



Relatório

Acordos-Quadro entre o gestor da infraestrutura e as empresas de transporte ferroviário

Direção de Regulação

Julho de 2022

Índice

I – Enquadramento	3
II – Interesse público da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável	4
III – Análise da <i>Compliance</i>	5
III.1. – Legislação Nacional	5
III.2 – Legislação da União Europeia	7
III.3 – Diretório da Rede da IP, S.A.....	10
IV – Conhecimento Dinâmico do Ecosistema – <i>Benchmark</i> Internacional	11
V - Racionalidades dos Investidores, dos Empreendedores / Profissionais / Utilizadores / Consumidores e dos Contribuintes	13
V.1 - Racionalidade dos Investidores	13
V.2 - Racionalidade dos Empreendedores/ Profissionais/ Utilizadores/ Consumidores.....	14
V.3 - Racionalidade dos Contribuintes.....	15
VI – Conclusões	16
VII – Recomendações	18
ANEXO	19
<i>Benchmarking</i> internacional	19
I.1 - Espanha (ADIF – Rede Convencional)	20
I.2 – Espanha (ADIF – Rede Alta Velocidade)	24
II - França – (SNCF Reseaux)	27
III- Alemanha – (DB Netz AG).....	30

I – Enquadramento

- 1 - O acesso à atividade de prestação de serviços de transporte ferroviário de passageiros ou mercadorias só é permitida aos titulares de uma licença emitida nos termos do disposto no “*Capítulo III- Acesso à atividade de transporte ferroviário*” do Decreto-lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, que demonstrem ter os necessários requisitos de idoneidade, capacidade financeira, competência profissional e que disponham de cobertura de responsabilidade civil, através de um contrato de seguro.

- 2 - Porém, não é condição suficiente para o exercício da atividade de transporte ferroviário uma empresa ser simplesmente titular de uma licença, pois só é permitido o acesso e trânsito na infraestrutura ferroviária se essa empresa for igualmente titular de um certificado de segurança único, emitido pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT), ou pela Agência Ferroviária Europeia, o qual comprova que a empresa em causa criou o seu sistema de gestão da segurança e está apta a realizar serviço de transporte ferroviário com segurança na área operacional prevista, nos termos do definido no “*Capítulo III – Certificação e autorização de segurança*” do Decreto-lei n.º 85/2020, de 13 de outubro”.

- 3 - Além do cumprimento destes requisitos legais básicos para acesso e exercício da atividade de transporte ferroviário, as empresas ferroviárias devem também celebrar com o gestor da infraestrutura um contrato¹ para o exercício dos direitos de acesso e trânsito na infraestrutura ferroviária nacional, o qual versa sobre matérias administrativas, técnicas e financeira, e regula as questões de controlo e de segurança do tráfego, de acordo com o definido nos Diretórios da Rede publicados pelo gestor da infraestrutura (IP, S.A.), dando cumprimento ao estabelecido no artigo 28.º do referido Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro.

No caso das empresas de transporte ferroviário de passageiros, o contrato de acesso e utilização deve ainda cumprir com o disposto no n.º 3 do artigo 11.º-A do supracitado Decreto-Lei.

¹ Encontra-se em fase de negociação a assinatura dos contratos de utilização da infraestrutura entre a IP, S.A. e as empresas de transporte ferroviário

- 4 - Complementarmente aos requisitos para acesso à atividade de transporte ferroviário e acesso e utilização da infraestrutura anteriormente mencionados nos pontos 1 a 3, a legislação nacional e da União Europeia (UE), prevê que, facultativamente, possam ser celebrados, entre o gestor da infraestrutura e um candidato à utilização da capacidade disponível na rede ferroviária, acordos-quadro para a repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária por um prazo superior ao normal período anual de validade do horário de serviço, em regra com uma vigência de cinco anos, mas que podem ter um prazo superior ou inferior em casos específicos.
- 5 - Com o presente relatório, enquanto ato regulatório previsto no plano de atividades da AMT de 2022, pretende-se aprofundar o conhecimento em matéria dos acordos-quadro, nos seus aspetos regulamentares, operacionais e práticas internacionais, bem como formular recomendações para o desenvolvimento de ações que possam promover, quando justificado, o uso deste instrumento, no contexto da atração de investimento sustentável no Ecosistema Ferroviário e da utilização otimizada da Rede Ferroviária Nacional (RFN).

II – Interesse público da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável

- 6 - O interesse público da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável (MoBIES), para além de um direito de cidadania, deverá constituir-se como um fator indutor da estabilidade do ponto de vista regulatório e, desse modo, elemento catalisador do investimento sustentado, produtivo e estruturante, sobretudo num contexto do Mercado Interno no Espaço Económico Europeu, mas também enquanto garante de uma esfera alargada e melhor protegida dos direitos dos diversos segmentos sociológicos em presença, na perspetiva das dinâmicas da concorrência, da digitalização, da descarbonização, da neutralidade climática e da resiliência da economia e da sociedade, fortalecendo, a par, a coesão socioeconómica e territorial, bem como o Mercado Interno.

- 7 - O estabelecimento de acordos-quadro no contexto do Ecosistema Ferroviário poderá contribuir para a promoção e defesa da MobLES, porquanto dá a possibilidade de assegurar aos investidores que pretendam entrar no mercado do transporte ferroviário ou desenvolver novos serviços ferroviários, a estabilidade e a segurança jurídica quanto à existência de disponibilidade de capacidade da infraestrutura para realizar um novo serviço transporte ferroviário num período mais alargado do que o normal período anual de vigência dos horários.
- 8 - Deste modo o estabelecimento de acordos-quadro poderá tornar mais atrativo o investimento no transporte ferroviário, com os consequentes impactos positivos nas dimensões da (i) inclusividade, através de uma maior oferta e possibilidade de utilização de um transporte público com um elevado nível de segurança, (ii) da eficiência através de uma maior utilização da capacidade disponível na infraestrutura, (iii) de uma maior sustentabilidade ambiental pela utilização de um meio de transporte de reduzidas emissões poluentes, assim como o reforço da sustentabilidade financeira do gestor da infraestrutura, em consequência do aumento das receitas das taxas de utilização associadas a uma maior densidade de utilização da infraestrutura.

III – Análise da *Compliance*

III.1. – Legislação Nacional

- 9 - A possibilidade de estabelecimento de um acordo-quadro para a repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária por um período superior ao período anual de validade do horário de serviço, que é em regra de cinco anos, mas que pode ser renovado por iguais períodos ao da duração inicial, encontra-se plasmada no “Artigo 42.º - Acordos-Quadro” do Decreto-lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, que seguidamente se transcreve:

Artigo 42.º

Acordos-quadro

1 — Sem prejuízo do disposto nos artigos 101.º, 102.º e 106.º do TFUE, das regras nacionais em matéria de concorrência e das competências das autoridades

nacionais de defesa da concorrência, pode ser celebrado um acordo-quadro entre o gestor de infraestrutura e um candidato, o qual é sujeito a aprovação prévia da AMT, ouvida a Autoridade da Concorrência.

- 2 — O acordo-quadro previsto no número anterior é obrigatoriamente reduzido a escrito e especifica as características da capacidade da infraestrutura solicitada pelo candidato, a qual lhe é fornecida para um período superior ao período de vigência de um horário de serviço.*
- 3 — O acordo-quadro não especifica detalhadamente canais horários, mas deve ser elaborado de modo a responder às necessidades comerciais legítimas do candidato.*
- 4 — O acordo-quadro não deve inviabilizar a utilização da infraestrutura em causa por outros candidatos ou serviços.*
- 5 — O acordo-quadro deve poder ser alterado ou limitado, de modo a permitir uma melhor utilização da infraestrutura ferroviária.*
- 6 — O acordo-quadro pode incluir sanções a aplicar em caso de alteração ou denúncia do acordo.*
- 7 — O acordo-quadro deve, em regra, ter uma vigência de cinco anos, a qual pode ser renovada por períodos iguais ao da duração inicial, podendo o gestor de infraestrutura, em casos específicos, aceitar um período inferior ou superior.*
- 8 — Um acordo-quadro com vigência superior a cinco anos deve justificar-se pela existência de contratos comerciais ou investimentos ou riscos específicos.*
- 9 — No caso de serviços que utilizem uma infraestrutura especializada e que requeiram investimentos substanciais de longo prazo, devidamente fundamentados pelo candidato, podem ser celebrados acordos-quadro com uma duração máxima de 15 anos.*
- 10 — A duração máxima referida no número anterior pode ser excedida em circunstâncias excecionais, nomeadamente no caso de investimentos substanciais de longo prazo e, em especial, quando estes investimentos sejam objeto de compromissos contratuais que incluam um plano de amortização plurianual.*
- 11 — Nos casos previstos no n.º 9 e no número anterior:*
 - a) O candidato pode solicitar informação detalhada sobre as características da capacidade a atribuir durante a execução do acordo-quadro, incluindo a frequência, a quantidade e a qualidade dos canais horários;*
 - b) O gestor de infraestrutura pode reduzir a capacidade reservada que, durante um período mínimo de 30 dias seguidos, tenha sido menos utilizada do que a quota limiar prevista no artigo 52.º*
- 12 — No respeito pelo segredo comercial, qualquer parte interessada pode tomar conhecimento das linhas gerais dos acordos-quadro.*

- 10 - Este instrumento opcional ao dispor do gestor da infraestrutura para realizar a repartição da capacidade da RFN, insere-se no contexto da promoção do livre acesso ao mercado de transporte ferroviário, pois é necessário considerar que alguns potenciais candidatos ao investimento na prestação de serviços ferroviários, podem necessitar de maior segurança jurídica no que diz respeito à capacidade da infraestrutura disponível por um período superior a um horário (anual) de serviço, para atender a legítimas necessidades comerciais e de garantia da sustentabilidade do negócio.

- 11 - Assim, no caso das empresas ferroviárias de transporte de passageiros no regime de livre acesso, estas poderão beneficiar com os acordos-quadro pois estes podem contribuir para assegurar que os serviços propostos se possam realizar durante num período razoável e que produzirão receitas previsíveis. Essa garantia é importante para realizar o financiamento das operações, no que se refere, nomeadamente, ao material circulante. Também no caso das empresas ferroviárias de transporte de passageiros que operam ao abrigo de contratos de serviço público, o estabelecimento de acordos-quadro poderá ser vantajosa para assegurar a garantia do cumprimento das obrigações decorrentes desses contratos.

- 12 - No caso das empresas ferroviárias de transporte de mercadorias, os acordos-quadro podem permitir a assinatura de contratos de transporte de mais longo prazo com os clientes e também gerar mais confiança para a realização de investimentos em melhorias no material circulante.

- 13 - Dado que um acordo-quadro é obrigatoriamente reduzido a escrito e especifica as características da capacidade da infraestrutura solicitada pelo candidato, o Diretório da Rede publicado pelo gestor da infraestrutura deve incluir o “Modelo do acordo-quadro” a celebrar pelo gestor da infraestrutura e o candidato, de acordo com o estabelecido, na alínea g) do Anexo IV do mencionado Decreto-lei n.º 217/2015.

III.2 – Legislação da União Europeia

- 14 - A possibilidade de celebração de acordos-quadro para a repartição da capacidade entre o gestor da infraestrutura e os candidatos à realização de serviços de transporte ferroviário, encontra-se estabelecida no artigo 42.º da Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho de 21 de novembro de 2012², que estabelece o espaço ferroviário único na UE (Diretiva 2012/34/UE), a qual foi transposta para o direito nacional pelo Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro.
- 15 - Através do disposto no n.º 8 do artigo 42.º da Diretiva 2012/34/UE, ficou desde logo prevista a adoção, através de atos de execução da Comissão, de medidas que especificassem o procedimento e os critérios a seguir no estabelecimento dos acordos-quadro.
- 16 - Assim, e na sequência dessa disposição foi publicado o Regulamento de Execução (UE) 2016/545 da Comissão de 7 de abril de 2016³ (doravante Regulamento (UE) 2016/545) que estabelece o processo e os critérios a observar na celebração de acordos-quadro.
- 17 - De acordo com este Regulamento, o gestor da infraestrutura, antes de celebrar um acordo-quadro, deve ter em consideração, entre outros aspetos, os seguintes (sic):
- a) *A garantia de uma utilização ótima da capacidade de infraestrutura disponível, inclusivamente de outras redes, atentas as restrições de capacidade previstas;*
 - b) *As legítimas necessidades comerciais do candidato, se este tiver demonstrado real intenção e aptidão para utilizar a capacidade pedida no acordo-quadro;*
 - c) *As necessidades dos passageiros, do setor de transporte de mercadorias e dos investidores, incluindo entidades estatais e outras entidades, públicas e privadas;*
 - d) *A garantia de acesso não discriminatório à infraestrutura, atenta a disponibilidade das instalações e dos serviços prestados nessas instalações, na medida em que disponha desta informação;*
 - e) *O financiamento de que dispõe e o desenvolvimento futuro da rede;*

² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32012L0034&from=fi>

³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016R0545&from=FR>

- f) *A promoção da eficiência na exploração da infraestrutura e, tanto quanto possível, das instalações conexas, incluindo a manutenção, o reforço e as renovações previstos;*
 - g) *Os requisitos em matéria de capacidade dos corredores ferroviários internacionais de transporte de mercadorias estabelecidos no artigo 14.º do Regulamento (UE) n.º 913/2010;*
 - h) *A garantia de proporcionalidade, orientação, transparência e justiça da gestão, assim como de suficiência dos recursos da rede;*
 - i) *A eventual não-utilização, anteriormente, da capacidade-quadro e as razões que a determinaram,*
 - j) *Os critérios de prioridade aplicáveis à repartição de canais horários no processo de estabelecimento de horários, assim como as declarações de infraestrutura congestionada;*
 - k) *A necessidade de assegurar os resultados financeiros do transporte público a longo prazo nos termos de um contrato de serviço público, se aplicável.*
- 18 - Uma nota a relevar neste Regulamento é a de que o gestor da infraestrutura deve publicar as “Especificações da Capacidade-Quadro” no seu Diretório de Rede ou inserir neste uma hiperligação para um sítio *web* público em que as especificações da capacidade-quadro⁴, ou, pelo menos, a natureza geral de cada acordo-quadro celebrado, estejam disponíveis, a fim de garantir transparência no que diz respeito à capacidade da infraestrutura atribuída por um acordo-quadro e à capacidade indicativa restante de uma linha.
- 19 - Estas “Especificações da Capacidade-Quadro” devem indicar sobre cada troço de linha e por período de controlo, informações sobre:
- a) A capacidade-quadro já atribuída e o número de canais horários;
 - b) A capacidade indicativa ainda disponível para a celebração de acordos-quadro referentes à infraestrutura sobre a qual já existem acordos-quadro celebrados;
 - c) A capacidade máxima disponível para acordos-quadro, em cada troço de linha, se aplicável.
- 20 - No caso do gestor da infraestrutura não propor acordos-quadro e não tiver acordos-quadro em vigor, deve publicar essa informação numa declaração no

⁴ Capacidade-quadro: a capacidade atribuída por um acordo-quadro.

Diretório da Rede, para efeitos da não aplicação da maioria das disposições do Regulamento (UE) 2016/545 (artigos 1.º a 11.º e 13.º).

- 21 - Relativamente ao referido no ponto anterior, releva-se que a IP, S.A. prevê nos seus Diretórios da Rede a possibilidade de estabelecimento de acordos-quadro, informando, contudo, que atualmente não existem acordos-quadro em vigor.

III.3 – Diretório da Rede da IP, S.A.

- 22 - A IP, S.A. publica anualmente o Diretório da Rede de acordo com o estabelecido no artigo 27.º “*Diretórios de Rede*” e Anexo IV “*Conteúdo dos Diretórios de Rede*” do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro.
- 23 - O Diretório da Rede de 2022, publicado pela IP, S.A., inclui o subcapítulo 3.3.1 intitulado “*Acordos-Quadro*”, dentro do capítulo “*Disposições Contratuais*”, que dispõe o seguinte (sic):

3.3 DISPOSIÇÕES CONTRATUAIS

3.3.1 ACORDOS - QUADRO

Pode ser estabelecido um Acordo-Quadro entre a IP e um Candidato, onde se especificam as características da capacidade da infraestrutura solicitada, nos termos do qual esta lhe seja fornecida para um período superior ao período de vigência do Horário Técnico. O Acordo-Quadro deve ser elaborado de modo a responder às necessidades comerciais legítimas do candidato e sem inviabilizar a utilização da infraestrutura em causa por outros candidatos ou serviços.

Em princípio, um Acordo-Quadro tem a duração de cinco anos, renovável por iguais períodos, podendo o gestor de infraestrutura aceitar um período superior ou inferior.

Os Acordos-Quadro são sujeitos a aprovação prévia da AMT, ouvida a Autoridade da Concorrência.

Os procedimentos e critérios referentes aos Acordos-Quadro de repartição da capacidade da infraestrutura deverão estar em linha com o Regulamento de Execução (UE) 2016/545 e com o disposto no Decreto-Lei nº 217/2015, em especial no seu artigo 42º.

- 24 - Conforme se infere do ponto anterior, a IP, S.A. mostra disponibilidade para o estabelecimento de acordos-quadro, contudo verifica-se que, quer no Diretório da Rede de 2022, como nos Diretórios dos anos anteriores, não é apresentado o modelo de acordo-quadro a celebrar pelo gestor de infraestrutura e o candidato, conforme estabelecido na alínea g) do Anexo IV do referido Decreto-Lei n.º 217/2015.
- 25 - Relativamente à existência de acordos-quadro em vigor entre a IP, S.A. e outra qualquer entidade, o Diretório de Rede de 2022 informa no subcapítulo “4.4 *Impactos nos acordos-quadro*” do Capítulo “4. *Repartição da Capacidade*” que (sic): “A IP não dispõe atualmente de Acordos-Quadro.”, pelo que se pode constatar que este instrumento de reserva de capacidade para as operações ferroviárias não tem sido utilizado pelo gestor da infraestrutura e empresas de transporte ferroviário.

IV – Conhecimento Dinâmico do Ecosistema – *Benchmark* Internacional

- 26 - Para avaliar a experiência internacional relativamente ao estabelecimento de acordos-quadro e o cumprimento das disposições do Regulamento de Execução (UE) 2016/545 da Comissão de 7 de abril de 2016, consultaram-se os documentos equivalentes aos “*Diretórios de Rede*” dos gestores da infraestrutura dos países cujas redes ferroviárias integram o “Corredor Atlântico”, concretamente a Espanha (ADIF); França (SNCF Reseaux) e Alemanha (DB Netz), e para onde existe, ou existiu, tráfego internacional de passageiros e/ou mercadorias entre Portugal e esses países.
- 27 - Da análise realizada às práticas dos gestores da infraestrutura das redes ferroviárias pertencentes ao “Corredor Atlântico”, verifica-se que em Espanha e França os gestores da infraestrutura oferecem a possibilidade de estabelecimento de acordos-quadro, mas na Alemanha essa possibilidade foi suspensa a partir de 2021, mantendo-se em vigor os acordos-quadro anteriormente estabelecidos.

- 28 - Em França e Espanha existem já acordos-quadro em vigor, salientando-se que na Espanha o seu estabelecimento ocorreu em maio de 2020, no contexto da liberalização do transporte ferroviário de passageiros, especificamente na rede de alta-velocidade, onde foram celebrados três acordos-quadro para a atribuição da capacidade, todos por um período de 10 anos, dois com as novas empresas entrantes - ILSA e RIELSFERA - e o terceiro com o operador público incumbente RENFE.
- 29 - Na Alemanha, o gestor da infra-estrutura DB Netz AG, no Diretório de Rede de 2022 - edição de 26.05.2021, informou que a partir do horário de serviço de 2021, não faria uso da opção de oferecer acordos-quadro e iria avaliar em que medida as disposições do Regulamento de Execução (UE) 2016/545 podem ser transpostas através de um futuro ajustamento ao Diretório da Rede.
- 30 - Mais recentemente e após intensas discussões com os utilizadores da rede ferroviária e a alteração à Lei da Regulamentação Ferroviária (ERegG) de 9 de junho de 2021, a DB Netz iniciou o processo de preparação da reintrodução dos acordos-quadro a partir do horário de serviço de 2024.

Os detalhes do registo e do processo de atribuição da capacidade para os acordos-quadro de 2024/2025 foram publicados no projeto de “Condições de Utilização da Rede de 2023”, publicados em 20 de agosto de 2021. Esta publicação não tem efeitos nos acordos-quadro já concluídos, que se mantêm válidos até ao fim do seu período de validade contratual.

- 31 - Os “Diretórios de Rede” dos gestores da infraestrutura ferroviária de Espanha e França tratam de forma bastante completa e consistente o tema dos acordos-quadro para atribuição da capacidade, quer no que respeita ao cumprimento das disposições inscritas no artigo 42.º da Diretiva 2012/34/UE, designadamente a publicação de um “modelo” de acordo-quadro, quer no cumprimento dos procedimentos e critérios estabelecidos no Regulamento de Execução (UE) 2016/545.

- 32 - Em anexo ao presente relatório, poderá ser encontrada a descrição detalhada do *benchmark* realizado sobre as práticas utilizadas para o estabelecimento de acordos-quadro nas redes ferroviárias de Espanha, França e Alemanha.

V - Racionalidades dos Investidores, dos Empreendedores / Profissionais / Utilizadores / Consumidores e dos Contribuintes

- 33 - A AMT confere a maior atenção a uma *praxis* regulatória amiga do investimento, seja ele público ou privado, que exerça um papel estruturante no crescimento da economia, residindo o ponto central, neste caso, na capacidade de criar um ambiente incentivador do investimento produtivo para o crescimento sustentado da competitividade do Ecosistema Ferroviário Nacional, no quadro da formação, desenvolvimento e consolidação do Mercado Interno de Transportes, enquanto mercado concorrencial, sem restrições nem distorções, balanceando, numa perspetiva dinâmica e resiliente, as Racionalidades dos Investidores, dos Empreendedores / Profissionais / Utilizadores / Consumidores e dos Contribuintes.
- 34 - Neste contexto, analisam-se nas seções seguintes os aspetos mais relevantes associados a cada uma dessas Racionalidades, na perspetiva do estabelecimento de acordos-quadro entre os gestores da infra-estrutura e empresas de transporte ferroviário.

V.1 - Racionalidade dos Investidores

- 35 - Na Racionalidade focada nos Investidores, a AMT procede à ponderação de todos os fatores que possam contribuir para a atratividade e a otimização do investimento sustentado, produtivo e estruturante, tanto de origem pública como privada.
- 36 - A introdução de novos serviços ferroviários requer investimentos significativos na obtenção de autorizações técnicas e de segurança prévias, a aquisição ou aluguer de material circulante, o recrutamento e formação de pessoal para a

operação, ações que requerem elevado financiamento inicial e que podem demorar alguns anos até à sua completa finalização. Por este motivo, os investidores podem necessitar de segurança e garantias acrescidas relativamente à disponibilidade da capacidade da infraestrutura que poderão futuramente utilizar, sendo os acordos-quadro um meio para a redução do risco na tomada de decisão sobre o lançamento desses novos serviços.

- 37 - Observa-se no contexto da racionalidade dos investidores, que o estabelecimento de acordos-quadro poderá constituir um instrumento para a promoção do investimento no mercado de transporte ferroviário, ao criar condições de estabilidade e de garantia de disponibilidade de capacidade da infraestrutura para a realização de novos serviços de transporte, e nesse sentido contribuir positivamente para a atratividade e a otimização do investimento sustentado, produtivo e estruturante.

V.2 - Racionalidade dos Empreendedores/ Profissionais/ Utilizadores/ Consumidores

- 38 - Nesta Racionalidade, a AMT procede à ponderação dos fatores determinantes das expectativas e dos interesses dos diferentes segmentos sociológicos dos cidadãos afetados em cada situação concorrencial do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, designadamente dos empreendedores, dos profissionais e dos utilizadores/consumidores.
- 39 - A promoção de novos e melhores serviços de transporte ferroviário impacta positivamente no contexto global desta racionalidade, neste caso concreto, os profissionais, os utilizadores e os consumidores.
- 40 - A criação de condições mais atrativas para a realização de novos serviços ferroviários, poderá ter um impacto direto no emprego sustentado e qualificado dos profissionais do setor ferroviário, bem como no das atividades económicas a jusante desta operação. A par deste efeito, releva-se ainda que a diminuição do risco proporcionado pelo estabelecimento dos acordos-quadro pode concorrer positivamente para uma maior e melhor oferta de serviços ferroviários, o que beneficia os utilizadores/consumidores deste tipo de serviços.

- 41 - Considera-se assim que do estabelecimento de acordos-quadro resulta um impacto positivo na perspetiva dos Empreendedores/ Profissionais/ Utilizadores/Consumidores.

V.3 - Racionalidade dos Contribuintes

- 42 - Relativamente à Racionalidade dos Contribuintes, importa avaliar a resiliência da sociedade e da economia face à carga fiscal, assim como a perceção dos cidadãos quanto às escolhas públicas relativas à utilização do valor dos impostos, em particular, a adequação dos serviços proporcionados por esses gastos.
- 43 - Neste contexto pode perspetivar-se que a melhoria da atratividade do investimento em novos serviços ferroviários que pode ser proporcionada pelo estabelecimento de acordos-quadro, é suscetível de traduzir-se numa maior e mais eficiente utilização da infra-estrutura, o que resulta na arrecadação de maiores receitas de taxas de utilização para o gestor da infraestrutura e, nesse sentido, uma redução das indemnizações compensatórias pagas pelo Estado e suportadas pelos contribuintes, relativas às obrigações de serviço público de gestão da Rede Ferroviária Nacional, definidas no Contrato-Programa entre o Estado e a IP, S.A.
- 44 - Assim e na perspetiva da racionalidade dos contribuintes, afigura-se como positivo o estabelecimento de acordos-quadro.

VI – Conclusões

- 45 - O quadro legal nacional e da UE permite que os gestores da infraestrutura, possam, opcionalmente, estabelecer acordos-quadro para a atribuição de capacidade por um período superior ao do horário (anual) de serviço, em regra por um período de cinco anos, mas que pode ir até ao máximo de 15 anos, no caso de serviços que utilizem infraestruturas especializadas e que requeiram elevados investimentos, como por exemplo o transporte de passageiros em linhas de alta velocidade.
- 46 - Em Portugal, até à data, não foi celebrado nenhum acordo-quadro entre a IP, S.A. e qualquer empresa de transporte ferroviário ou outro candidato à atribuição de capacidade na infraestrutura ferroviária.
- 47 - A IP, S.A. informa nos seus Diretórios de Rede que pode estabelecer acordos-quadro com candidatos, sendo que estes devem ser elaborados de modo a responder às necessidades comerciais legítimas dos candidatos sem, contudo, inviabilizar a utilização da infraestrutura em causa por outros candidatos ou serviços.
- 48 - O Diretório da Rede informa ainda que, de forma genérica, os procedimentos e critérios relativos aos Acordos-Quadro de repartição da capacidade da infraestrutura deverão estar em linha com o Regulamento de Execução (UE) 2016/545 e com o disposto no Decreto-Lei n.º 217/2015, em especial no seu artigo 42.º, mas não densifica a matéria, nomeadamente, em termos dos limites da capacidade-quadro que é reservada no contexto da elaboração dos horários de serviço anuais, a metodologia de cálculo da capacidade máxima e os requisitos aplicáveis à proporção de capacidade-quadro que deve ser utilizada pelas partes nos acordos-quadro, conforme estabelece o referido Regulamento de Execução (UE).
- 49 - Verifica-se também que a IP, S.A., embora admita a possibilidade de estabelecer acordos-quadro, incumpe com o que determina a alínea g) do Anexo IV do Decreto-Lei n.º 217/2015, pois não publica nos seus Diretórios de Rede o “Modelo” para a celebração destes acordos, que contenha as cláusulas de

natureza operacional, económica, sancionatória e outras que as partes devem respeitar.

- 50 - Da análise realizada às práticas dos gestores da infraestrutura das redes ferroviárias pertencentes ao “Corredor Atlântico”, verifica-se que em Espanha e França os gestores da infraestrutura oferecem a possibilidade de estabelecimento de acordos-quadro, mas na Alemanha essa possibilidade foi suspensa a partir de 2021, mantendo-se em vigor os acordos-quadro anteriormente estabelecidos.
- 51 - Tendo em perspetiva que o mercado nacional se encontra liberalizado, e que um novo candidato B-Rail já mostrou interesse na prestação de serviços de transporte ferroviário de passageiros, o interesse do tema dos “acordo-quadro” para a repartição da capacidade, assume uma maior acuidade, no sentido de ser um instrumento gerador de maior confiança jurídica no desenvolvimento de projetos de investimento que no transporte ferroviário são normalmente vultuosos.
- 52 - Na medida em que, (i) por um lado existem contratos de obrigações de serviço público em execução, com prazos que se podem estender até 2033 e para os quais tem de ser anualmente alocada a necessária capacidade da infraestrutura, de acordo com as regras estabelecidas no Decreto-Lei n.º 217/2015, e (ii) que por outro lado já foi manifestado interesse na realização de serviços por parte de novos candidatos, considera-se que é importante transmitir ao mercado, com transparência, as efetivas disponibilidades de capacidade da infraestrutura, presentes e futuras, tendo presente os investimentos previstos no Programa Ferrovias 2020 e no Programa Nacional de Investimentos 2030 (PNI 2030), considerando-se que a celebração de acordos-quadro poderá constituir um instrumento útil para esse fim, como demonstra, aliás, o recente estabelecimento de acordos-quadro com novos candidatos e o operador incumbente realizada na rede de alta velocidade espanhola.
- 53 - O estabelecimento dos acordos-quadro, ancorado numa informação consistente e rigorosa sobre as perspetivas de disponibilidade de capacidade da infraestrutura a médio/longo prazo, pode, pois, considerar-se como um elemento

gerador de confiança e contribuir para a promoção e atração de investimento sustentado, tanto na realização de novos serviços, como no incremento dos atuais.

VII – Recomendações

- **Recomendação n.º 1**

Recomenda-se que a IP, S.A. elabore e publique no Diretório de Rede um modelo de acordo-quadro para a repartição da capacidade, conforme estabelece a alínea g) do Anexo IV do Decreto-Lei n.º 217/2015, na sua redação atual.

- **Recomendação n.º 2**

Recomenda-se que a IP, S.A. densifique o conteúdo dos próximos Diretórios da Rede no que concerne nomeadamente às características gerais da capacidade da infraestrutura à disposição das empresas ferroviárias e à matéria constante do ponto “3.3.1 - *Acordos Quadro*”, em termos de: (i) limites da capacidade-quadro que poderá ser reservada no contexto da elaboração dos horários de serviço anuais; e (ii) metodologia de cálculo da capacidade máxima; em conformidade com o estabelecido o Regulamento de Execução (UE) 2016/545.

- **Recomendação n.º 3**

Recomenda-se que a IP, S.A. conclua com urgência o processo conducente ao estabelecimento dos acordos de utilização da infraestrutura referidos no artigo 28.º do Decreto-lei n.º 217/2015, publicando já no próximo Diretório de Rede de 2024, os respetivos modelos. Adicionalmente deverá ainda elaborar uma adenda ao Diretório de Rede de 2023 para incluir estes modelos.

Lisboa, 09 de setembro de 2021



ANEXO

Benchmarking internacional

I.1 - Espanha (ADIF – Rede Convencional)

- 1 - A “*Declaración sobre la Red-2022*”⁵ (DRR) do Administrador de Infraestruturas Ferroviárias (ADIF), tem por objeto a rede ferroviária de interesse geral de Espanha, que corresponde genericamente às linhas de tráfego misto (passageiros e mercadorias) em bitola ibérica, métrica e europeia. Especificamente sobre o tema dos acordos-quadro, a DRR inclui no seu conteúdo o subcapítulo “4.4 *Acuerdos Marco*” do “*Capítulo 4 - Adjudicación de capacidad*”.
- 2 - No “*Capítulo 4.4 - Acuerdos Marco entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y los Candidatos*” é feita a descrição genérica do conceito de acordo-quadro, tendo como referência o artigo 42.º da Diretiva 2012/34/UE, e no “Anexo ” é apresentado o modelo do acordo-quadro.
- 3 - Nesta descrição da ADIF, são desde logo estipulados limiares e metodologias para a análise de capacidade que seguidamente se transcrevem:
 - *O gestor da infraestrutura reservará capacidade para o procedimento anual de preparação do horário de serviço. Consequentemente, a capacidade-quadro não irá esgotar a capacidade disponível da infraestrutura em questão, estabelecendo-se um limite aproximado de 70% de reserva de capacidade para acordos-quadro, reservando a capacidade remanescente para o tráfego da hora de ponta ou extraordinário, outras relações ou outros candidatos, incluindo aqueles que tenham formalizado um acordo-quadro, capacidades que seriam atribuídas através dos processos ordinários do horário de serviço.*
 - *Podem ser estabelecidas regras específicas para a reserva de capacidade de enquadramento abrangendo várias redes.*

⁵ <https://www.adif.es/sobre-adif/conoce-adif/declaracion-sobre-la-red>

- *Para efeitos de estimativa da capacidade das infraestruturas, o gestor da infraestrutura utiliza uma metodologia de avaliação, para cada troço homogéneo de linha, com base em:*
 - ✓ *O equipamento das linhas e dos comboios (equipamento embarcado)*
 - ✓ *Os tempos mínimos de intervalo entre comboios consecutivos e os intervalos médios da sucessão de comboios.*
 - ✓ *A heterogeneidade do tráfego.*
 - ✓ *As estações de paragem solicitadas para os comboios*
- *A título indicativo, são aplicadas margens de reserva de capacidade que variam entre 20 e 40%, dependendo das características das linhas consideradas.*
- *Nas linhas suburbanas, consideram-se especificamente os tempos de paragem nas estações, que costumam restringir a capacidade da linha.*
- *Em grandes terminais de passageiros, a capacidade de estacionamento é determinado analisando:*
 - ✓ *Os itinerários disponíveis e suas possibilidades operacionais*
 - ✓ *A distribuição percentual de comboios, distinguindo entre comboios de escala e comboios que têm sua origem ou destino na estação.*
 - ✓ *O tempo de inatividade ou tempos de rotação necessários para garantir operações razoáveis.*
- *O gestor da infraestrutura pode decidir com critérios de equidade e, quando adequado, com a aprovação prévia do regulador, não oferecer acordos-quadro em linhas que tenham sido declaradas congestionadas.*

- 4 - Relativamente aos procedimentos e critérios que se devem seguir para a celebração de acordos-quadro, a ADIF tem como referencia o Regulamento de Execução (UE) 2016/545 de 7 de abril de 2016, resumindo na *DRR* as principais disposições deste Regulamento.
- 5 - O “Capítulo 8 – Anexos” da *DRR* inclui o *“Modelo de Acuerdo Marco para la Reserva de Capacidad”*, que detalha os compromissos legais, operacionais e económicos que as partes acordam respeitar. Este modelo faz ainda referência aos quatro anexos seguidamente referidos, que serão definidos acordo a acordo:

“ANEXO 1 - Líneas Afectadas por el Acuerdo Marco
ANEXO 2 - Parámetros Técnicos y Operativa
ANEXO 3 – Capacidad Marco acordada
ANEXO 4 –Calendario y Plazos”
- 6 - No que respeita à publicação da especificação da capacidade-quadro, não foi possível identificar na *“Declaration sobre la Rede” de 2021*, estas especificações concretas de capacidade para a celebração de acordos-quadro, possivelmente por ainda não ter sido celebrado nenhum acordo-quadro na rede convencional.
- 7 - É no entanto publicada a capacidade média das principais linhas no *“Anexo H - Capacidad Media de las Principales Líneas de Adif - Datos de Capacidad septiembre 2020”*, de que se reproduz seguidamente um extrato:

Anexo H

Capacidade Media de las Principales Líneas de Adif

Datos de Capacidad septiembre 2021

LÍNEA	CAPACIDAD (1)	TRÁFICO ACTUAL (2)	SURCOS DISPONIBLES	SATURACIÓN
070 BIF. HUESCA-HUESCA	56	4	52	7%
082 BIF. A GRANDEIRA AG. KM 85,0 - BIF. COTO DA TORRE	180	22	158	12%
100 MADRID CHAMARTIN CLARA CAMPOAMOR - IRUN (M.CHAMARTIN C.C.-HERNANI)	200	46	154	23%
102 MADRID CHAMARTÍN CLARA CAMPOAMOR - BIF. ARANDA	59	17	42	29%
104 UNIVERSIDAD CANTOBLANCO - ALCOBENDAS-S. SEBASTIÁN DE LOS REYES	518	127	391	25%
110 VILLALBA DE GUADARRAMA - SEGOVIA	74	17	57	23%
116 LOS COTOS - CERCEDILLA	28	0	28	0%
120 VILAR FORMOSO - MEDINA DEL CAMPO	41	8	33	20%
122 SALAMANCA - ÁVILA	35	12	23	34%
130 VENTA DE BAÑOS - GIJÓN-SANZ CRESPO (EXCEPTO LEÓN - LA ROBLA)	147	36	111	24%
140 BIF. TUDELA VEGUÍN - EL ENTREGO	126	42	84	33%
144 SAN JUAN DE NIEVA - VILLABONA DE ASTURIAS	214	78	136	36%
154 LUGO LLANERA - TUDELA VEGUÍN	70	7	63	10%
160 PALENCIA - SANTANDER	78	22	56	28%
164 MAGAZ - PALENCIA ARROYO VILLALOBÓN	246	13	233	5%

- 8 - Neste anexo H é definido para cada linha principal da rede da ADIF:
- Capacidade diária média disponível em ambos os sentidos para um dia padrão e referida a todos os tipos de tráfego.
 - Tráfego médio diário em ambos os sentidos para um dia padrão.
 - Canais horários disponíveis.
 - Nível de saturação
- 9 - É ainda referida que capacidade média diária da linha e sua saturação podem variar de acordo com os itinerários e períodos horários.
- 10 - Nas linhas com origem/destino, desde/para grandes estações de passageiros, se estas forem declaradas congestionadas, a capacidade poderá ser significativamente revista.

I.2 – Espanha (ADIF – Rede Alta Velocidade)

- 11 - Em 31 de dezembro de 2013, foi criada a entidade empresarial pública ADIF - Alta Velocidade (ADIF AV), através da divisão do ramo de atividade de construção e administração de infraestruturas ferroviárias de alta velocidade, até essa data confiadas à entidade pública ADIF, para que a gestão das redes ferroviárias convencional e de alta velocidade, que apresentam notáveis as diferenças, tanto do ponto de vista técnico como económico e de financiamento, fossem realizadas de forma independente.
- 12 - Assim a ADIF AV publica a sua “*Declaración sobre la Red*” de 2022⁶ relativamente à rede de Alta Velocidade, que segue a mesma estrutura documental que a equivalente da rede convencional de interesse geral, que, aliás, seguem, uma estrutura comum definida no “Guia de Implementação “aprovada pela Assembleia Geral do “*Rail Net Europe*” (RNE) de 2020, organismo que representa os gestores europeus da infraestrutura ferroviária.
- 13 - Relativamente ao que foi referido no capítulo anterior sobre a rede convencional gerida pela ADIF, os princípios gerais do estabelecimento dos acordos-quadro e o respetivo modelo são idênticos para a rede de alta velocidade.
- 14 - A novidade, relativamente ao documento anterior, reside no facto de a ADIF AV ter informado que formalizou acordos-quadro com três candidatos.
- 15 - Enquadrando cronologicamente o assunto, refere-se no final do ano de 2019, seis candidatos solicitaram à “ADIF AV” capacidade da infraestrutura para prestar serviços de transporte de passageiros por via-férrea: Renfe, Eagle Rail, Rielsfera, Motion Rail, Eco Rail e ILSA.
- 16 - O número total de pedidos de capacidade excedeu, em muito, a capacidade disponível, por isso a ADIF AV aplicou critérios de priorização com base no uso dos pacotes de reserva de capacidade (pacotes A, B e C, com 65%, 30% e 5% da capacidade total, respectivamente) estabelecidos para cada eixo: Madrid/Barcelona; Madrid/Leste; Madrid/Sul.

⁶ <https://www.adifaltavelocidad.es/declaracion-sobre-la-red>

- 17 - A aplicação desses critérios resultou na pré-adjudicação da reserva de capacidade às empresas Renfe, ILSA e Rielsfera, tendo a Comissão Nacional de Mercados e Concorrência (CNMC) concluído que foram aplicados os mesmos critérios para avaliar as candidaturas de todos os candidatos.
- 18 - Em 11 de maio de 2020, foram formalizados os acordos-quadro entre a ADIF AV e os três candidatos adjudicatários da capacidade-quadro, pelo período de 10 anos, depois de a 6 de abril e a 6 de maio de 2020, a CNMC emitir resoluções aprovando os três acordos-quadro propostos pela ADIF AV.
- 19 - Os acordos-quadro para os serviços comerciais de passageiros de alta velocidade (Comboios Tipo 300 km/h) foram estabelecidos para os seguintes eixos:
- Eixo 12 - Madrid / Barcelona
 - Eixo 13- Madrid / Leste
 - Eixo 14 - Madrid / Sul
- 20 - A capacidade-quadro adjudicada é estabelecida por eixos e horários de serviço. A unidade de medida é a de canais por horário de serviço. Utilizando esta métrica, foi realizada a distribuição dos canais horários anuais por faixas horárias de até duas horas. Além disso, a ADIF AV, para poder ter uma ordem de grandeza do nível de ocupação da capacidade reservada, ou seja, a capacidade-quadro adjudicada, comparou-a com a capacidade-quadro que tinha apresentado em julho de 2019.

Assim, como exemplo, apresenta-se abaixo o quadro relativo ao eixo Madrid-Barcelona, em que se verifica uma taxa de reserva de capacidade que varia entre 59% no primeiro ano do acordo-quadro (2020-21), até 90 % a partir do 7.º ano de vigência (2026-2027).

Nos outros dois eixos a taxa de reserva de capacidade varia entre 47% no 1º ano e 84% a partir do 4.º ano de vigência para o eixo Madrid-Este, e entre 50% no 1º ano e 89% a partir do 5.º ano de vigência para o eixo Madrid-Sul.

Eje 12.- MADRID - BARCELONA

SERVICIO HORARIO	PERIODO	SURCOS						Total	SERVICIO HORARIO	PERIODO	SURCOS						Total
		6h-7h	8h-10h	11h-13h	14h-16h	17h-19h	20h-21h				6h-7h	8h-10h	11h-13h	14h-16h	17h-19h	20h-21h	
2020-2021	Ofertado	5.096	7.280	7.280	7.280	7.280	4.368	38.584	2025-2026	Ofertado	5.096	7.280	7.280	7.280	7.280	4.368	38.584
	Adjudica-do	2.995	4.345	4.376	4.025	4.448	2.474	22.663		Adjudica-do	4.577	6.416	6.518	6.230	6.554	3.835	34.130
	%	59%	60%	60%	55%	61%	57%	59%		%	90%	88%	90%	86%	90%	88%	88%
2021-2022	Ofertado	5.096	7.280	7.280	7.280	7.280	4.368	38.584	2026-2027	Ofertado	5.096	7.280	7.280	7.280	7.280	4.368	38.584
	Adjudica-do	4.389	5.987	6.091	5.839	6.160	3.626	32.092		Adjudica-do	4.731	6.579	6.518	6.512	6.694	3.835	34.869
	%	86%	82%	84%	80%	85%	83%	83%		%	93%	90%	90%	89%	92%	88%	90%
2022-2023	Ofertado	5.096	7.280	7.280	7.280	7.280	4.368	38.584	2027-2028	Ofertado	5.096	7.280	7.280	7.280	7.280	4.368	38.584
	Adjudica-do	4.560	6.378	6.498	6.223	6.541	3.816	34.016		Adjudica-do	4.732	6.580	6.518	6.515	6.695	3.835	34.875
	%	89%	88%	89%	85%	90%	87%	88%		%	93%	90%	90%	89%	92%	88%	90%
2023-2024	Ofertado	5.194	7.420	7.420	7.420	7.420	4.452	39.326	2028-2029	Ofertado	5.096	7.280	7.280	7.280	7.280	4.368	38.584
	Adjudica-do	4.667	6.527	6.651	6.361	6.685	3.914	34.805		Adjudica-do	4.732	6.583	6.520	6.514	6.695	3.836	34.880
	%	90%	88%	90%	86%	90%	88%	89%		%	93%	90%	90%	89%	92%	88%	90%
2024-2025	Ofertado	5.096	7.280	7.280	7.280	7.280	4.368	38.584	2029-2030	Ofertado	5.194	7.420	7.420	7.420	7.420	4.452	39.326
	Adjudica-do	4.577	6.417	6.518	6.231	6.554	3.835	34.132		Adjudica-do	4.823	6.713	6.651	6.645	6.829	3.912	35.573
	%	90%	88%	90%	86%	90%	88%	88%		%	93%	90%	90%	90%	92%	88%	90%

21 - A ADIF AV no seu DRR apresenta também o “Anexo M - Declaración de Capacidad Marco Indicativa Remanente”, onde para cada um três eixos referidos anteriormente, informa sobre a capacidade-quadro remanescente disponível para os horários de serviço até 2029-2030 e as condições e regras em que esta capacidade pode ser solicitada e adjudicada, bem como a respetiva documentação a apresentar.

Na figura seguinte ilustra-se um exemplo desta declaração, que no fundo representa a “Especificação da capacidade-quadro” referida no artigo 3.º do Regulamento de Execução (UE) 2016/545.

2. DECLARACION DE CAPACIDAD MARCO INDICATIVA REMANTE POR EJES

Eje 12 MADRID BARCELONA (Sentido Barcelona)

PERIODO DE CONTROL	Desde HS 2020-2021 hasta HS 2025-2026								PERIODO DE CONTROL	Desde HS 2026-2027 hasta HS 2029-2030							
	Surcos	Día de la semana disponible								Surcos	Día de la semana disponible						
		L	M	X	J	V	S	D			L	M	X	J	V	S	D
6:00	1						S	D	6:00	1						S	D
	1							D		1							D
7:00	1						S	D									
8:00	1							D	8:00	1							D
9:00	1							D	9:00	1							D
10:00	1						S	D	10:00	1						S	D
	1							D		1							D
11:00	1							D	11:00	1							D
12:00	1	L					S	D	12:00	1	L					S	D
	1							D		1							D
14:00	2						S		14:00	2						S	
15:00	1						S	D	15:00							S	
	1						S			1						S	
16:00	1						S		16:00	1						S	
18:00	2						S		18:00	2						S	
19:00	2						S		19:00	1						S	
20:00	1						S		20:00	1						S	
21:00	1						S		21:00	1						S	
Total		1					15	11	Total		1					12	9

II - França – (SNCF Reseaux)

- 22 - Em França o gestor da infraestrutura é a empresa pública Société Generale des Chemins de Fer (SNCF Reseaux) que publica o documento equivalente ao nosso Diretório de Rede intitulado “*Document de Référence du Réseau Ferré National - Horaire de service de 2021*”⁷ (“*DRR 2021*”)
- 23 - Relativamente ao tema dos acordos-quadro o *DRR 2022* no ponto “3.3.1 *Accords-cadres de capacité d’infrastructure*” estabelece que a SNCF pode celebrar acordos-quadro com os candidatos, nos termos definidos na Diretiva 2012/34/UE e Regulamento de Execução (UE) 2016/545.
- 24 - A fim de informar os potenciais candidatos ao estabelecimento de um acordo-quadro, a SNCF Réseau elaborou uma “Especificação da capacidade-quadro” que publica na página “Documentos técnicos”⁸ do seu *site*, a qual respeita o sigilo comercial e dá uma visão geral da capacidade-quadro da infraestrutura

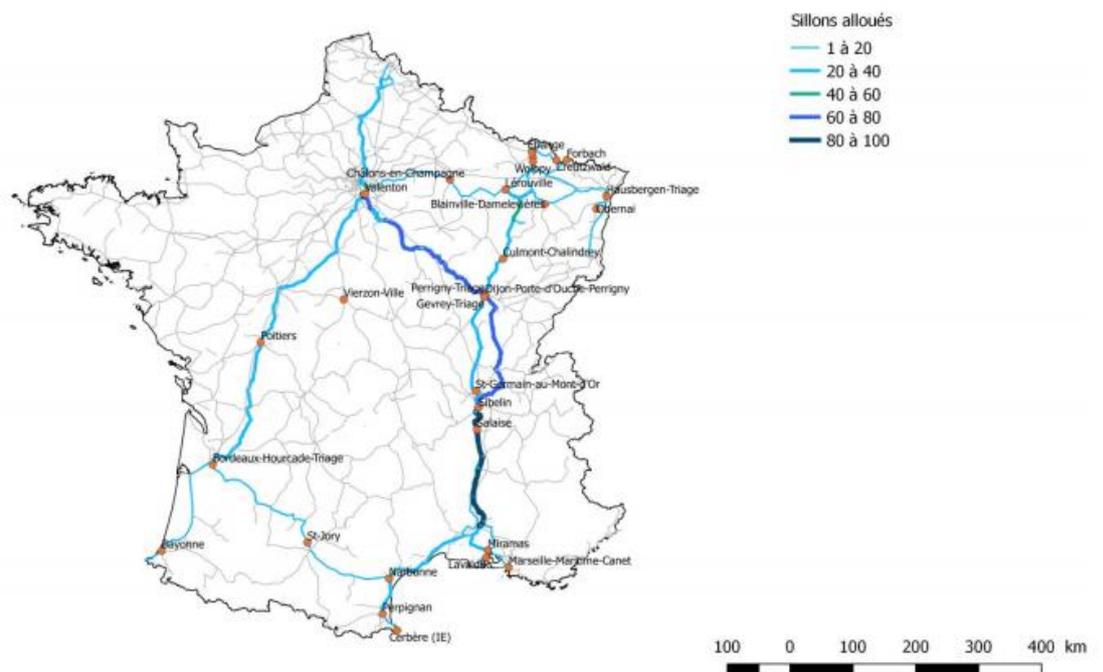
⁷ <https://www.sncf-reseau.com/en/document-reference-reseau/horaires-service-2022>

⁸ <https://www.sncf-reseau.com/sites/default/files/2019-12/D%C3%A9claration%20capacit%C3%A9%20cadre.pdf>

atribuída nas linhas da rede ferroviária, a qual incluiu gráficos, e uma indicação do volume e natureza das capacidades disponíveis nessas linhas.

- 25 - Esta especificação da capacidade-quadro articula-se em torno de dois métodos. Um método oferece uma visão global de capacidade já atribuída no âmbito dos acordos-quadro e o outro método mostra a capacidade disponível através de um estudo aprofundado de três seções de linha mais fortemente afetadas pela reserva de capacidade no âmbito dos acordo-quadro.
- 26 - Como exemplo da representação gráfica da capacidade-quadro atribuída apresenta-se a figura seguinte:

Sillons accords-cadres alloués (publication HDS 2018)
Semaine du 12 au 19 Mars 2018



- 27 - No que concerne ao estudo aprofundado de três seções de linha onde foram atribuídos mais canais horários no âmbito de acordos-quadro, o resultado é apresentado no quadro seguinte que especifica a capacidade total do troço, a capacidade máxima disponível para acordos-quadro⁹ (70% da capacidade total), a capacidade-quadro já atribuída e a capacidade disponível para futuros acordos-quadro.

	RT 5101 Montereau - Melun	RT 5103 Nuits-sous-Ravières - Dijon	RT 5107 Pierrelatte – Chasse-sur-Rhône
Capacité maximale totale (CMT)	24 sillons	30 sillons	30 sillons
Capacité-cadre maximale disponible pour les accords-cadres (CCM) (70% de CMT)	17 sillons	21 sillons	21 sillons
La capacité accords-cadres déjà attribuée (CACDA)	<u>Cas 1</u> : plage de contrôle fixée entre 2h02 et 4h02 6 sillons <u>Cas 2</u> : plage de contrôle fixée entre 3h et 5h 6 sillons	<u>Cas 1</u> : plage de contrôle fixée entre 23h23 et 1h23 4 sillons <u>Cas 2</u> : plage de contrôle fixée entre 00h et 2h 6 sillons	<u>Cas 1</u> : plage de contrôle fixée entre 18h26 et 20h26 4 sillons <u>Cas 2</u> : plage de contrôle fixée entre 19h et 21h 6 sillons
La capacité accords-cadres disponible (CACD)	<u>Cas 1</u> : plage de contrôle fixée entre 3h et 5h 11 sillons <u>Cas 2</u> : plage de contrôle fixée entre 19h et 21h 11 sillons	<u>Cas 1</u> : plage de contrôle fixée entre 23h23 et 1h23 17 sillons <u>Cas 2</u> : plage de contrôle fixée entre 00h et 2h 15 sillons	<u>Cas 1</u> : plage de contrôle fixée entre 18h26 et 20h26 17 sillons <u>Cas 2</u> : plage de contrôle fixée entre 19h et 21h 15 sillons

- 28 - Tal como no documento análogo do gestor da infraestrutura espanhol, também neste DRR 2022 da SNCF Reseaux, é apresentado a minuta para o estabelecimento de acordos-quadro¹⁰, o qual contém como “Anexo 1 – Capacidade da infraestrutura coberta pelo acordo-quadro”, que constitui uma informação confidencial.

⁹ Por aplicação do disposto no n.º 2 do artigo 8.º do Regulamento de Execução (UE) 2016/545

¹⁰ <https://www.sncf-reseau.com/fr/document-reference-reseau/horaires-service-2022-3>

III - Alemanha – (DB Netze AG)

- 29 - O gestor da infraestrutura ferroviária da Alemanha - DB Netze AG - é responsável pela operação e manutenção da maior rede ferroviária da Europa, informando no seu *site*¹¹ que a partir do horário de serviço de 2021, deixará de celebrar novos acordos-quadro, sendo que os acordos-quadro existentes continuam a ser aplicáveis até ao final da sua vigência.
- 30 - Com efeito, a DB Netze AG, referiu em 2021 que após o final do terceiro período do calendário-quadro (2016-2020), os requisitos legais europeus do Regulamento de Execução (UE) 2016/545 tornam-se relevantes para a celebração de novos acordos-quadro. Consequentemente, a total proteção dos acordos-quadro existentes não pode mais ser garantida no futuro, existindo também extensas obrigações de inspeção e verificação para todas as partes envolvidas. Neste contexto, a DB Netze AG, após ponderar os custos/benefícios, decidiu não fazer uso da opção de oferecer acordos-quadro.
- 31 - O Diretório de Rede de 2022 da DB Netze AG, edição de 26.05.2021, refere igualmente no seu Capítulo 3.3.- Disposições Contratuais, mais concretamente no ponto 3.3.1 - Acordos-Quadro, o seguinte:

.....

Em 01 de dezembro de 2016, as disposições legais relativas à celebração de acordos-quadro e seus efeitos foram alterados pelo "Regulamento de Execução da Comissão (UE) 2016/545, de 7 de abril de 2016 sobre procedimentos e critérios relativos aos acordos-quadro para a atribuição de capacidade da infraestrutura ferroviária".

Perante isto, a DB Netz AG, por enquanto, não fará uso da opção de oferecer acordos-quadro e irá avaliar em que medida as disposições do Regulamento de Execução podem ser transpostas através de um futuro ajustamento ao Diretório da Rede.

¹¹ <https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/nutzungsbedingungen/nutzungsbedingungen/rahmenvertrag-1369214>

- 32 - Após intensas discussões com os utilizadores da rede ferroviária e a alteração recente à Lei da Regulamentação Ferroviária (ERegG) de 9 de junho de 2021, a DB Netze AG iniciou o processo de reintrodução dos acordos-quadro para vigorarem a partir do horário de serviço de 2024.
- 33 - Os detalhes do registo e do processo de atribuição da capacidade para os acordos-quadro de 2024/2025 foram publicados no projeto de “Condições de Utilização da Rede de 2023”, de 20 de agosto de 2021. Esta publicação não tem efeitos nos acordos-quadro já concluídos, que se mantêm válidos até ao fim do seu período contratual.
- 34 - Para apoiar o planeamento e o registo dos acordos-quadro para 2024 / 2025, um conceito de médio prazo para utilização otimizada da capacidade (mKoK) foi publicado pela DB Netze AG em 1 de abril de 2022, com o qual é apresentada a utilização ideal da capacidade disponível da linha. Para garantir o melhor uso possível da capacidade em todos os tipos de tráfego, a DB Netze AG recomenda que o registo de acordos-quadro seja baseado nas capacidades modelo listadas no "mKoK".
- 35 - Neste contexto o Diretório de Rede de 2023 reintroduz a possibilidade do estabelecimento de acordos-quadro, descrevendo no seu ponto 4.4¹² que no 4º período contratual dos acordos-quadro – horários de serviço de 2024 e 2025, só oferecerá acordos-quadro com um prazo de 2 anos.
- 36 - Relativamente aos acordos-quadro, este Diretório de Rede de 2023 apresenta uma descrição muito detalhada sobre as condições gerais, os pedidos para o estabelecimento dos acordos-quadro, o processamento dos requerimentos, a aprovação, alteração, término e as penalidades associadas ao cumprimento do acordo-quadro.

¹² https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-en/customers/network_statement/network_statement/network_statement/Network-Statement-2023-7016570?contentId=1394802

IV – European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB)

- 37 - De acordo com um pedido recente de atualização de informação sobre a execução de acordos-quadro no contexto da UE, a COM no âmbito do ENRRB enviou para atualização pelos E.M uma tabela, válida à data de abril de 2020, que reporta a seguinte situação relativamente aos acordos-quadro:

FRAMEWORK AGREEMENTS		
Has the IM in your Member State concluded framework agreements following the introduction of the Implementing Regulation (EU) 2016/545?		
MS	Comments	√ / X
AT	In Austria the IM, ÖBB Infra, has concluded two framework agreements (with the RU Westbahn and the RU ÖBB Personenverkehr, respectively). Both end after TT 2021.	√
BE	No	X
BG	No, IM does not offer any framework agreements.	X
CH	The Swiss IM didn't implement any framework agreements with RU so far. The legal base for the agreements is stated in Art. 12b of the "Network Access Ordinance" Weblink to the French version: https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19983395/index.html#a12b	X
CZ	No, IM has no contract.	X
DE	No. Since DB Netz AG does not see fit to implement the EU 2016/545 Directive, it is unlikely that it will be able to offer framework agreements in the future. DB Netz AG will make the decision in the first half of 2018. DB Netz AG is sticking to their position regarding the implementation of IR (EU) 2016/545 and has not offered new framework agreements since 2016.	X
DK	no	X
EE	no	X
EL	No. All active RUs have signed annual access contracts.	X
ES	CNMC approved 3 draft framework agreements between RENFE-Alta Velocidad and RENFE, ILSA and Rielsfera.	√
FI	No	X

FR	n/a	-
HR	IM does not propose framework agreements and does not have contracts in force.	X
HU	No, it has not.	X
IE	n/a	-
IT	Yes. Since 2018, the IM is concluding framework agreements every year concerning services provided in open access market, PSO market and freight market.	✓
LT	No (So far, the infrastructure manager is not proposing to conclude framework agreements under IR (EU) 2016/545)	X
LU	No	X
LV	No framework agreements	X
NL	In NL there are no framework agreements concluded according to IR 2016/545	X
NO	Currently, the IM only has one concluded framework agreement. This is the framework agreement with The Airport Express Train that was concluded in the year 2000 and that runs until January 1st, 2030. The Norwegian Regulatory Body has not been notified of any new framework agreements. Additionally, it is worth noting that Implementing Regulation (EU) 2016/545 has not been made part of the EEA-agreement yet and is therefore currently not part of Norwegian national legislation.	✓
PL	No (but the possibility of signing framework agreement is foreseen in national law)	X
PT	So far the IM has not concluded any framework agreement.	X
RO	Romanian IM has not concluded any framework agreements and does not propose such agreements. This is also stated in the NS of 2020.	X
SE	No, the IM has not concluded framework agreement. This is also stated in the network statements of 2020 and 2021 that says that the IM does not currently sign framework agreements.	X
SI	Up to this moment, no framework agreements have been concluded.	X
SK	In the actual statement the IM stated that IM does not allow the possibility of concluding framework agreements.	X
UK	YES - Framework agreements are mandatory in the UK.	✓

38 - Não se dispo de informação mais atualizada, verifica-se que na larga maioria dos países não existiam acordos-quadro em vigor, mas será de realçar, que os países com quem PT tem ligações ferroviárias internacionais no âmbito do Corredor Atlântico (ES, FR e DE) para além de preverem a possibilidade de



estabelecimento de acordos-quadro já dispõem de acordos-quadro em vigor, como referido nos pontos anteriores.