicitar todas as informações necessárias, incluindo, consoante o caso:

(a) À autoridade competente:

- i) Previsões de tráfego, de procura e de receitas, incluindo a metodologia seguida para a realização das mesmas;
- ii) Se for caso disso, a metodologia e os dados utilizados para o cálculo do impacto financeiro líquido nos termos do artigo 6.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros, na sua redação atual, e do respetivo anexo.

(b) À empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público:

- i) Cópia do contrato de serviço público, se não tiver sido fornecida ao abrigo da alínea d) do n.º 1;
- ii) O plano de negócios da empresa para o trajeto abrangido pelo contrato de serviço público ou um trajeto alternativo;
- iii) Previsões de tráfego, de procura e de receitas, incluindo a metodologia seguida para a realização da previsão;
- iv) Informações sobre receitas e margens de lucro auferidas pela empresa no trajeto abrangido pelo contrato de serviço público ou num trajeto alternativo;
- v) Informações relativas aos horários dos serviços, incluindo horas de partida, paragens intermédias, horas de chegada e ligações;
- vi) Elasticidades estimadas dos serviços como por exemplo, elasticidade dos preços;
- vii) Custos de capital e custos de funcionamento dos serviços prestados no âmbito do contrato de serviço público, assim como variações dos custos e da procura induzidos pelo novo serviço de transporte ferroviário de passageiros;
- viii) Custo Médio Ponderado do Capital (WACC) e Taxa Interna de Rentabilidade (TIR) subjacentes às condições de financiamento decorrentes do contrato de serviço público em execução.

(c) Ao candidato, informações sobre os seus planos para a exploração do novo serviço de transporte ferroviário de passageiros, incluindo:

- i) Plano de negócios;
- ii) Previsões de tráfego de passageiros e de receitas, incluindo a metodologia de previsão;
- iii) Estratégias de fixação de preços;

- iv) Modalidades de venda de títulos de transporte;
 - v) Especificações do material circulante (por exemplo, coeficiente de ocupação, número de lugares, configuração do veículo);
 - vi) Estratégia de comercialização.
- (d) Ao gestor de infraestrutura:
- i) Informações sobre as linhas ou os troços relevantes, de forma a assegurar que o novo serviço de transporte ferroviário de passageiros possa ser explorado na infraestrutura em causa;
 - ii) Informações acerca dos potenciais impactos do novo serviço de transporte ferroviário de passageiros proposto no desempenho e resiliência da infraestrutura;
 - iii) Avaliação dos impactos sobre a utilização da capacidade;
 - iv) Planos de desenvolvimento da infraestrutura (se existentes) no que respeita a trajetos abrangidos pelo novo serviço de transporte ferroviário de passageiros proposto, incluindo uma indicação do momento em que tais planos serão postos em prática;
 - v) Informações sobre acordos-quadro pertinentes celebrados ou em discussão, nomeadamente com a empresa que executa o contrato de serviço público.
3. Todas as informações referidas nos números 1 e 2 devem ser enviadas à AMT em formato eletrónico, podendo, em casos devidamente justificados, e aceites pela AMT, os documentos ser entregues em papel.
4. A prestação de informações falsas ou inexatas constitui infração punível, nos termos do artigo 40.º dos Estatutos da AMT.

Artigo 8.º

Confidencialidade

1. As informações de natureza comercialmente sensível recebidas das partes que estejam relacionadas com o teste de equilíbrio económico não são divulgadas pela AMT.
2. A entidade que requer o teste de equilíbrio económico e o candidato devem fundamentar a não divulgação de informações de natureza comercialmente sensível no momento em que a informação é transmitida à AMT, podendo tais informações incluir, nomeadamente, informações técnicas ou financeiras sobre o *know-how* de uma empresa, sobre os seus planos de atividades, estruturas de custos, estratégias de comercialização e de fixação de preços, fontes de fornecimento e quotas de mercado.
3. A AMT expurga todas as informações de natureza comercialmente sensível da sua decisão antes da respetiva notificação e publicitação em conformidade com o artigo 11.º, n.º 4.

4. As informações constantes do modelo de formulário de notificação, especificadas no artigo 4.º, n.º 2, não são consideradas de natureza comercialmente sensível.
5. Se a AMT considerar que os motivos para a não divulgação fornecidos nos termos do n.º 2 não podem ser aceites, essa decisão deve ser comunicada e justificada por escrito à parte que solicita a confidencialidade, até dez (10) dias antes da adoção da decisão a que se refere o artigo 11.º, n.º 1.
6. A decisão da AMT em matéria de confidencialidade pode ser sujeita a fiscalização jurisdicional de acordo com o artigo 56.º, n.º 17, do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua última redação, não sendo divulgadas quaisquer informações controvertidas até prolação de decisão judicial sobre a confidencialidade.

Artigo 9.º

Procedimento aplicável ao teste de equilíbrio económico

1. A AMT pode solicitar à entidade requerente do teste de equilíbrio económico que lhe preste quaisquer informações adicionais que considere necessárias em conformidade com o artigo 7.º, n.º 2, no prazo de trinta (30) dias a contar da receção do pedido, devendo a entidade requerente prestar essas informações dentro de um prazo de dez (10) dias, podendo ainda a AMT solicitar informações complementares se considerar que as informações adicionais recebidas não são suficientes.
2. Na eventualidade de trinta (30) dias antes da data final para receção dos pedidos de capacidade em conformidade com o ponto 3 do anexo VII do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua última redação, as informações prestadas pela entidade requerente ainda se encontrarem incompletas, a AMT procede ao teste com base nas informações disponíveis, podendo, caso as informações sejam insuficientes para a realização do teste, o pedido ser rejeitado.
3. No prazo de trinta (30) dias após o requerimento de realização do teste de equilíbrio económico, a AMT solicita igualmente às outras partes referidas no artigo 7.º, n.º 2, as informações necessárias à realização do teste, em conformidade com aquela disposição, na medida em que tais informações possam ser razoavelmente prestadas pela parte em causa, podendo a AMT, sempre que as informações assim prestadas estejam incompletas, solicitar esclarecimentos adicionais, fixando para o efeito o prazo de dez (10) dias .
4. Na eventualidade de trinta (30) dias antes da data limite para receção dos pedidos de capacidade fixada em conformidade com o ponto 3 do anexo VII do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua última redação, as informações prestadas pelo candidato que requer o acesso ainda se encontrarem incompletas, a AMT procede ao teste com base nas informações disponíveis. Se, contudo, a AMT considerar que as informações prestadas pelo candidato são insuficientes para a realização do teste, adota uma decisão da qual resulte a rejeição do acesso.
5. Nos casos em que a empresa que executa o contrato de serviço público não seja a entidade requerente, e na eventualidade de trinta (30) dias antes da data final para receção dos pedidos de capacidade, em conformidade com o ponto 3 do anexo VII do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua última redação, as informações

prestadas por esta empresa ainda se encontrarem incompletas, AMT procede ao teste com base nas informações disponíveis. Se, contudo, a AMT considerar que as informações prestadas pela entidade requerente são insuficientes para a realização do teste, adota uma decisão que resulte na concessão do acesso.

6. A AMT adota uma decisão no prazo de trinta (30) dias a contar da receção de todas as informações pertinentes e, em qualquer caso, antes da data final para receção dos pedidos de capacidade, estabelecida em conformidade com o ponto 3 do anexo VII do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua última redação, informando imediatamente o gestor de infraestrutura da sua decisão.
7. Sempre que é requerido um teste de equilíbrio económico em conformidade com o artigo 5.º, n.º 2, a respeito de um contrato de serviço público cujo procedimento de adjudicação esteja em curso, a AMT pode suspender a análise do pedido de novo serviço de transporte ferroviário de passageiros por um período máximo de 12 meses a contar da data de receção da notificação pelo candidato desse novo serviço ou até o processo de concurso estar concluído, consoante o que ocorrer primeiro.

Artigo 10.º

Teor do teste de equilíbrio económico e critérios de avaliação

1. Compete à AMT avaliar se o equilíbrio económico de um contrato de serviço público é comprometido pelo novo serviço de transporte ferroviário de passageiros proposto, tendo por referência a metodologia constante do Anexo II ao presente Regulamento, que se encontra publicitado no sítio Internet da AMT.
2. Considera-se que o equilíbrio económico está comprometido sempre que o novo serviço ferroviário de passageiros ou o novo serviço internacional tenha um impacto negativo substancial, conforme metodologia constante do Anexo II ao presente Regulamento, em pelo menos um dos seguintes elementos:
 - (a) Rendibilidade dos serviços prestados pela empresa ferroviária no âmbito do contrato de serviço público;
 - (b) Custo líquido para a autoridade competente que adjudica o contrato de serviço público.

Artigo 11.º

Resultado do teste de equilíbrio económico

1. À luz do resultado do teste de equilíbrio económico realizado em conformidade com o artigo 10.º, a AMT toma uma decisão prevista no artigo 11.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua última redação, com base na qual o direito de acesso à infraestrutura ferroviária é concedido, alterado, concedido condicionalmente ou recusado.
2. Se o equilíbrio económico de um contrato de serviço público for comprometido pelo novo serviço de transporte ferroviário de passageiros, a AMT:
 - (a) Indica, consoante o apropriado, possíveis alterações desse novo serviço de transporte ferroviário de passageiros, designadamente alterações das

frequências, dos canais horários, das paragens intermédias ou dos horários, alterações essas que garantiriam, caso fossem realizadas, estarem reunidas as condições para a concessão do direito de acesso previstas no artigo 11.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua última redação; e/ou

- (b) Formula recomendações, se pertinente à luz dos benefícios líquidos para os passageiros, à autoridade competente referida no artigo 11.º, n.º 2, a alínea a) do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua última redação, relativamente a outras alterações não relacionadas com o novo serviço de transporte de passageiros, que garantiriam estarem reunidas as condições para a concessão do direito de acesso.
3. Nas circunstâncias descritas no artigo 5.º, n.º 2, a AMT pode conceder acesso durante um período de tempo limitado, na pendência do resultado do teste de equilíbrio económico a realizar em conformidade com o artigo 5.º, n.º 2, e com o artigo 9.º, n.º 7.
 4. A AMT notifica uma versão não confidencial da sua decisão às entidades enumeradas no artigo 11.º, n.º 5, do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua última redação, e publicita-a no seu sítio eletrónico.

Artigo 12.º

Cooperação entre entidades reguladoras competentes com vista a um novo serviço internacional proposto de transporte de passageiros

1. Após a receção de uma notificação do candidato da sua intenção de dar início a um novo serviço internacional de transporte de passageiros, a AMT, no prazo de dez (10) dias úteis a contar da receção da notificação, informa as outras entidades reguladoras dos Estados-Membros envolvidos no trajeto do novo serviço proposto.
2. Após receção de um pedido de teste de equilíbrio económico por parte de uma entidade requerente, a AMT dá conhecimento do mesmo às entidades reguladoras competentes referidas no ponto anterior.
3. Durante o intercâmbio de informações relativas aos testes, a AMT está sujeita ao princípio de confidencialidade das informações de natureza comercialmente sensível recebidas das partes envolvidas.

Artigo 13.º

Entrada em vigor e aplicação

1. O presente Regulamento entra em vigor após a data da sua publicação.
2. O presente regulamento é aplicável às notificações referidas no artigo 4.º, recebidas após 1 de janeiro de 2019, e para o horário de serviço com início em 12 de dezembro de 2020.
3. Para as notificações relativas ao artigo 4.º, recebidas após 1 de janeiro de 2019, e para serviços com início antes de 12 de dezembro de 2020, são aplicáveis as disposições do Regulamento de Execução (UE) n.º 869/2014.

ANEXO I

FORMULÁRIO PARA NOTIFICAÇÃO DA PROGRAMAÇÃO DE UM NOVO SERVIÇO DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS

(Form for the notification of a planned new rail passenger service)

1. Dados do candidato

(Applicant data)

Nome da empresa: (Applicant name)	
Natureza Jurídica: (Legal entity)	NIPC: (Registration Number)
Endereço: (Address)	
Pessoa responsável pela prestação de esclarecimentos: (Person responsible for queries)	
Telefone (Telephone):	email:

2. Licença e Certificados de Segurança

(Licence and Safety Certificates)

Licença emitida: (Licence issued)	
Sim <input type="checkbox"/> (Yes)	Nº de identificação UE: (EU identification number)
Não <input type="checkbox"/> (No)	Indicação da fase atual do processo de licenciamento: (Indication of the stage of the procedure to obtain the license)

Certificado de Segurança "Parte A" emitido: (Safety Certificate "Part A" issued)	
Sim <input type="checkbox"/> (Yes)	Nº de identificação UE: (EU identification number)
Não <input type="checkbox"/> (No)	Indicação da fase atual do processo de certificação: (Indication of the stage of the procedure to obtain the certificate)

Certificado de Segurança "Parte B" emitido: (Safety Certificate "Part B" issued)	
Sim <input type="checkbox"/> (Yes)	Nº de identificação UE: (EU identification number)
Não <input type="checkbox"/> (No)	Indicação da fase atual do processo de certificação: (Indication of the stage of the procedure to obtain the certificate)

3. Itinerário(s)

(Route(s))

Data prevista de início de exploração: ____ / ____ / _____

(Planned starting date of operations)

Período mínimo previsto de exploração do serviço: _____ anos

(Planned minimum period of operation (years))

Horário:

(Timetable)

Paragem (Stop)	Hora partida (Departure time)	Tempo paragem comercial (Commercial stopping time)	Tempo paragem técnica (Technical stopping time)	Enlaces (Connections)	Observações (Remarks)
Estação Origem (Departure Station)					
Paragem intermédia (1) (Intermediate stop (1))					
.....					
Paragem intermédia(n) (Intermediate stop(n))					
Estação Destino (Arrival Station)					

Frequência:

(Frequency)

Tipo de velocidade:

(Maximum operating speed)

Lugares oferecidos:

(Seats offered)

Normal: _____ **Máximo:** _____

(Standard)

(Max)

Desvios ao horário normal em termos de frequências:

(Deviations in frequency from the standard timetable)

Desvios ao horário normal em termos de paragens:

(Deviations in stops from the standard timetable)

4. Material circulante

(Rolling stock)

Locomotivas: Diesel <input type="checkbox"/> Quantidade: _____ <i>(Locos)</i> <i>(Quantity)</i>	Elétrica <input type="checkbox"/> Quantidade: _____ <i>(Electric)</i> <i>(Quantity)</i>
Automotoras: Diesel <input type="checkbox"/> Quantidade: _____ <i>(Trainset)</i> <i>(Quantity)</i>	Elétrica <input type="checkbox"/> Quantidade: _____ <i>(Electric)</i> <i>(Quantity)</i>
Carruagens: <input type="checkbox"/> Quantidade: _____ <i>(Coaches)</i> <i>(Quantity)</i>	

Informações indicativas do material circulante a utilizar em cada itinerário, nomeadamente:
(Indicative information on the rolling stock the applicant plans to use in each route, namely)

- Proprietário; <i>(Owner)</i>	- Velocidade máxima; <i>(Maximum speed)</i>
- Série e nº de unidades da série; <i>(Class and number of vehicles per class)</i>	Peso; <i>(Weight)</i>
- Fabricante; <i>(Manufacturer)</i>	- Lotação; <i>(Seating Capacity)</i>
- Ano de fabrico; <i>(Manufacturing year)</i>	- Curvas de tração e frenagem; <i>(Tractive effort and braking curves)</i>
- Potência; <i>(Power)</i>	- Entidade responsável pela manutenção. <i>(Entity in charge for maintenance)</i>

Notas:

(Notes)

As informações relativas à exploração prevista reportam-se, no mínimo, aos primeiros três anos, devendo se possível abranger um período não inferior a cinco anos.

(The information regarding the planned operation shall cover at least the first three years and, as far as possible, not less than five years of operation)

Devem ser anexados em formato eletrónico os documentos comprovativos das informações prestadas nas diversas secções do presente formulário.

(The documents supporting the information provided in the sections of this form shall be attached, in electronic form)

As informações prestadas no âmbito do presente formulário não são consideradas pela AMT de natureza comercialmente sensível.

(Information included in this standard notification form is not considered by AMT as commercially sensitive)

ANEXO II – METODOLOGIA
(a que se refere o n.º 2 do artigo 10.º)

I. Nota metodológica

1. A metodologia da AMT para a elaboração do teste do equilíbrio económico baseia-se nos princípios consagrados no Regulamento de Execução (UE) 2018/1795, de 20 de novembro de 2018, e no Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, conforme alterado pelo Decreto-Lei n.º 124-A/2018, de 31 de dezembro, que transpõe a Diretiva (UE) 2016/2370 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016, a qual altera a Diretiva 2012/34/UE, de 21 de novembro de 2012, no que respeita à abertura do mercado nacional de transporte ferroviário de passageiros, bem como nas boas práticas da Comissão Europeia e do Banco Europeu de Investimento relativamente à análise Custo-Benefício aplicável aos grandes projetos de investimento em infraestruturas de transporte.
2. Com as necessárias adaptações ao Ecosistema Ferroviário Nacional, a presente metodologia visa avaliar i) a rentabilidade económica de novos serviços ferroviários; ii) o impacto do novo serviço ferroviário no equilíbrio económico do contrato de serviço público; iii) os benefícios/prejuízos sociais proporcionados pelos novos serviços ferroviários; e iv) o impacto na compensação financeira suportada pelas autoridades de transporte no âmbito do(s) contrato(s) de serviço público.
3. Para além das vertentes de análise económica e social, importa avaliar os eventuais contributos dos novos serviços ferroviários na melhoria do desempenho da Rede Ferroviária Nacional (RFN), nomeadamente a otimização da capacidade e consequentemente a diminuição dos custos de utilização da infraestrutura e a conexão com outros modos de transporte. De igual modo, serão ainda tidos em consideração os constrangimentos que possam advir dos novos serviços na pontualidade e na continuidade dos serviços ferroviários sujeitos ao cumprimento de obrigações de serviço público.
4. Por outro lado, acresce referir que, a avaliação da AMT sobre o impacto específico dos novos serviços no desempenho global da RFN baseia-se numa abordagem casuística e meramente qualitativa, tendo em consideração, designadamente, os investimentos na RFN, consagrados no Programa Nacional

de Investimentos 2030 (PNI 2030) e, ou, noutros planos ou programas de investimento.

II. Objeto e âmbito de avaliação

1. A AMT avalia o impacto financeiro líquido de um novo serviço de transporte ferroviário de passageiros sobre um contrato de serviço público, tendo por referência a análise dos impactos nos custos e receitas gerados pela exploração dos serviços abrangidos pelo contrato de serviço público, em consequência do novo serviço de transporte ferroviário de passageiros, nomeadamente:

- a) A variação dos custos suportados e das receitas obtidas pela empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público (incluindo, se for caso disso, eventuais poupanças de custos, como as decorrentes da não substituição do material circulante a atingir o fim da sua vida útil ou de colaboradores cujo contrato cesse);
- b) Os potenciais impactos financeiros gerados na rede abrangida pelo contrato de serviço público em consequência da exploração do novo serviço de transporte ferroviário de passageiros proposto, como, por exemplo, transportar passageiros que possam estar interessados numa ligação com um serviço regional abrangido pelo contrato de serviço público;
- c) Possíveis reações competitivas por parte da empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público;
- d) Impacto em determinados investimentos das empresas ferroviárias, ou das autoridades competentes, por exemplo em material circulante; e
- e) Valor de quaisquer direitos exclusivos existentes.

2. A análise da AMT tem por referência o contrato de serviço público como um todo e não os serviços individuais prestados no seu âmbito, no decorrer de toda a sua duração.

3. A AMT avalia a importância do impacto tendo em conta, nomeadamente, as disposições contratuais em vigor entre a autoridade competente e a empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público, incluindo, se for caso disso, o montante de compensação por obrigação de serviço público fixado em conformidade com o anexo do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de

passageiros, na sua redação atual, ou resultante de adjudicação por procedimento concorrencial e quaisquer mecanismos de partilha de riscos, tais como riscos de tráfego e de receitas.

4. Complementarmente, a AMT avalia os benefícios líquidos para os passageiros e os benefícios sociais mais abrangentes, nomeadamente:

- a) Os benefícios líquidos para os consumidores decorrentes do novo serviço de transporte ferroviário de passageiros a curto e médio prazo;
- b) O impacto do novo serviço de transporte ferroviário de passageiros sobre o desempenho e a qualidade dos serviços ferroviários;
- c) O impacto do novo serviço de transporte ferroviário de passageiros sobre a programação dos horários dos serviços ferroviários.

III. Definições e abreviaturas

- a) «*Custos Totais (CT)*», correspondem ao somatório dos custos fixos e dos custos variáveis imputáveis à prestação de serviços ferroviários de passageiros sujeitos a obrigações de serviço público (OSP);
- b) «*Custos Fixos (CF)*», correspondem aos custos incorridos pelo operador com a prestação dos serviços de transporte ferroviário de passageiros, independentemente do volume de serviços oferecidos, podendo incluir-se os custos com o pessoal administrativo, assim como os custos com pessoal diretamente afeto à exploração do serviço público de transporte de passageiros (designadamente maquinistas e revisores); os encargos financeiros sobre o capital investido, as amortizações, os seguros, o arrendamento de instalações e outros custos fixos;
- c) «*Custos Variáveis (CV)*», compreendem os custos que variam em função dos serviços de transporte ferroviário de passageiros sujeitos a OSP, incluindo-se nesta categoria, os custos de energia elétrica e/ou combustíveis, os encargos com as infraestruturas (por exemplo, taxas de utilização da infraestrutura), os custos de manutenção e reparação dos veículos afetos à exploração do serviço público de transporte público, do material circulante, entre outros.
- d) «*Receitas de Exploração (RE)*», correspondem ao somatório das receitas anuais tarifárias decorrentes exclusivamente da aplicação do tarifário e das receitas

comerciais relacionadas com o serviço, líquidas de qualquer subvenção financeira do Estado, designadamente indemnizações compensatórias.

- e) «*Receitas de tráfego (Rt)*», correspondem às receitas obtidas pelo operador com a venda de títulos de transporte, calculada com base no preço médio do serviço (P) multiplicado pelo número de passageiros (Q).
- f) «*Receitas comerciais (Rc)*», correspondem às receitas obtidas pelo operador com a venda de outros produtos no âmbito da prestação de serviços de transporte ferroviário de passageiros, designadamente serviços de publicidade, *catering*, vendas a bordo, incluindo jornais e revistas;
- g) «*Obrigação de serviço público (OSP)*», a imposição definida ou determinada por uma autoridade competente com vista a assegurar serviços públicos de transporte de passageiros de interesse geral que um operador, caso considerasse o seu próprio interesse comercial, não assumiria, ou não assumiria na mesma medida ou nas mesmas condições sem contrapartidas;
- h) «*Compensação por obrigação de serviço público*», qualquer vantagem, nomeadamente financeira, concedida, direta ou indiretamente, por uma autoridade de transporte a um operador de serviço público, através de recursos públicos, durante o período de execução de uma obrigação de serviço público ou por referência a esse período;
- i) «*Remuneração Total (RT) da empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público*», corresponde ao somatório das receitas de exploração (RE) e da compensação por obrigação de serviço público (OSP);
- j) «*Produtividade Real do Trabalho por Hora*» Indicador de competitividade da economia produzido pelo Instituto Nacional de Estatística (INE), que é obtido pelo rácio entre o Produto Interno Bruto (PIB), em euros a preços correntes, relativo ao ano civil, e o número de horas trabalhadas no ano civil.
- k) «*Índice de Rendibilidade (IR)*», rácio entre o valor atual das receitas de exploração (RE) e dos custos totais (CT) relativos ao(s) novo(s) serviço(s) ferroviário(s);
- l) «*WACC – Custo Médio Ponderado do Capital*», corresponde ao custo médio ponderado do capital subjacente ao modelo financeiro do contrato de serviço público; e

m) «*TIR -Taxa Interna de Rentabilidade*», a taxa interna de rentabilidade subjacente ao modelo financeiro do contrato de serviço público.

IV. *Avaliação de impacto económico do novo serviço de transporte ferroviário à luz do paradigma da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável (MobIES)*

a. *MobIES*

A AMT procede à avaliação económica do novo serviço de transporte ferroviário e o respetivo impacto no(s) mercado(s) relevante(s), visando a promoção e a defesa do interesse público da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável (MobIES), a par da construção de um paradigma de concorrência não falseada, e promovendo a confluência do equilíbrio dinâmico e resiliente das racionalidades, não aditivas, dos Investidores, das Pessoas, incluindo os Profissionais/Clientes/Utilizadores/Cidadãos, e dos Contribuintes, numa abordagem holística e multidisciplinar.

b. *Avaliação de impacto à luz das racionalidades: investidores, pessoas e contribuintes*

i. *Racionalidade dos investidores*

1. No que diz respeito à racionalidade dos investidores, a AMT procede à ponderação de todos os fatores que possam contribuir para a otimização do investimento sustentado, produtivo e estruturante no Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, em ordem a incentivar dinâmicas credíveis de competitividade de toda a cadeia de valor e indutoras de crescimento económico sustentável e de coesão.

2. A avaliação da AMT relativamente a um novo serviço de transporte ferroviário de passageiros visa garantir a concorrência não falseada no mercado entre o candidato entrante e a empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público, baseando, para o efeito, a sua avaliação em três vertentes de análise distintas:

- a) A análise de rendibilidade do novo serviço de transporte ferroviário;
- b) A análise de impacto do novo serviço de transporte ferroviário de passageiros no equilíbrio económico do contrato de serviço público; e

c) A análise de impacto do novo serviço de transporte ferroviário de passageiros na rentabilidade da empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público.

3. A análise de rentabilidade do novo serviço de transporte ferroviário de passageiros, mencionada na alínea a) do número 2 anterior, é realizada pela AMT com recurso ao índice de rentabilidade relativo ao novo serviço de transporte ferroviário, em que:

a) O Índice de Rentabilidade Global (IRG) é calculado de acordo com a seguinte fórmula, arredondado a duas casas decimais:

$$\mathbf{IRG} = \frac{\sum_{t=1}^n \frac{RE_t}{(1+i)^t}}{\sum_{t=1}^n \frac{CT_t}{(1+j)^t}}$$

Em que:

«**IRG**» - Índice de Rentabilidade Global;

«**RE_t**» - Receitas de exploração relativas ao novo serviço ferroviário de passageiros, no ano (t);

«**CT_t**» - Custos totais relativos ao novo serviço ferroviário de passageiros, no ano (t);

«**t**» - corresponde ao período de exploração do novo serviço ferroviário, em anos;

«**i**» - taxa de desconto relativa às receitas utilizada pela Comissão Europeia e pelo Banco Europeu de Investimento na Análise Custo-Benefício relativa aos projetos de investimento participados por estas entidades.

«**j**» - taxa de desconto relativa aos custos utilizada pela Comissão Europeia e pelo Banco Europeu de Investimento na Análise Custo-Benefício relativa aos projetos de investimento participados por estas entidades.

b) O Índice de Rentabilidade Anual (IRA_t) é calculado de acordo com a seguinte fórmula:

$$IRA_t = \frac{\frac{RE_t}{(1+i)^t}}{\frac{CT_t}{(1+j)^t}}$$

Em que:

«*IRA_t*» - Índice de Rendibilidade Anual no ano (t);

«*RE_t*» - Receitas de exploração relativas ao novo serviço ferroviário de passageiros, no ano (t);

«*CT_t*» - Custos totais relativos ao novo serviço ferroviário de passageiros no ano (t);

«*i*» - taxa de desconto relativa às receitas utilizada pela Comissão Europeia e pelo Banco Europeu de Investimento na Análise Custo-Benefício relativa aos projetos de investimento participados por estas entidades.

«*j*» - taxa de desconto relativa aos custos utilizada pela Comissão Europeia e pelo Banco Europeu de Investimento na Análise Custo-Benefício relativa aos projetos de investimento participados por estas entidades.

- c) A AMT considera que a condição de rendibilidade é satisfeita sempre que cumulativamente:
- i) O resultado do IRG for igual ou superior a 1 (unidade);
 - ii) O resultado do(s) IRA_t referente ao período de arranque de 5 anos (“*ramp up*”) for igual ou superior às taxas anuais de cobertura mínima identificadas na Tabela n.º 1, para cada um dos anos de operação:

Tabela n.º 1 – Taxas anuais de cobertura mínima

t (Ano)	1	2	3	4	5
$IRA_{(t)}$	50%	60%	75%	85%	100%

4. A análise de impacto no equilíbrio económico do contrato de serviço público visa quantificar o impacto líquido financeiro do novo serviço de transporte ferroviário de passageiros no saldo líquido dos custos e receitas decorrentes do cumprimento das OSP, estabelecidas no âmbito do contrato de serviço público.
- a) O impacto no equilíbrio económico do contrato de serviço público será mensurado de acordo com as seguintes fórmulas:

Impacto Financeiro Líquido (IF)

$$IF = SL_{NSF} - SL_{CSP}$$

Em que:

«**SL_{NSF}**» - Saldo Líquido após a entrada do novo operador, que corresponde ao impacto previsional do novo serviço ferroviário nos resultados operacionais da empresa de transporte ferroviário que executa o contrato de serviço público [€];

«**SL_{CSP}**» - Saldo Líquido do contrato de serviço público, que corresponde aos resultados operacionais do modelo financeiro subjacente ao contrato de serviço público, apurado antes do início da exploração pelo novo operador [€].

a1) Saldo Líquido após a entrada do novo operador (**SL_{NSF}**)

$$SL_{NSF} = RE_{NSF} - CT_{NSF}$$

Em que:

«**RE_{NSF}**» - corresponde às receitas de exploração auferidas pelo operador que executa o contrato de serviço público, tendo em consideração o impacto do novo serviço ferroviário nas referidas receitas;

«**CT_{NSF}**» - corresponde aos custos totais incorridos pelo operador que executa o contrato de serviço público tendo em consideração o impacto do novo serviço ferroviário nos referidos custos.

a1.1) Receitas de Exploração após novo serviço ferroviário (RE_{NSF})

$$RE_{NSF} = \sum_{t=1}^n RE_{CSPt} * \left[1 + \frac{(P_{NSFt} * Q_{NSFt}) - (P_{CSPt} * Q_{CSPt})}{P_{CSPt} * Q_{CSPt}} \right]$$

Em que:

« RE_{CSPt} » - corresponde às receitas de exploração (RE) no ano (t), constantes do modelo financeiro do contrato de serviço público, com exclusão das compensações por obrigações de serviço público;

« P_{NSFt} » - preço das tarifas praticadas no ano (t) em resultado do novo serviço ferroviário

« Q_{NSFt} » - estimativa do número de passageiros transportados pelo operador que executa o contrato de serviço público no ano (t), já considerando o impacto do novo serviço ferroviário;

« P_{CSPt} » - preço das tarifas praticadas no ano (t) no âmbito do contrato de serviço público; e

« Q_{CSPt} » - estimativa do número de passageiros transportados no ano (t) pelo operador que executa o contrato de serviço público, conforme as estimativas da procura do modelo financeiro do contrato de serviço público.

« t » - corresponde ao período de exploração do novo serviço ferroviário.

a1.2) Custos totais derivados do impacto do novo serviço ferroviário (CT_{NSF})

$$CT_{NSF} = \sum_{t=1}^n CT_{CSPt} * \left[1 + \frac{(CV_{NSFt} - CV_{CSPt})}{(CV_{NSFt})} \right]$$

Em que:

« CT_{CSPt} » - corresponde aos custos totais incorridos pelo operador que executa o contrato de serviço público no ano t, constantes do modelo financeiro do contrato de serviço público;

« CT_{NSFt} » - corresponde à estimativa revista dos custos totais do operador no âmbito do contrato de serviço público no ano t, tendo em consideração o previsível impacto do novo serviço ferroviário nos custos totais.

«t» - corresponde ao período de exploração do novo serviço ferroviário.

a2) Saldo Líquido do contrato de serviço público (SL_{CSP})

$$SL_{CSP} = \sum_{t=1}^n RE_{CSPt} - \sum_{t=1}^n CT_{CSPt}$$

Em que:

« RE_{CSPt} » - corresponde às receitas de exploração (RE) no ano (t), constantes do modelo financeiro do contrato de serviço público, com exclusão das compensações por obrigações de serviço público;

« CT_{CSPt} » - corresponde aos custos totais incorridos pelo operador que executa o contrato de serviço público no ano t, constantes do modelo financeiro do contrato de serviço público;

«t» - corresponde ao período de exploração do novo serviço ferroviário.

- b) A AMT considera que há um substancial impacto líquido financeiro negativo do novo serviço ferroviário no contrato de serviço público quando:
- i) O resultado do IF for inferior a 0 (zero); e
 - ii) A soma do SL_{NSF} e do montante da compensação por obrigação de serviço público (CSP) for inferior a 0 (zero).

Substancial impacto líquido financeiro negativo $\Rightarrow IF < 0 \wedge (SL_{NSF} + CSP) < 0$

5. A análise de impacto na rentabilidade da empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público é efetuada pela AMT tendo por referência a TIR subjacente ao

contrato de serviço público e a respetiva variação decorrente do novo serviço ferroviário de passageiros e o WACC.

a) A avaliação do impacto na rentabilidade da empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público será quantificada tendo em consideração a análise comparativa entre:

- A TIR do operador do contrato de serviço público antes (TIR_{CSP}) e depois do início do novo serviço ferroviário (TIR_{NSF}); e
- A TIR_{NSF} e o WACC.

b) Considera-se que o novo serviço de transporte ferroviário de passageiros tem um substancial impacto negativo na rentabilidade da empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público, sempre que, cumulativamente, se verifique:

- $TIR_{NSF} \leq TIR_{CSP}$;
- Ocorra um aumento do custo de oportunidade do capital investido, traduzido numa taxa de remuneração do capital investido (WACC) superior à taxa interna de rentabilidade TIR_{NSF} , ou seja, $WACC > TIR_{NSF}$

Substancial impacto negativo na rentabilidade $\Rightarrow TIR_{NSF} \leq TIR_{CSP} \wedge WACC > TIR_{NSF}$

ii. Racionalidade das Pessoas, incluindo os Profissionais/Clientes/Utilizadores/Cidadãos

1. No que diz respeito à **racionalidade** das Pessoas, incluindo **Profissionais/Clientes/Utilizadores/Cidadãos**, a avaliação da AMT relativamente aos novos serviços ferroviários visa a identificação dos benefícios deles resultantes para os utilizadores do serviço, tendo por referência o princípio da eficiência económica e social do transporte de passageiros diretamente relacionado com o valor do tempo de viagem.
2. A avaliação de impacto do novo serviço de transporte ferroviário de passageiros no valor do tempo de viagem visa aferir eventuais benefícios económicos (BE) para a sociedade, tendo por referência i) a diferença entre os valores estimados do tempo de viagem no âmbito do contrato de serviço público, e no âmbito do novo serviço

ferroviário de passageiros e ii) os respetivos excedentes para os passageiros, sendo calculados de acordo com a seguinte fórmula:

$$BE = \sum_{i=1}^n [P_{CSPi} * (VoT_{CSPi} - VoT_{NSFi}) + 0,5 * P_{NOPi} * (VoT_{CSPi} - VoT_{NSFi})]$$

Em que:

«**P_{CSP}**» - o número de passageiros transportados pelo operador que executa o contrato de serviço público no ano (i);

«**P_{NOP}**» - o número de passageiros transportados pelo operador do novo serviço ferroviário no ano (i);

«**VoT_{NSF}**» - valor estimado do tempo de viagem, considerando o conjunto da oferta assegurada no âmbito do contrato de serviço público e do novo serviço ferroviário de passageiros [€];;

«**VoT_{CSP}**» - valor estimado do tempo de viagem no âmbito da oferta do contrato de serviço público [€];

«**i**» - corresponde ao período de exploração do novo serviço ferroviário.

a) «**VoT_{NSF}**» – valor estimado do tempo de viagem no âmbito da oferta conjunta no âmbito do contrato de serviço público e do novo serviço ferroviário de passageiros.

$$VoT_{NSF} = \sum_{i=1}^n \frac{TiC_v}{2} + \sum_{i=1}^n \frac{LvC_v}{Vi}$$

Em que:

«**T**» - tempo de intervalo entre comboios numa determinada linha (horas) e faixa horária, no âmbito da oferta conjunta do contrato de serviço público e do novo serviço ferroviário;

«**Cv**» - o valor do tempo hora-passageiro disponibilizado pelo INE, tendo por referência a produtividade do trabalho por hora no ano anterior [€];

«**V**» - velocidade média do comboio no âmbito da oferta conjunta do contrato de serviço público e do novo serviço ferroviário [Km/hora];

«**Lv**» - distância média de viagem por passageiro, entre o ponto de origem e destino [Km];

«**i**» - faixa horária relativa aos períodos de maior afluência.

- b) **VoT_{CSP}** - Valor estimado do tempo de viagem no âmbito do contrato de serviço público

$$\mathbf{VoT_{CSP}} = \sum_{i=1}^n \frac{TiC_v}{2} + \sum_{i=1}^n \frac{L_v C_v}{V_i}$$

Em que:

«**T**» - tempo de intervalo entre comboios numa determinada linha (horas) e faixa horária, no âmbito da oferta do contrato de serviço público;

«**Cv**» - o valor do tempo hora-passageiro disponibilizado pelo INE, tendo por referência a produtividade do trabalho por hora no ano anterior [€];

«**V**» - velocidade média do comboio, no âmbito da oferta do contrato de serviço público na mesma faixa horária [Km/hora];

«**Lv**» - distância média de viagem por passageiro, entre o ponto de origem e destino [Km];

«**i**» - faixa horária relativa aos períodos de maior afluência.

2. A AMT considera que o requisito relativo ao benefício económico associado ao valor do tempo de viagem é satisfeito quando o BE for positivo.

Ganho económico positivo ⇒ BE > 0

3. Complementarmente, a avaliação da AMT terá ainda em consideração eventuais externalidades positivas na rede, nomeadamente:
- a) A melhoria da conexão da rede, incluindo a conexão com outras redes internacionais;
 - b) Eventuais acordos com outros operadores de transporte ferroviário, rodoviário, fluvial, marítimo e aéreo visando a oferta de produtos combinados que possam contribuir para uma maior integração entre os vários modos de transporte, fomentando a intermodalidade;

- c) A melhoria da produtividade do gestor da infraestrutura, nomeadamente o incremento da capacidade utilizada; e
- d) A melhoria das acessibilidades das regiões beneficiadas pelo novo serviço ferroviário, sobretudo no caso do transporte ferroviário regional.

iii. Racionalidade dos contribuintes

1. No que diz respeito à racionalidade dos contribuintes, nomeadamente o impacto do novo serviço ferroviário no custo líquido para a autoridade competente que adjudica o contrato de serviço público, a avaliação da AMT será efetuada tendo por referência o impacto líquido económico no contrato de serviço público e o montante das compensações por obrigação de serviço público contratualmente estabelecidas.
2. Neste sentido, o custo líquido para a autoridade competente será calculado com base na seguinte fórmula:

$$\text{CLF} = \text{SL}_{\text{NSF}} + \text{IC}$$

Em que:

«**CLF**» - custo líquido para a autoridade competente em consequência do novo serviço ferroviário

«**SL_{NSF}**» - saldo líquido após o início do novo serviço ferroviário, calculado nos termos do número 4 do ponto i. (Racionalidade dos Investidores).

«**IC**» - montante de compensação por obrigação de serviço público.

A AMT considera que há um impacto negativo na despesa pública quando o montante da IC não for suficiente para garantir a cobertura do SL_{NSF} , isto é, quando houver necessidade de o Estado aumentar o montante de IC para compensar o défice adicional gerado pelo novo serviço ferroviário.

3. Na avaliação deste parâmetro a AMT terá ainda em consideração o seguinte:
 - i) a variação do rácio da IC por passageiro beneficiário, antes e depois do novo serviço ferroviário;

- ii) o contributo para o Estado resultante dos impostos arrecadados pelo Estado em consequência do novo serviço ferroviário;
- iii) Eventuais compensações a pagar pelo Estado no âmbito dos mecanismos de reposição do equilíbrio económico e direitos de exclusividade.

V. Equilíbrio Dinâmico e Resiliente das Racionalidades

1. As racionalidades são não aditivas, embora as suas dinâmicas interajam mutuamente, devendo a sua avaliação ser efetuada de forma integrada numa visão holística das mesmas, numa base casuística, tomando em consideração e valorando fatores como:
 - i) A promoção e defesa do interesse público da MobIES;
 - ii) A promoção de um paradigma de concorrência não falseada e de um ambiente favorável à atração do investimento sustentado, produtivo e estruturante;
 - iii) Qualificação e criação de emprego sustentado, enquanto elementos indispensáveis ao desenvolvimento e coesão económica e social nacional;
 - iv) A competitividade e coesão dos territórios nacionais, bem como uma dinâmica de valorização da posição geográfica estratégica do nosso país na Frente Atlântica da Europa; e
 - v) A redução do nível de emissões poluentes e a transição para a economia hipocarbónica, com base em tecnologias mais limpas e novos modelos de negócio.
2. Sem prejuízo da análise casuística, a decisão final da AMT decorrerá da avaliação das racionalidades anteriormente mencionadas, emitindo decisão de:
 - 2.1. Concessão do acesso, caso se verifique o cumprimento global dos parâmetros de análise no âmbito de cada uma das racionalidades;

- 2.2. Concessão do acesso, condicionada à alteração da oferta do serviço, quando se verificar que uma ou mais condições necessárias e subjacentes a cada uma das racionalidades não são satisfeitas, mas que mediante um ajustamento da oferta de serviços essas condições podem vir a ser satisfeitas;
- 2.3. Concessão do acesso, durante um período limitado, na pendência do resultado do teste de equilíbrio económico a realizar em conformidade com o artigo 5.º, n.º 2, e com o artigo 9.º, n.º 7, caso se verifique a satisfação global dos parâmetros de análise no âmbito de cada uma das racionalidades.
- 2.4. Recusa do acesso quando não forem verificadas globalmente as condições necessárias de cada uma das racionalidades.