

TRANSPORTES E  
INFRAESTRUTURAS  
RODOVIÁRIAS



TRANSPORTES  
MARÍTIMO E  
FLUVIAL E PORTOS  
COMERCIAIS



TRANSPORTES E  
INFRAESTRUTURAS  
FERROVIÁRIAS



**PARECER N.º 75/AMT/2022**

**Rede Ferroviária Nacional**

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

**Diretório da Rede de 2023**

**novembro 2022**

**Direção de Regulação**



**AUTORIDADE  
DA MOBILIDADE  
E DOS TRANSPORTES**

## ÍNDICE

<b>I. ENQUADRAMENTO .....</b>	<b>3</b>
<b>I.1 ENQUADRAMENTO GERAL .....</b>	<b>3</b>
<b>I.2 NATUREZA DA AMT .....</b>	<b>3</b>
<b>I.3 DIRETÓRIOS DA REDE.....</b>	<b>3</b>
<b>I.4 PROCESSO DE IMPLEMENTAÇÃO DO NOVO MODELO TARIFÁRIO .....</b>	<b>6</b>
<b>II. ANTECEDENTES.....</b>	<b>7</b>
<b>III. O INTERESSE PÚBLICO DA MOBILIDADE INCLUSIVA, EFICIENTE E SUSTENTÁVEL</b>	<b>10</b>
<b>IV. APLICAÇÃO DA METODOLOGIA DE REGULAÇÃO ECONÓMICA DE ELEVADA QUALIDADE.....</b>	<b>11</b>
<b>IV.1 COMPLIANCE.....</b>	<b>11</b>
IV1.1 Análise da evolução dos custos diretos no período de 2016 a 2020.....	12
IV.1.2 Proposta Tarifária do Diretório de Rede 2022 .....	16
IV.1.3 Súmula Conclusiva da Compliance .....	18
<b>IV.2 CONHECIMENTO DINÂMICO DO ECOSISTEMA FERROVIÁRIO - BENCHMARKING INTERNACIONAL.....</b>	<b>20</b>
<b>IV.3 RACIONALIDADES DOS INVESTIDORES, DOS EMPREENDEDORES / PROFISSIONAIS / UTILIZADORES / CONSUMIDORES E DOS CONTRIBUINTES.....</b>	<b>24</b>
IV3.1 Racionalidade dos Investidores .....	25
IV3.2 Racionalidade dos Empreendedores/Profissionais/ tilizadores/ Consumidores.....	26
IV3.3 Racionalidade dos Contribuintes .....	26
<b>V. CONCLUSÕES .....</b>	<b>27</b>

## I. ENQUADRAMENTO

### I.1 Enquadramento Geral

1. Nos termos da alínea e), do n.º 3, do artigo 5.º dos Estatutos da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), aprovados em anexo Decreto-lei n.º 78/2014, de 14 de maio (“Estatutos”), compete à AMT definir as regras e os critérios de taxação da utilização da infraestrutura ferroviária e homologar as Taxas de Utilização da Infraestrutura (TUI), relativas aos serviços ferroviários do Pacote Mínimo de Acesso e Acesso a Instalações de Serviço (“PMA”)<sup>1</sup>, que integram os Diretórios de Rede, fixadas pela Infraestruturas de Portugal, S.A. (“IP, S.A.”).

### I.2 Natureza da AMT

2. O presente parecer tem subjacente as atribuições da AMT enquanto Regulador Económico Independente com jurisdição no Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, nos termos da Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto (Lei-Quadro das Entidades Reguladoras), e dos seus Estatutos tendo em vista a promoção e defesa do interesse público da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável (MobIES), enquanto direito de cidadania e componente essencial de uma cultura geradora de um quadro regulatório com regras claras, coerentes e estáveis que incentivem o investimento sustentado, produtivo e estruturante, tanto público como privado, em particular no Ecosistema Ferroviário<sup>2</sup>.

### I.3 Diretórios da Rede

3. De acordo com o artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 124-A/2018, de 31 de dezembro (DL 217/2015), por «Diretório de Rede<sup>3</sup>», entende-se *“a relação pormenorizada das regras gerais, dos prazos, dos procedimentos e dos critérios relativos aos regimes de tarifação e de repartição da capacidade, incluindo todas as informações necessárias para viabilizar os pedidos de capacidade de infraestrutura”*.

Nos termos do artigo 13.º do mesmo diploma, e após consulta às partes interessadas, o gestor de infraestrutura deve elaborar e publicar os Diretórios de Rede, que estão sujeitos a validação da AMT. E, segundo o artigo 29.º, o gestor de infraestrutura deve assegurar

---

<sup>1</sup> Os serviços/elementos incluídos no PMA estão indicados no Anexo II, n.º 1 do DL 217/2015.

<sup>2</sup>No que se refere à caracterização do Ecosistema Ferroviário nacional, consultar: 2019: [https://www.amt-autoridade.pt/media/3108/relatorio\\_ecossistema\\_ferroviano\\_portugues\\_2019.pdf](https://www.amt-autoridade.pt/media/3108/relatorio_ecossistema_ferroviano_portugues_2019.pdf); 2018: [https://www.amt-autoridade.pt/media/2523/relatorio\\_sintese\\_principais\\_indicadores\\_ecossistema\\_ferroviano\\_portugues\\_2018.pdf](https://www.amt-autoridade.pt/media/2523/relatorio_sintese_principais_indicadores_ecossistema_ferroviano_portugues_2018.pdf); 2017: [https://www.amt-autoridade.pt/media/1943/relatorio\\_ferroviano\\_2017.pdf](https://www.amt-autoridade.pt/media/1943/relatorio_ferroviano_2017.pdf); 2012-2016: [https://www.amt-autoridade.pt/media/1651/ecossistema\\_ferroviano\\_portugues\\_2012\\_2016.pdf](https://www.amt-autoridade.pt/media/1651/ecossistema_ferroviano_portugues_2012_2016.pdf)

<sup>3</sup> O conteúdo dos Diretórios de Rede consta do anexo IV ao DL 217/2015.

que os Diretórios de Rede contêm o quadro e as regras de tarifação, estabelecendo o artigo 31.º que as taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e das instalações de serviço são pagas ao gestor de infraestrutura e ao operador da instalação de serviço, respetivamente, e utilizadas no financiamento da sua atividade.

4. Neste contexto, o gestor de infraestrutura e os operadores das instalações de serviço devem:

- 4.1 Fornecer à AMT todas as informações necessárias sobre as taxas aplicadas, para que a AMT desempenhe as funções que lhe são cometidas no artigo 56.º do mencionado DL 217/2015 (funções da entidade reguladora);
- 4.2 Demonstrar às empresas ferroviárias que as taxas de utilização da infraestrutura e de serviço efetivamente faturadas à empresa ferroviária respeitam a metodologia, as regras e as escalas previstas nos Diretórios de Rede;

5. Deve ainda ser considerado o seguinte:

- 5.1 As taxas de utilização do PMA e do acesso às infraestruturas que ligam instalações de serviço devem corresponder ao custo diretamente imputável à exploração do serviço ferroviário;
- 5.2 Para evitar flutuações desproporcionadas indesejáveis, as taxas do PMA e do acesso às instalações de serviço podem ser niveladas por um valor médio, calculado com base num leque razoável de serviços ferroviários e de tempos, devendo a importância relativa da taxa de utilização da infraestrutura estar relacionada com os custos imputáveis aos serviços.

6. Concretamente, no que se refere à tarifação da infraestrutura:

- 6.1 Nos termos do artigo 30.º do DL 217/2015, tendo em conta as exigências de segurança e a preservação e a melhoria da qualidade de serviço da infraestrutura, o gestor de infraestrutura deve ser encorajado, através de incentivos, a reduzir os custos de fornecimento da infraestrutura e o nível das taxas de acesso, cabendo ao Estado definir as regras de atribuição dos incentivos através do Contrato-Programa entre o Estado a IP, S.A.<sup>4</sup> de medidas regulamentares ou da

---

<sup>4</sup> Nos termos do artigo 30.º do DL 217/2015, foi celebrado um contrato entre o Estado e a IP, S.A., enquanto gestor da infraestrutura da Rede Ferroviária Nacional (RFN), definindo e regulando os termos e condições da prestação pela IP, S.A. das Obrigações de Serviço Público de gestão da infraestrutura integrante da RFN, bem como as indemnizações compensatórias decorrentes a pagar pelo Estado. O período de vigência deste contrato é de 5 anos, pelo que a primeira edição vigorou inicialmente entre 2016 e 2020, tendo, entretanto, sido objeto de três prorrogações, de seis meses cada, ou seja, tendo a sua vigência sido estendida até ao final do mês de junho do corrente ano de 2022. Prevê-se, assim, que brevemente possa ser estabelecido um novo Contrato-Programa, para vigorar entre 2022 e 2026.

combinação de incentivos destinados a reduzir os custos no contrato e o nível das taxas através de medidas regulamentares;

**6.2** Nos termos do artigo 32.º do mesmo DL 2017/2015, caso as condições de mercado o permitam, para proceder à plena recuperação dos custos do gestor de infraestrutura, podem ser aplicadas sobretaxas adicionais, respeitando os princípios da eficácia, transparência e não discriminação, garantindo ao mesmo tempo a maior competitividade possível nos segmentos do mercado ferroviário, devendo o regime de tarifação respeitar os aumentos de produção alcançados pelas empresas ferroviárias;

**6.3** Nos termos do artigo 33.º do DL 217/2015, sem prejuízo do disposto nos artigos 101.º, 102.º, 106.º e 107.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) e nas regras nacionais em matéria de concorrência, não obstante o princípio dos custos diretos, os descontos<sup>5</sup> nas taxas aplicadas pelo gestor de infraestrutura a uma empresa ferroviária pela prestação de um serviço devem obedecer aos critérios previstos naquele artigo.

**7.** Nos termos do citado artigo 56.º do DL 2017/2015, compete à AMT, entre outros poderes<sup>6</sup>, ser entidade de recurso quanto a decisões tomadas pelo gestor de infraestrutura quanto ao(s):

**7.1** Diretório de Rede nas suas versões provisória e final;

**7.2** Critérios estabelecidos nos Diretórios de Rede;

**7.3** Processos de repartição das capacidades e aos seus resultados;

**7.4** Regimes de tarifação;

**7.5** Nível ou à estrutura das taxas de utilização da infraestrutura que têm que pagar ou que possam ter que vir a pagar;

**7.6** Disposições em matéria de acesso;

**7.7** Acesso aos serviços e à sua tarifação;

---

<sup>5</sup> Os descontos limitam-se à economia real de custos administrativos realizada pelo gestor de infraestrutura e que, para determinar o nível de desconto, não podem ser tidas em conta as economias de custos já integradas na taxa aplicada. Sem prejuízo, o gestor de infraestrutura pode criar regimes abertos a todos os utilizadores da infraestrutura, concedendo, para determinados fluxos de tráfego, descontos temporários destinados a incentivar o desenvolvimento de novos serviços ferroviários, ou descontos que incentivem a utilização de linhas consideravelmente subutilizadas.

<sup>6</sup> Incluindo consultar periodicamente, pelo menos de dois em dois anos, os representantes dos utilizadores dos serviços ferroviários de mercadorias e de passageiros, a fim de ter em conta as suas opiniões sobre o mercado ferroviário.

- 7.8 Gestão do tráfego;
  - 7.9 Planeamento da renovação e à manutenção programada ou não programada;
  - 7.10 Cumprimento dos requisitos relativos a conflitos de interesse.
8. A AMT é também competente para acompanhar a situação da concorrência nos mercados de serviços ferroviários, através da verificação sobre o tratamento injusta ou discriminatório de empresas<sup>7</sup>, incluindo quanto a matéria tarifária, devendo-lhe ser prestada toda a informação necessária, sem prejuízo dos seus poderes de inspeção e auditoria e cabendo-lhe igualmente:
- 8.1 Definir as regras e princípios subjacentes à tomada das decisões para as quais seja competente ao abrigo do referido decreto-lei, através de regulamento ou deliberação,
  - 8.2 Publicitar as suas decisões no seu sítio na Internet;
  - 8.3 Publicar anualmente um relatório sobre a execução do Decreto-Lei.

#### **I.4 Processo de Implementação do Novo Modelo Tarifário**

9. Nos termos do artigo 9.º do Regulamento de Execução (UE) 2015/909 da Comissão, de 12 de junho de 2015, relativo às modalidades de cálculo dos custos diretamente imputáveis à exploração do serviço ferroviário (doravante "Regulamento de Execução 2015/909" o gestor da infraestrutura *deve apresentar, à entidade reguladora até 3 de julho de 2017, o seu método de cálculo dos custos diretos, bem como, se for caso, o plano de introdução progressiva.*
10. Na sequência da necessidade de dar cumprimento ao estabelecido no referido Regulamento de Execução 2015/909, bem como ao disposto do DL 217/2015 sobre a aplicação de sobretaxas, para permitir a plena recuperação dos custos da infraestrutura, caso as condições de mercado o permitam, e descontos, a IP, S.A. desenvolveu no período de 2017 a 2019 um processo de análise e implementação, participado pela AMT, que permitiu a definição de:
- 10.1 Um método de apuramento dos custos diretos do PMA;

---

<sup>7</sup> Nos termos do artigo 57.º, deve trocar informações sobre os processos e sobre os princípios e práticas subjacentes à sua tomada de decisões com outras entidades reguladoras, nomeadamente sobre os principais aspetos dos seus procedimentos e sobre os problemas de interpretação da legislação ferroviária transposta por todos os Estados-Membros.

**10.2** Sobretaxas e incentivos (descontos), e

**10.3** Um plano de implementação progressiva, por um período de 10 anos, do novo modelo tarifário ao segmento de mercado das mercadorias, dada a perspetiva de um elevado impacto negativo na competitividade das empresas de transporte de mercadorias, caso existisse a sua imediata e plena introdução.

**11.** Uma nota explicativa do modo como é calculada a tarifa de utilização da infraestrutura, com base nos custos diretos, é apresentada no Anexo I, em que a fundamentação das diversas componentes decorre do disposto nos artigos 31.º a 33.º da Diretiva 2012/34/UE e a introdução progressiva das tarifas de utilização da infraestrutura, com o objetivo de mitigar o impacto no segmento das mercadorias, encontra fundamento no “*Considerando 18*” do Regulamento de Execução (UE) 2015/909.

## II. ANTECEDENTES

**12.** A implementação concreta do novo modelo tarifário teve a sua primeira expressão nas tarifas dos serviços incluídos no PMA de Utilização, constantes da “1ª Adenda ao Diretório de Rede de 2020”, publicada em dezembro de 2019. Estas novas tarifas passaram a ser aplicadas no horário técnico de 2020 e foram calculadas com base nos custos diretos de 2017<sup>8</sup>.

**13.** O desenvolvimento do modelo ocorreu em duas fases, uma 1ª fase entre 2017 e 2018 em que a AMT definiu e aprovou a metodologia de apuramento dos custos diretamente imputáveis à exploração ferroviária e um plano para sua implementação progressiva no segmento de mercado das mercadorias durante um período de 10 anos, de acordo com as regras do Regulamento de Execução (UE) 2015/909, e uma 2ª fase em 2019 em que a IP, S.A. estudou e apresentou as sobretaxas e descontos de acordo com o estabelecido nos artigos 32.º e 33.º do DL 217/2015.

**14.** Desde o início se identificou que a aplicação do novo modelo tarifário iria ter impacto significativo no segmento de mercado das mercadorias<sup>9</sup>, por se verificar a existência de concorrência, não só entre operadores ferroviários, mas também entre operadores ferroviários e rodoviários, que se traduz numa menor rentabilidade e, conseqüentemente, numa maior exposição ao risco num cenário de significativo aumento de custos. Neste

---

<sup>8</sup> A publicação do Diretório da Rede do ano N ocorre em dezembro do ano N-2, altura em que o último “Relatório e Contas” publicado diz respeito ao ano N-3.

<sup>9</sup> Conforme referido nas conclusões do “Memorando - Implementação do Regulamento de Execução (UE) 2015/909”

caso, a opção proposta pela IP, S.A. foi a não aplicação de sobretaxas e a implementação de um fator de aplicação progressiva do novo modelo tarifário (ao longo de 10 anos).

15. O novo modelo tarifário, para entrar em vigor a partir do horário de 2020, viria a ser aprovado através das deliberações AMT-D152/2019<sup>10</sup>, AMT-D153/2019<sup>11</sup> e AMT-D154/2019<sup>12</sup>, todas de 19/12/2019.
16. Em resultado das determinações que a AMT emitiu nas referidas deliberações, a IP, S.A., em julho de 2020 ajustou o tarifário que vigorava desde o início do ano, através da publicação da 2.ª Adenda ao Diretório de Rede de 2020, tendo sido eliminada uma sobretaxa relativa à “Componente C5 – Comprimento do Comboio” que afetava particularmente os comboios de mercadorias.
17. Relativamente à evolução das tarifas nos anos subsequentes a 2020, na alínea d) da Deliberação AMT-D153/2019, de 19/12/2019, remetida à IP, S.A. a coberto do ofício 0033-CA/2020 de 03-01-2020, foi referido que:

*"considerando tratar-se do 1º ano da implementação de um novo modelo tarifário, as tarifas constantes no presente Diretório da Rede, que resultaram do estudo de revisão do tarifário realizado, estarão em vigor por um período de 1 ano, a contar do horário de 2020. Durante o ano de 2020, determina-se que os valores das tarifas sejam atualizados com base no cálculo dos valores dos custos reais para 2018, devendo a AMT acompanhar este processo. A AMT determina no seguimento do exposto, a revisão e o alinhamento do conteúdo do ponto 6.6 - Evolução das Tarifas constante na 1ª Adenda do Diretório da Rede de 2020, versão de outubro de 2019".*

18. Na avaliação das tarifas a vigorarem no Diretório de Rede de 2021 e não obstante a determinação da AMT referida no parágrafo anterior, no sentido de que os valores das tarifas a vigorar no Diretório de Rede de 2021 deveriam ser atualizados com base no cálculo dos custos reais de 2018, - de forma a garantir a tal aplicação progressiva -, e assim sucessivamente, veio a constatar-se que os impactos negativos no mercado, sobretudo do transporte ferroviário de mercadorias, se acentuaram. Ou seja, verificou-se um agravamento continuado e consistente dos custos de gestão da infraestrutura ferroviária com reflexo nas taxas de utilização da infraestrutura, o que implicava um

---

<sup>10</sup> Deliberação n.º AMT-D152/2019 de 19.12.2019 - Homologação das Tarifas relativas ao Pacote Mínimo de Acesso da 1.ª Adenda ao Diretório da Rede de 2020

<sup>11</sup> Deliberação n.º AMT-D153/2019 de 19.12.2019 - Validação da 1.ª Adenda ao Diretório da Rede de 2020

<sup>12</sup> Deliberação n.º AMT-D154/2019 de 19.12.2019 - Parecer sobre a aplicação de sobretaxas e descontos às tarifas do Pacote Mínimo de Acesso



desvio dos cenários inicialmente definidos, por antecipação dos cenários negativos perspetivados.

[confidencial]

- 21.** Não se afigurando possível introduzir tais medidas nos Diretórios de Rede já publicados e em execução em 2021, considerou-se ser de homologar a TUI em vigor no Horário de 2021, que correspondeu à proposta da IP S.A, de atualização da TUI de 2020 pela aplicação da variação do Índice de Preços ao Consumidor (IPC) previsto para 2021 no Programa de Estabilização Económica e Social (PEES), no valor de 0,4%, assim como, posteriormente, a homologação das tarifas inscritas no DR 2022, quando a sua fundamentação fosse apresentada pela IP, S.A., o que veio a ocorrer em dezembro de 2021.
- 22.** Neste contexto o CA da AMT, através da Deliberação AMT-D323/2021, decidiu não só homologar as tarifas inscritas no Diretório de Rede de 2021 como também suspender a determinação constante na alínea d) da Deliberação n.º AMT-D153/2019 de 19 de dezembro de 2019, conforme referida no parágrafo 17.
- 23.** Deste modo, considerou-se que tais homologações se mantêm consistentes com as disposições legais relevantes, designadamente, tendo em conta a necessidade de evitar flutuações desproporcionadas indesejáveis para os utilizadores e garantir os objetivos base de criação de condições favoráveis à concorrência nos serviços de transporte

---

<sup>13</sup> Cf. Regulamento (UE) 2020/1429 do Parlamento Europeu e do Conselho de 7.10.2020 alterado pelos: Regulamento Delegado (UE) 2020/2180 da Comissão de 18.12.2020; Regulamento Delegado (UE) 2021/1061 da Comissão de 28 de junho de 2021 e Regulamento (UE) 2022/312 do Parlamento Europeu e do Conselho de 24 de fevereiro de 2022, que alteram o Regulamento (UE) 2020/1429 no que respeita à duração do período de referência para a aplicação de medidas temporárias relativas à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária.

ferroviário, promover um transporte ferroviário mais competitivo e a criação de um espaço ferroviário europeu único, através da sustentabilidade das empresas.

- 24.** Na sequência deste entendimento as taxas do PMA 2022 propostas pela IP, S.A para vigorarem em 2022 foram homologadas pelo CA da AMT, através da deliberação n.º AMT-D092/2022 de 23 de junho de 2022. Estas taxas consistiram numa atualização das taxas em vigor no ano de 2021, com fundamento na evolução do IPC para 2022, no valor de 1,1%, previsto pelo Banco de Portugal em setembro de 2020, data antecedente à publicação do DR 2022, em dezembro de 2020.

### **III. O INTERESSE PÚBLICO DA MOBILIDADE INCLUSIVA, EFICIENTE E SUSTENTÁVEL**

- 25.** O interesse público da mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável (MobIES) 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.
- 26.** As tarifas de utilização da infraestrutura (TUI) constituem uma importante ferramenta, no contexto do Ecosistema Ferroviário, para a promoção e defesa da MobIES, porquanto:
- 26.1** Para além de serem aplicadas com uma abrangência extensiva a toda a Rede Ferroviária Nacional (RFN), garantindo a coesão territorial e social, as mesmas devem ser definidas de modo a possibilitar ao gestor de infraestrutura a recuperação de custos de utilização da infraestrutura, permitindo-lhe efetuar as intervenções que potenciem uma utilização extensiva dessa rede, tanto para o serviço de transporte de passageiros como para o serviço de transporte de mercadorias, com elevados padrões de segurança.
- 26.2** A par, os valores das tarifas praticadas devem permitir uma utilização inclusiva para os diversos operadores ferroviários, permitindo-lhes exercer a sua atividade de forma concorrencial, seja entre esse conjunto de operadores, seja com operadores de outros modos de transporte, em particular do transporte rodoviário.
- 26.3** Igualmente, deve garantir uma utilização eficiente da infraestrutura ferroviária, incorporando as respetivas exigências de competitividade, de produtividade e de

combate ao desperdício, integradas nas diferentes dinâmicas heterogéneas da globalização.

- 26.4** Deve ainda internalizar as exigências ambientais, económicas, financeiras e sociais, potenciando a dimensão de sustentabilidade, em alinhamento com a Agenda 2030, da Organização das Nações Unidas, para o Desenvolvimento Sustentável, bem como com o Pacto Ecológico Europeu. A este propósito destaca-se, a utilização de energia limpa, para o qual a plena eletrificação da RFN é um fator chave, assim como o aumento da resiliência das infraestruturas, equipamentos e sistemas aos efeitos das alterações climáticas, que importa sublinhar em alinhamento com a Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente, apresentada pela Comissão Europeia em 09.12.2020<sup>14</sup>, e o objetivo de duplicar o tráfego ferroviário de mercadorias até 2050. Ao nível do tráfego de passageiros os objetivos da CE são a duplicação do tráfego ferroviário de alta velocidade até 2030 e a triplicação até 2050.

#### **IV. APLICAÇÃO DA METODOLOGIA DE REGULAÇÃO ECONÓMICA DE ELEVADA QUALIDADE**

##### **IV.1 COMPLIANCE**

- 27.** O exercício de avaliação de *compliance* realizada neste parecer visa a verificação da conformidade da estrutura tarifária dos Diretórios de Rede com a metodologia aprovada pela AMT relativamente ao cálculo dos custos diretamente imputáveis ao PMA, em obediência às disposições do DL 217/2015, que transpôs para a ordem jurídica interna a Diretiva 2012/34/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro, que estabelece um Espaço Ferroviário Europeu Único (Diretiva 2012/34/UE) e do Regulamento de Execução (UE) 2015/909, relativo às modalidades de cálculo dos custos diretamente imputáveis à exploração do serviço ferroviário.

---

<sup>14</sup> Comunicação da Comissão (COM(2020) 79 final, de 09.12.2020, e respetivo Anexo) ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões, intitulada “Estratégica de mobilidade sustentável e inteligente – pôr os transportes europeus na senda do futuro”.

#### **IV1.1 Análise da evolução dos custos diretos no período de 2016 a 2021**

- 28.** Foram analisadas as bases de custos referentes aos serviços que integram o PMA<sup>15</sup> incorridos nos anos de 2016, 2017, 2018, 2019 e 2020 e 2021 verificando-se ao longo do período um aumento substancial dos custos do PMA suscetível de agravar significativamente o valor da TUI a aplicar em 2023.
- 29.** Efetivamente, a eventual atualização do Custo Unitário Direto (CUD)<sup>16</sup> à escala da rede para o tarifário do PMA de 2023, que é o elemento base do cálculo das tarifas do Pacote Mínimo de Acesso constantes nos Diretórios de Rede, com fundamento nos custos reais do PMA de 2020 e na circulação de comboios realizada nesse ano, teria como consequência o aumento do CUD homologado e aplicado no DR 2022 de 1,78 €/CK para 2,15 €/CK em 2023, o que seria equivalente a um aumento brusco (e inesperado) de cerca de 21%, conforme indicado no Quadro n.º 1.
- 30.** Avaliando não só o CUD real de 2018 como também o dos anos seguintes, verifica-se um aumento de 2017 para 2018 de 22%, alguma estabilização de 2018 para 2019 (-0,5 %), e novamente um aumento de 2019 para 2020 de 26%, ou, na melhor hipótese, de 14% por desconto do efeito da pandemia na atividade de transporte, ou seja, considerando os comboios-quilómetro de 2020 idênticos aos realizados em 2019, antes da pandemia Covid-19, conforme ilustrado no Quadro n.º 1 infra. Em 2021 o CUD real baixou relativamente a 2020, de 2,71 €/CK para 2,33 €/CK em resultado, não só do aumento dos CK devido ao alívio das restrições da circulação dos comboios, mas também pela diminuição dos custos diretos.
- 31.** No gráfico n.º 1 visualiza-se a evolução do CUD real e do CUD homologado, sendo patente o diferencial entre ambos, podendo constatar-se que a evolução dos custos tem sido bastante superior à da inflação e por outro lado o volume de tráfego não tem aumentado, pelo contrário reduziu-se a partir de 2017 e a descida agravou-se em 2019 com as restrições à mobilidade de pessoas e bens provocada pela COVID-19

---

<sup>15</sup> Já considerando a metodologia de cálculo dos custos diretamente imputáveis ao PMA preconizada pela AMT, em conformidade com as disposições do Regulamento de Execução (UE) 2015/909 da Comissão de 12 de junho de 2015 relativo às modalidades de cálculo dos custos diretamente imputáveis à exploração do serviço ferroviário.

<sup>16</sup> Custo Unitário Direto (CUD) - o custo diretamente imputável à exploração do serviço ferroviário por comboio-km, veículo-km, ou tonelada-km bruta ou uma combinação destes elementos.

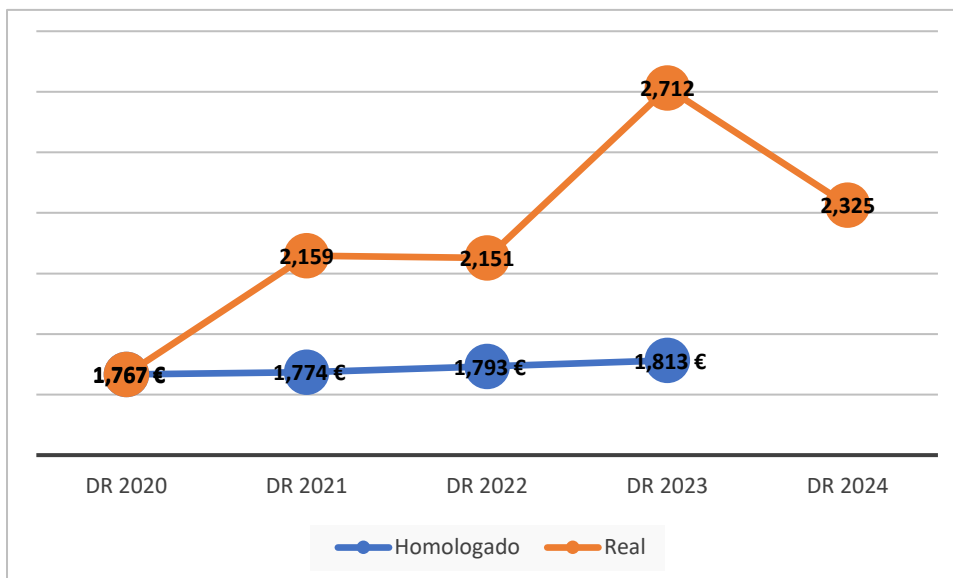
### Quadro n.º 1 - Evolução dos Custos

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Custos Totais PMA</b>	148 749 581,11 €	142 603 285,74 €	162 016 673,80€	161 946 562,98 €	173 884 757,18 €	175 492 221,57 €
<b>Exclusões – Reg. (UE) 2015/909</b>	78 017 972,97 €	77 164 011,29 €	84 015 231,50 €	83 700 638,37 €	84 844 927,94 €	84 862 052,17 €
<b>Custos Diretos</b>	70 731 608,14 €	65 439 274,46 €	78 001 442,29 €	78 245 924,61 €	89 016 743,13 €	81 347 962,52 €
<b>Comboio-Quilómetro (CK´s) realizados</b>	36 832 045	37 044 323	36 134 591	36 373 518	<b>32 821 716</b> <b>36373518*</b>	<b>34 985 455</b>
<b>Custos Unitário Direto (CUD) - Custos reais (*)</b>	1,92€/CK	1,77 €/CK	2,16 €/CK	2,15 €/CK	2,71 €/CK 2,45 €/CK (*)	2,33 €/CK
<b>Evolução anual</b>	N.A.	-8%	22%	-0,5%	26% 14% (*)	
<b>Proposta IP atualização do Tarifário do Diretório Rede (DR)</b>	N.A.	DR 2020 Tarifário com Base CUD 2017	DR 2021 Tarifário DR2020 + 0,4 %	DR 2022 Tarifário DR2021 + 1,1%	DR 2023 Tarifário DR 2022 + 1,1%	
<b>CUD à escala da rede homologado</b>	N.A.	DR 2020 Tarifário com Base CUD 2017 1,767 €/CK	DR 2021 Tarifário DR2020 + 0,4 % 1,774 €/CK	DR 2022 Tarifário DR2021 + 1,1% 1,793 €/CK	DR 2023 Tarifário DR 2022 + 1,1% 1,813 €/CK	DR 2024 (?)
<b>Tarifa média total</b>	1,9 €/CK	1,88 €/CK	1,88 €/CK	1,9 €/CK	1,92 €/CK	
<b>Tarifa média mercadorias</b>	1,37 €/CK	1,31 €/CK	1,33 €/CK	1,36€/CK	1,39 €/CK	
<b>Tarifa média passageiros</b>	2,01 €/CK	1,99 €/CK	1,99 €/CK	2,01 €/CK	2,03 €/CK	

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

Fonte: Elaboração AMT com dados fornecidos pela IP, SA

Gráfico n.º 1 – Evolução do CUD



Fonte: Elaboração AMT com dados fornecidos pela IP, SA

A IP, S.A. apresentou como principais causas para os aumentos dos custos<sup>17</sup> verificados no período 2015-2019 e os previstos para os anos de 2020-2025, as seguintes:

### 31.1 Período 2015-2019:

- 31.1.1** Aumento da massa salarial, decorrente da reposição dos direitos adquiridos consagrada na Lei do Orçamento do Estado de 2017 com os inerentes reflexos salariais em termos de progressão nas carreiras e no acréscimo de diuturnidades.
- 31.1.2** Incremento muito significativo dos gastos na gestão da faixa combustível (a partir de 2018, para cumprimento da legislação relativa à defesa da floresta contra incêndio).
- 31.1.3** Aumento dos gastos em manutenção, absolutamente necessários face ao estado da rede e atraso do plano de investimentos.

<sup>17</sup> Cf. Documento “Evolução dos resultados IP” enviado em carta da IP S.A. refª 2822990-007 de 2020-10-20

**31.1.4** Aumento dos custos com vigilância e limpeza (reforço de serviços com aumento do custo da mão de obra associada).

**31.1.5** Incremento nos custos de energia (elétrica e de tração).

**31.1.6** Incremento nos custos de energia (elétrica e de tração).

**31.2** Previsionais para o Período 2021-2025:

**31.2.1** Aumento da necessidade de reforço das atividades de manutenção de via, designadamente ao nível do desguarnecimento e ataque mecânico pesado.

**31.2.2** Aumento dos custos com subcontratos nas especialidades de Sinalização (maior abrangência dos novos sistemas de sinalização), de Telemática (novos sistemas implementados no âmbito da modernização da rede ferroviária), de Catenária (aumento da rede eletrificada, no total de mais 535 km lineares de catenária).

**31.2.3** Aumento da extensão da área coberta da gestão da faixa combustível.

**31.2.4** Aumento devido ao descongelamento de carreiras, novo ACT + integração QPT no sistema de carreiras e subsídio de Refeição (2020).

**31.2.5** Aumento dos gastos com energia de tração (equilibrada por equivalente rendimento faturado aos Operadores/consumidores).

**31.2.6** Aumento das rendas da frota automóvel.

**32.** Sem prejuízo da eventual auditoria por parte da AMT dos custos do PMA efetivamente incorridos, a informação transmitida pela IP, S.A., vem evidenciar a tendência de aumento dos custos observada a partir de 2017. De facto, no período de 2017 a 2021 verifica-se um agravamento global dos custos PMA (18,74%) e, em particular, dos Custos Diretos (19,56%) conforme evidenciado abaixo no Quadro n.º 2.

**33.** Analisando o mesmo período em termos do Custo Unitário Direto (CUD), que é o elemento base para o cálculo das tarifas de utilização de infraestrutura, verifica-se um agravamento de 24 % entre 2017 e 2021, tendo em conta o efeito da pandemia que impactou no número de comboios realizados (-5,88 % K).

## Quadro n.º 2 – Custos Totais PMA (2017 vs. 2021)

	2017 (Base DR 2020)	2021	$\Delta$ Absoluta	$\Delta$ %
[confidencial]				
Comboio-Quilómetro (CK´s) realizados	37 044 323	34 985 455	-2 058 868	-5,88%
Custos Unitário Direto (CUD) à escala da rede	1,77 €/CK	2,33 €/CK	0,56 €/CK	24,03%

34. Uma análise mais detalhada e com uma maior abrangência temporal da evolução dos custos de gestão da infraestrutura foi apresentada pela IP, S.A. à AMT<sup>18</sup>, a qual se inclui neste relatório como Anexo III para informação complementar.

### IV.1.2 Proposta Tarifária do Diretório de Rede 2023

35. A proposta tarifária que a IP, S.A.<sup>19</sup> apresentou para vigorar no Horário Técnico de 2023 consiste na atualização das tarifas em vigor no Horário Técnico de 2022, seguindo a mesma metodologia de cálculo do ano anterior, isto é, com a aplicação da variação do Índice de preços ao Consumidor (IPC) estimado para 2023 no Programa de estabilidade (+1,10%), elaborado pelo Ministério das Finanças.
36. Face às tarifas homologadas e em vigor no Horário Técnico de 2022, esta proposta de atualização tarifária representa um aumento de +1,10%
37. A IP, S.A. salientou que, caso a atualização tarifária para 2023 envolvesse o recálculo da base da tarifa – Custo unitário direto (CUD) – com os valores reais de 2020 e atendendo à procura de 2019 (pré-pandemia), o nível tarifário médio aumentaria aproximadamente +26,8% face a 2022.

<sup>18</sup> Cf. Email da IP,S.A de 06.04.2022

<sup>19</sup> Cf. email da IP, S.A. de 17.08.2021



- 38.** A IP, S.A. referiu, ainda, que a conjuntura económica não permite acomodar aumentos tarifários da referida ordem de grandeza, pelo que considerava equilibrado seguir a trajetória tarifária estabelecida no Estudo Tarifário concluído em 2019<sup>20</sup>, que não apresentou objeções junto dos operadores ferroviários no processo de consulta efetuado.
- 39.** Relativamente ao tarifário incluído no Projeto de Diretório de 2023, as empresas de transporte ferroviário pronunciaram-se do seguinte modo:
- 39.1** A Comboios de Portugal, E.P.E. (CP) nada comentou sobre o tarifário do PMA de 2022; à exceção de uma data incorreta que foi corrigida pela IP.S.A.
- 39.2** As empresas Fertagus, Medway e Takargo, não se pronunciaram sobre o projeto de Diretório de Rede de 2023 e consequentemente não interpuseram questões sobre o tarifário do PMA.
- 40.** Contudo, será de relevar que, à data da elaboração da presente análise, importa ter em conta que:
- 40.1** O índice de preços no consumidor <sup>21</sup> divulgado pelo Instituto Nacional de Estatística (INE) é de 9,36%, o que é um valor substancialmente diferente face aos 1,10% estimados em 2021 para 2023;
- 40.2** Consta do relatório do Orçamento do Estado para 2023 que *“Em setembro, a inflação, medida pela variação homóloga do IPC terá aumentado para 9,3%, a mais elevada dos últimos 30 anos. Em termos de média anual, a inflação situou-se em 6% (5,3%, em agosto)” (...)* *“no que se refere à inflação medida pelo IHPC, as estimativas das instituições para 2022 variam entre os 6,1% do FMI e os 7,8% do Banco de Portugal. Para 2023, as previsões variam entre os 2,7% do Banco de Portugal, e os 5,1% do CFP. O cenário apresentado aponta para uma inflação de 7,4% para o ano de 2022 e de 4% para 2023, estando dentro dos intervalos de estimativas e previsões das restantes instituições.”*
- 41.** Ou seja, o Diretório de Rede de 2023 estará a ser aplicado num contexto macroeconómico diverso daquele no qual o mesmo foi elaborado e diverso daquele estimado, pelo que se considera dever ser permitida a sua adaptação.
- 42.** Em face destas circunstâncias, considera-se dever ser permitido ao gestor da infraestrutura ajustar o tarifário inscrito no Diretório da Rede de 2023, por publicação de uma adenda, até

---

<sup>20</sup> Estudo esse, acompanhado pela AMT e que deu origem à metodologia de implementação progressiva do Regulamento de Execução (UE) 2015/909.

<sup>21</sup> Setembro de 2022/continente.

uma atualização máxima de +4% (média anual) do tarifário em vigor no ano de 2022, a qual corresponde à variação prevista do IPC no Orçamento do Estado para 2023.

### **IV.1.3 Súmula Conclusiva da Compliance**

- 43.** Tal como resulta do exposto, decorre da análise dos impactos (negativos) no mercado do transporte de mercadorias constante no “Memorando de Implementação do Regulamento de Execução (UE) 2015/909<sup>22</sup>, que não se considerou exequível, a aplicação imediata, sem mais, das regras subjacentes ao mesmo, sem a introdução de um plano progressivo de atualização de tarifas de utilização da infraestrutura.
- 44.** Tal aplicação progressiva, de acordo com a metodologia contante do referido “Memorando”, foi aprovada pela AMT, tendo em conta a proposta da IP, por se considerar ser consentânea com as disposições do Regulamento de Execução e com a Diretiva 2012/34/EU e com o DL 217/2015.
- 45.** No entanto, e não obstante a determinação da AMT<sup>23</sup>, efetuada em 2019, de que os valores das tarifas deveriam ser atualizados com base no cálculo dos custos reais de 2018, para o tarifário a aplicar em 2021 – de forma a garantir a tal aplicação progressiva - veio a constatar-se que os impactos negativos no mercado se acentuaram, sobretudo no transporte ferroviário de mercadorias e não apenas por decorrência das restrições provocadas pela pandemia de COVID-19.
- 46.** Ou seja, está em causa um agravamento continuado e consistente dos custos de gestão da infraestrutura ferroviária, com reflexo nas taxas de utilização de infraestrutura, que não terão total cabimento em medidas mitigadoras que possam advir da aplicação do Regulamento (UE) 2020/1429 e no Regulamento Delegado (UE) 2020/2180 da Comissão de 18 de dezembro de 2020.

[confidencial]

<sup>22</sup> Cf. Deliberação n.º AMT-D120/2018 e carta da IP de 27.12.2018 (Entrada n.º 24989).

<sup>23</sup> Cf. Deliberação n.º AMT-D153/2019

48. Nesta fase, entende-se ser prematuro determinar os termos exatos de tais eventuais medidas, até porque é essencial ponderar devidamente os impactos nos mercados das decisões tomadas nesta matéria.
49. Neste contexto, a Deliberação AMT n.º AMT-D323/2021 determinou a suspensão da determinação constante da alínea d) da deliberação n.º AMT-D153/2019 de 19 de dezembro de 2019, conforme referida no parágrafo n.º 18.
50. Se assim não fosse, poderiam estar comprometidos os objetivos base da liberalização progressiva do setor e a criação de condições favoráveis à concorrência nos serviços de transporte ferroviário, com vista a promover um transporte ferroviário mais competitivo, e por essa via promover a diminuição de emissões de gases com efeito estufa por via da transferência modal rodovia-ferrovia, pelo simples facto de poder estar a ser colocada em causa a sustentabilidade das empresas ferroviárias, a curto prazo.

[confidencial]

52. A decisão da AMT de homologação das tarifas inscritas nos Diretório de Rede de 2021 e no Diretório de Rede de 2022, consistiu na aprovação da atualização dos CUD homologado para o ano de 2020<sup>25</sup>, com base na variação anual do IPC previsto respetivamente para os anos de 2021 e para 2022, sendo que a alteração desta metodologia para a homologação das tarifas nos próximos Diretórios de Rede está, assim, dependente da definição/ponderação de medidas mitigadoras, uma vez que será de evitar maior divergência face à metodologia anteriormente aprovada, destinada a garantir um equilíbrio entre a *compliance* com o Regulamento de Execução (UE) 2015/909 e os impactos da sua aplicação nos mercados e nas empresas.

---

<sup>24</sup> Eventuais Auxílios de Estado, tal como se verificou em outros Estados-membros, designadamente na Alemanha, de incentivo a transporte de mercadorias por via ferroviária, com o objetivo de operar uma transferência modal rodovia-ferrovia e também diminuir emissões de CO2 para a atmosfera.

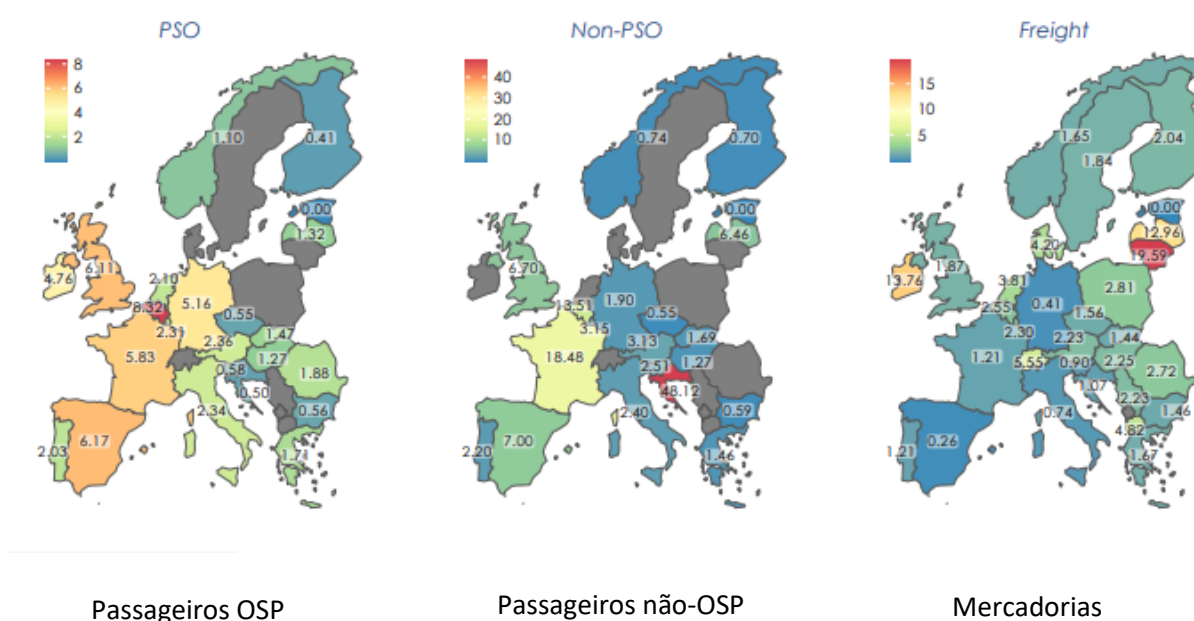
<sup>25</sup> CUD apurado de acordo com os princípios estabelecidos no Regulamento de Execução (EU)

53. Tal homologação mantém-se consistente com a compliance com as disposições legais relevantes, designadamente, que pugnam pela necessidade de evitar flutuações desproporcionadas indesejáveis para os utilizadores.

## IV.2 CONHECIMENTO DINÂMICO DO ECOSISTEMA FERROVIÁRIO - BENCHMARKING INTERNACIONAL

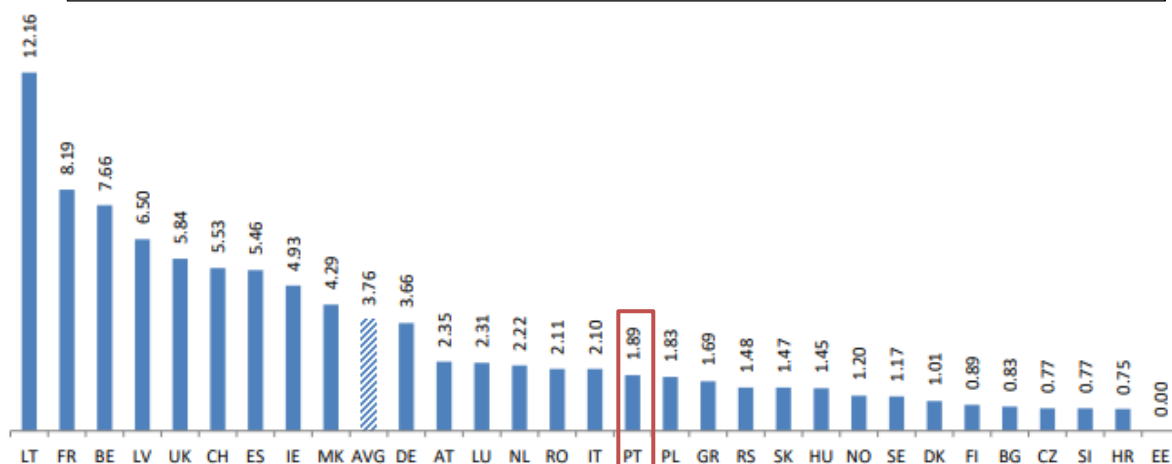
54. Numa perspetiva de benchmarking internacional, importa ter presente que o eventual acréscimo significativo da TUI, alinhado com os custos reais observados, teria consequências significativas ao nível da competitividade do transporte ferroviário, com maior impacto no segmento das mercadorias, observando-se, numa perspetiva de proximidade geográfica, que em Espanha o custo com a TUI em 2020 se situava em 0,26 €/CK , enquanto em Portugal era já de 1,21 €/CK, sendo a média dos países europeus representados no IRG-Rail de 1,81 €/CK.
55. No gráfico n.º 1 estão representadas, numa escala de cores, as taxas de utilização em euros por comboio-quilómetro, cobradas aos comboios de passageiros (com e sem obrigações de serviço público (OSP)) e de mercadorias no âmbito do pacote mínimo do acesso.

Gráfico n.º 2 – Mapa das Taxas de Utilização da Infraestrutura (€/CK em 2020)



56. No gráfico n.º 3 estão representadas, as taxas médias de utilização, em euros por comboio-quilómetro, cobradas aos comboios de passageiros e mercadorias no âmbito do Pacote Mínimo de Acesso.

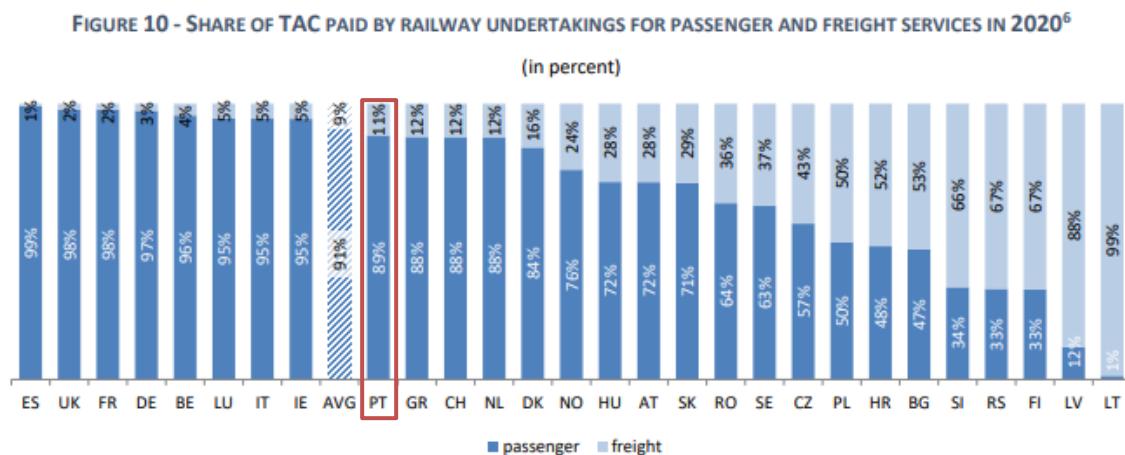
Gráfico n.º 3 – Taxas médias de utilização da infraestrutura (€/CK em 2020)



Fonte: Relatório IRG -Rail Tenth Annual Market Monitoring Report 2020

57. Constatase que Portugal tem um valor abaixo da média, mas próximo de outros países da Europa Ocidental como a Itália, Holanda e Áustria. A Espanha e França apresentam um valor muito superior a Portugal (8,19 e 5,46 vs 1,89), essencialmente devido às taxas cobradas aos comboios de passageiros - que incluem o tráfego nas linhas de Alta Velocidade -, que no caso de Espanha representam 99% das taxas cobradas.
58. No gráfico n.º 4 é apresentada a distribuição da percentagem das taxas de utilização, em euros por comboio-quilómetro, cobradas aos comboios de passageiros e mercadorias no âmbito do pacote mínimo do acesso. Portugal tem 89 % das taxas cobradas aos comboios de passageiros e os restantes 11% aos comboios de mercadorias, muito próximo da média europeia que é, respetivamente, 91% e 9%.

Gráfico n.º 4 – Distribuição das Taxas de Utilização da Infraestrutura (% em 2020)

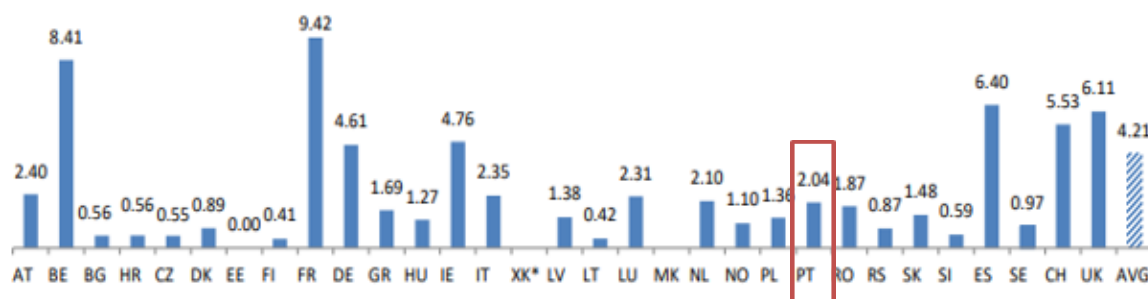


Fonte: Relatório IRG -Rail Tenth Annual Market Monitoring Report 2020

59. No que respeita à desagregação das taxas por comboios de passageiros e mercadorias, apresentadas nos gráficos n.º 5 e 6, verifica-se que em ambos os casos as taxas cobradas em Portugal se situam abaixo da média, relevando-se que no caso das mercadorias são equivalentes, ou maiores, do que dos restantes países pertencentes ao Corredor Atlântico de Mercadorias, assim: PT – 1,21 €/CK; ES – 0,26 €/CK; FR – 1,21€/CK e DE – 0,41 €/CK

Gráfico n.º 5 -Taxas de Utilização da infraestrutura (€/CK em 2020)

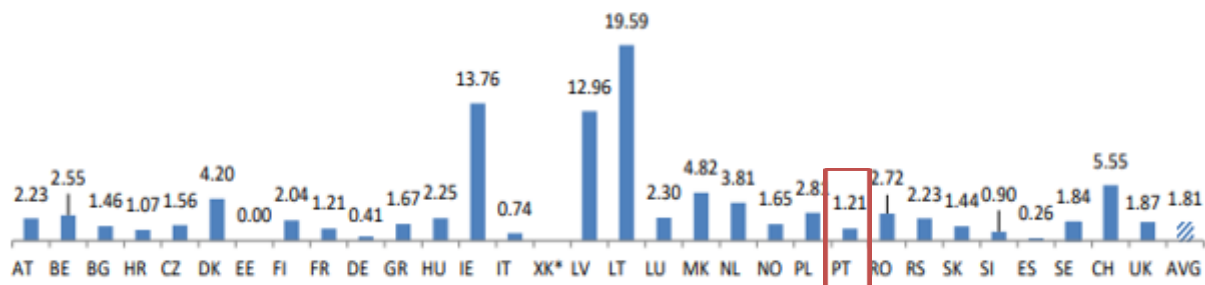
Comboios de passageiros



Fonte: Relatório IRG -Rail Tenth Annual Market Monitoring Report 2020

Gráfico n.º 6 - Taxas de Utilização da infraestrutura (€/CK em 2020)

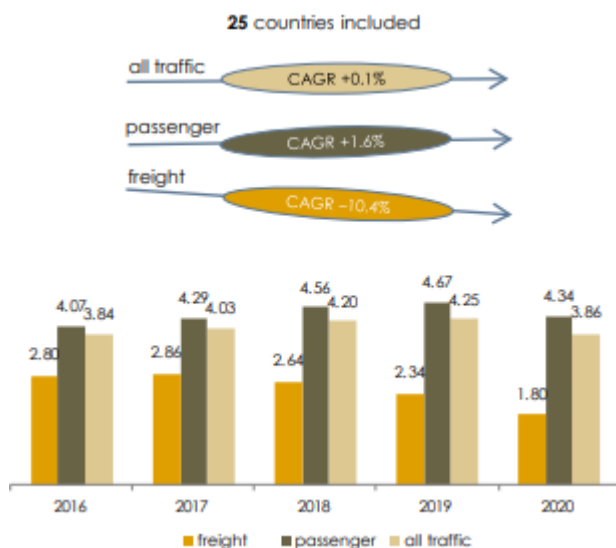
Comboios de mercadorias



Fonte: Relatório IRG - Rai Tenth Annual Market Monitoring Report 2020

60. Releva-se ainda, no contexto de 25 países pertencentes ao IRG-Rail, que no caso das mercadorias existe uma tendência de descida das taxas de utilização, com um CAGR (Compound Annual Growth Rate) de -10,4 % entre 2016 e 2020, conforme evidenciado no Gráfico n.º 7

Gráfico n.º 7 – Evolução das Taxas de Utilização da Infraestrutura €/CK



61. O IRG-Rail no “Tenth Annual Market Monitoring Report 2020” refere que tal como em anos anteriores, cerca de 90% das taxas de utilização da infraestrutura são pagas pelos serviços de passageiros. A TUI média por CK, em 2020, oscilou substancialmente entre os países europeus, variando de menos de € 1 a mais de € 12.

Devido à pandemia de COVID-19, houve um declínio da TUI paga pelos operadores ferroviários em 2020, tanto para o transporte de passageiros como de mercadorias.

Enquanto a TUI de mercadorias foi 23% menor do que no ano 2019, na linha das reduções observadas desde 2010, a TUI de passageiros caiu 7% em relação a 2019, naquela que foi a primeira redução desde 2016. O diferencial entre a TUI de mercadorias e de passageiros manteve-se, sendo que em 2020 a TUI dos comboios de mercadorias foi menos de metade da TUI dos comboios de passageiros.

Ainda segundo o IRG-Rail, o declínio é causado principalmente por uma mudança da TUI paga pelos operadores ferroviários, para o pagamento da TUI por subvenções públicas, especialmente na Estónia, França, Alemanha e Itália. Nesses países, o Estado assumiu parte do peso económico dos operadores ferroviários que emergiu da pandemia. Por exemplo, na Alemanha cerca de um quarto da TUI foi pago por subsídios públicos, na França a parcela subsidiada foi de cerca de 40% e na Estónia todas as TUI em 2020, foram compensadas pelo Estado.

62. Assim, uma perspetiva de benchmarking internacional, importa ter presente que o eventual acréscimo significativo da TUI, alinhado com os custos reais observados, teria consequências significativas ao nível da competitividade do transporte ferroviário, com maior impacto no segmento das mercadorias, observando-se, numa perspetiva de proximidade geográfica, que em Espanha o custo com a TUI de mercadorias em 2020 se situava em 0,26 €/CK, enquanto em Portugal era já de 1,21 €/CK, sendo a média dos países europeus representados no IRG-Rail de 1,81 €/CK.

#### **IV.3 RACIONALIDADES DOS INVESTIDORES, DOS EMPREENDEDORES / PROFISSIONAIS / UTILIZADORES / CONSUMIDORES E DOS CONTRIBUENTES**

63. A AMT confere a maior atenção a uma praxis regulatória amigável 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.

64. Neste contexto, analisam-se nas seções seguintes os aspetos mais relevantes associados a cada uma dessas racionalidades, na perspetiva da solução preconizada de homologação dos tarifários do PMA para 2022.

### **IV3.1 Racionalidade dos Investidores**

65. 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.
66. Observa-se, neste contexto, que a metodologia proposta pela IP, S.A. de atualizar as tarifas praticadas em 2021 e anos seguintes com base nos valores praticados nos anos antecedentes, aplicando um fator de crescimento baseado no Índice de Preços ao Consumidor, garante um impacto económico significativamente mais reduzido face ao que seria suportado pelas empresas ferroviárias pela aplicação direta da atualização do CUD.
67. Nesta medida, as receitas da IP, S.A. são negativamente afetadas, mas, por outro lado, um aumento significativo das taxas de utilização poderia levar a uma retração do mercado, especialmente no segmento das mercadorias, prejudicando, portanto, também a arrecadação de receita e a atratividade geral do caminho-de-ferro.
68. A redução da atratividade gera também o efeito da contenção ou desinvestimento por parte das empresas de transporte ferroviário que, neste contexto, são também um investidor.
69. Desta forma, a internalização pela IP, S.A. do diferencial entre os custos de gestão da RFN reais e os atualizados, e, conseqüentemente, a menor expressão das tarifas associadas ao fornecimento dos serviços do PMA, apesar de poderem implicar um maior esforço financeiro do Estado em termos de gastos de manutenção e conservação da infraestrutura, designadamente através do incremento das compensações financeiras no âmbito do Contrato-Programa entre o Estado e a IP, S.A., é suscetível de ter repercussão positiva, e portanto, um efeito favorável do ponto de vista dos investidores no contexto da operação ferroviária, particularmente nos que reporta ao segmento das mercadorias.

### **IV3.2 Racionalidade dos Empreendedores / Profissionais / Utilizadores / Consumidores**

70. 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.
71. Enquanto sujeitos passivos da TUI, poder-se-á inferir que o segmento mais interessado, em primeira linha, num contexto global desta racionalidade, serão, neste caso concreto, os operadores ferroviários de transporte de passageiros e de mercadorias.
72. A solução proposta para a tarifação da infraestrutura ferroviária, nomeadamente em 2021, 2022 e 2023, apresenta uma garantia da continuidade de exploração dos serviços de transporte ferroviário de passageiros e mercadorias de forma equilibrada, sem flutuações significativas relativamente ao passado, representando um fator de estabilidade indispensável a uma exploração sustentada daqueles serviços e respetivo investimento associado.
73. Também, não será despiciendo referenciar o possível benefício que poderá ser induzido nas condições de trabalho nas áreas mais diretamente relacionadas com a operação ferroviária, assim como um potencial estímulo a um maior empreendedorismo em torno das atividades económicas a montante e jusante desta operação e, conseqüentemente, criação de emprego sustentado.
74. Igualmente, a não ocorrência de um aumento significativo de custos nas empresas de operação ferroviária, também se afigura positiva na perspetiva dos Profissionais, garantindo uma estabilidade de postos de trabalho existentes.
75. Resulta, assim, um impacte positivo da medida de atualização tarifária adotada pela IP, S.A. na perspetiva dos Empreendedores/ Profissionais/ Utilizadores/ Consumidores.

### **IV3.3 Racionalidade dos Contribuintes**

76. Relativamente à Racionalidade dos Contribuintes, importa avaliar a resiliência da sociedade e da economia face à carga fiscal e a perceção dos cidadãos quanto às escolhas públicas relativas à utilização do valor dos impostos, em particular face à adequação dos serviços proporcionados e ao modo como são percebidos.

77. Cabe também ao Regulador avaliar e valorar os contributos reais e/ou as potenciais decisões do Estado e demais entidades públicas face à sua atratividade para com os contribuintes.
78. Pode perspetivar-se que a redução da cobertura dos custos do gestor de infraestrutura é suscetível de induzir um acréscimo de despesa pelo Estado, designadamente no contexto das indemnizações compensatórias associadas às obrigações de serviço público de gestão da RFN, definidas no Contrato-Programa entre o Estado e a IP, S.A.<sup>26</sup>.
79. Contudo, a opção de refletir os CUD mais alinhados com os custos reais atualizados, aumentando significativamente os encargos sobre os operadores de transporte ferroviário, e em particular no segmento das mercadorias, seria suscetível de gerar maiores custos que se perspetivam incomportáveis na presente conjuntura económica e social, onde os impactos económicos negativos de uma pandemia não ultrapassada se acumulam com os impactos negativos e a incerteza gerada por uma guerra na Europa. Estes aumentos potenciarão a retração da atuação destes agentes económicos no mercado, em particular em matéria de investimento, bem como piores resultados líquidos de exploração, eventualmente mesmo deficitários, resultando numa menor coleta de receitas fiscais do Estado.
80. Em conclusão, a aplicação da solução preconizada de atualização tarifária pela IP S.A., afigura-se-nos, na presente conjuntura, equilibrada na perspetiva dos Contribuintes.

## V. CONCLUSÕES

81. Nos termos do artigo 5.º, n.º 3, alínea e) dos Estatutos da AMT, compete a esta autoridade definir as regras e os critérios de taxação da utilização da infraestrutura ferroviária e homologar as TUI, relativas aos serviços ferroviários do PMA que integram os Diretórios de Rede, definidos e propostos pela IP, S.A.
82. A IP, S.A., com o acompanhamento da AMT, elaborou no ano de 2019 um estudo sobre o novo modelo tarifário que incluía também uma análise de impactos sobre os operadores de transporte de mercadorias.
83. Foi considerado pela IP, S.A. e pela AMT que, não obstante serem cumpridos todos os ditames relativos à definição de componentes elegíveis para o cálculo das tarifas de utilização da infraestrutura, não seria exequível, a aplicação imediata, sem mais, das regras

---

<sup>26</sup> Sujeito a apreciação da AMT, através da emissão de parecer prévio vinculativo, nos termos do artigo 34.º do Decreto-lei n.º 78/2014, de 14 de maio.

subjacentes àquele Regulamento, sem a introdução de um plano progressivo de atualização das referidas tarifas para o segmento de mercado do transporte de mercadorias.

- 84.** Tal aplicação progressiva, de acordo com a metodologia constante do “Memorando Implementação do Regulamento de Execução (UE) 2015/909, de 12 de junho de 2015”, foi aprovada pela AMT, tendo em conta a proposta da IP, S.A. por se considerar ser consentânea com as disposições do referido Regulamento de Execução e com a Diretiva 2012/34/UE, bem como com o DL 217/2015.
- 85.** No entanto, e não obstante a determinação da AMT<sup>27</sup> de 2019, no sentido de que os valores das tarifas do Diretório de Rede de 2021 deveriam ser atualizados com base no cálculo dos custos reais de 2018 – de forma a garantir a tal aplicação progressiva -, e assim sucessivamente, veio a constatar-se que os impactos negativos no mercado, sobretudo do transporte ferroviário de mercadorias, se acentuaram, sendo que esta determinação foi suspensa através da “Deliberação AMT-D153/2019, de 19/12/2019, remetida à IP, S.A. a coberto do ofício 0033-CA/2020 de 03-01-2020”
- 86.** Ou seja, está em causa um agravamento continuado e consistente dos custos de gestão da infraestrutura ferroviária com reflexo nas taxas de utilização de infraestrutura, o que implica um desvio dos cenários inicialmente definidos, antecipando os cenários negativos prospetivados;

[confidencial]

<sup>27</sup> Cf. Deliberação n.º AMT-D153/2019

<sup>28</sup> Cf. os Regulamentos (UE) 2020/1429, Regulamento Delegado (UE) 2020/2180 da Comissão de 18.12.2020, Regulamento (UE) 2022/312 do Parlamento Europeu e do Conselho de 24 de fevereiro de 2022, Regulamento Delegado (UE) 2022/1036 da Comissão de 29 de junho de 2022

<sup>29</sup> Eventuais Auxílios de Estado, tal como se verificou em outros Estados-membros, designadamente na Alemanha.

90. Referia-se este propósito que no Relatório de Fundamentação das Tarifas da 1ª Adenda do Diretório de Rede de 2023, a IP, S.A. prevê que os proveitos gerados pelas taxas dos serviços incluídos no PMA cubram apenas 41 % dos custos reais destes serviços apurados em 2020, e que os proveitos totais gerados pela totalidade da prestação de serviços da atividade ferroviária cubram igualmente só 40 % dos custos totais desta atividade de gestão em 2020, conforme ilustrado no Quadro n.º 3.

**Quadro n.º 3 – Taxas de cobertura Custos/Proveitos**

[M€]	Custos serviços reais 2020	Custos serviços elegíveis 2020	Proveitos estimados 2023	Grau de Cobertura de custos	Custos GI Totais 2020	Proveitos Totais estimados 2023	Grau de Cobertura total
Serviços PMA e acesso a instalações de serviço - cenário B2 pós Acórdão	173,88	89,02	70,52	41%	187,77	75,71	40%

Fonte: IP, SA Relatório de Fundamentação das Tarifas do Diretório de Rede 2023

[confidencial]

92. Assim, tendo em conta o anteriormente exposto considera-se que devem ser homologadas as tarifas de utilização da infraestrutura do Pacote Mínimo de Acesso propostas pela IP, S.A que se encontram inscritas no Diretório de Rede de 2023, e que consistem na atualização das tarifas em vigor no Horário Técnico de 2022, seguindo a mesma metodologia de cálculo do ano anterior, isto é, com a aplicação da variação do Índice de preços ao Consumidor (IPC) estimado para 2023 (1,1%) no Programa de Estabilidade e 2021-2025, elaborado pelo Ministério das Finanças com informação disponível até ao dia 14 de abril de 2021.
93. Considera-se que a alteração desta metodologia para a homologação das tarifas em próximos Diretórios de Rede está dependente da definição/ponderação das referidas medidas mitigadoras, uma vez que será de evitar maior divergência face à metodologia anteriormente aprovada, destinada a garantir um equilíbrio entre a *compliance* com o Regulamento de Execução (UE) 2015/909 e os impactos da sua aplicação nos mercados e nas empresas.
94. Face às tarifas homologadas e que vigoraram no Horário Técnico de 2022, esta proposta de atualização tarifária representa um aumento de +1,10%
95. Tal homologação mantém-se consistente com argumentação anteriormente utilizada de *compliance* com as disposições legais relevantes, designadamente, que pugnam pela necessidade de, sem deixar de cumprir os ditames do Regulamento de Execução (UE) 2015/909, dirigidos a garantir uma adequada remuneração do Gestor da Infraestrutura Ferroviária, evitar flutuações desproporcionadas indesejáveis para os utilizadores e de forma a garantir os objetivos base de criação de condições favoráveis à concorrência nos serviços de transporte ferroviário, promover um transporte ferroviário mais competitivo e a criação de um espaço ferroviário europeu único, através da sustentabilidade das empresas.
96. Contudo, tendo-se verificado uma alteração do cenário macroeconómico em 2022, devido à guerra na Ucrânia, estando o IPC atualmente em valores substancialmente superiores àquele que em 2021 serviu de base à elaboração do tarifário do Diretório da Rede de 2023, e o valor do IPC estimado para 2023 ser também significativamente superior (4% vs1,1%), considera-se dever ser permitido ao gestor da infraestrutura poder ajustar o tarifário inscrito no Diretório da Rede de 2023 , através de publicação de adenda, até ao valor máximo de +4% (média anual) do tarifário em vigor no horário de serviço de 2022, o que corresponde à previsão da variação do IPC do Orçamento do Estado para 2023.

97. Em face de tudo o que antecede, nos termos do artigo 5.º, n.º 3, alínea e), dos Estatutos da AMT, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, e considerando as competências que lhe foram atribuídas em matéria de taxas relativas à utilização da infraestrutura ferroviária pelo DL 217/2015, em particular o disposto nos seus artigos 26.º e 56.º, n.º 7 é nosso parecer que a AMT decida:

**97.1 Homologar as tarifas do PMA inscritas no Diretório de Rede de 2023 e comunicar tal homologação à IP, S.A., sem prejuízo do gestor da infraestrutura poder ajustar o tarifário inscrito no Diretório da Rede de 2023, através de publicação de adenda, até ao valor máximo de +4% (média anual) do tarifário em vigor no horário de serviço de 2022, o que corresponde à previsão da variação do IPC do Orçamento do Estado para 2023.**

[confidencial]

Lisboa, 11 de novembro de 2022

## ANEXO I

### 3. Fórmula de cálculo das tarifas

A tarifa devida pela prestação dos serviços incluídos no pacote mínimo de acesso associados à utilização de um canal horário é fixada da seguinte forma:

$$TUI = \sum_{i=1}^n T_i \times CK_i$$

Sendo:

TUI - Tarifa de Utilização da Infraestrutura - Tarifa a cobrar pela prestação dos serviços incluídos no pacote mínimo de acesso quando da utilização de um canal horário por uma composição ferroviária.

i – Linha de Exploração

T<sub>i</sub> – Tarifa base - definida para cada linha de exploração, consoante o tipo de tração e utilização de plataformas, horário do comboio e segmento de mercado.

CK<sub>i</sub> – Distância efetivamente percorrida por uma composição ferroviária em cada uma das linhas de exploração.

A cobrança das tarifas devidas pela prestação dos serviços abrangidos pelo pacote mínimo de acesso é realizada tendo em consideração toda a capacidade efetivamente utilizada por cada uma das Empresas Ferroviárias no período a que se reporta a fatura.



### 3.1. Tarifa base

O cálculo das tarifas a fixar para o pacote mínimo de acesso obedece à fórmula:

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

- T<sub>i</sub> – Tarifa do troço i
- CUD – Custo Unitário Direto
- P<sub>1</sub> – Componente de Modulação de Custos pela tração do comboio e/ou pela utilização de plataformas
- C<sub>2i</sub> – Componente Procura da Linha
- C<sub>3</sub> – Componente Horário do Comboio
- C<sub>4</sub> – Componente Segmento de Mercado
- F – Fator de Implementação

O Custo Unitário Direto, ou CUD, é calculado a partir da divisão dos custos diretamente imputáveis pela capacidade efetivamente utilizada, à escala da rede, representando assim o valor médio aplicável. Os custos diretamente imputáveis estão descritos no ponto 4 do presente anexo. Neste contexto, o CUD traduz o custo adicional de cada ck produzido.

Atendendo ao cálculo com base nos custos reais e capacidade utilizada do exercício referência, com respeito ao Regulamento de Execução (UE) 2015/909, o CUD é igual a 1,77 €/ck.

A componente – Utilização das infraestruturas de catenária e plataformas (P<sub>1</sub>) – traduz a diferenciação de alocação dos custos aos cks efetuados por comboios com ou sem tração elétrica, utilizando ou não as plataformas das estações. Os custos considerados neste parâmetro são os diretamente imputáveis à utilização da catenária e plataformas, isto é, os custos que se consideram variar com a passagem de um comboio:

P <sub>1</sub>	Diferenciação
Tração Elétrica com utilização de plataformas	Alocação ao CUD médio dos custos diretamente imputáveis à utilização da catenária e de plataformas
Tração Elétrica sem utilização de plataformas	Alocação ao CUD médio dos custos diretamente imputáveis à utilização da catenária e Dedução ao CUD médio dos custos diretamente imputáveis à utilização de plataformas
Tração Diesel com utilização de plataformas	Dedução ao CUD médio dos custos diretamente imputáveis à utilização da catenária
Tração Diesel sem utilização de plataformas	Dedução ao CUD médio dos custos diretamente imputáveis à utilização da catenária e de plataformas

A componente – Procura de Linha (C<sub>2i</sub>) – está organizada em três categorias relacionadas com o volume de tráfego em cks e a extensão de vias de cada linha, resultando na seguinte distribuição:

### 3.1. Tarifa base

O cálculo das tarifas a fixar para o pacote mínimo de acesso obedece à fórmula:

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

- T<sub>i</sub> – Tarifa do troço i
- CUD – Custo Unitário Direto
- P<sub>1</sub> – Componente de Modulação de Custos pela tração do comboio e/ou pela utilização de plataformas
- C<sub>2i</sub> – Componente Procura da Linha
- C<sub>3</sub> – Componente Horário do Comboio
- C<sub>4</sub> – Componente Segmento de Mercado
- F – Fator de Implementação

O Custo Unitário Direto, ou CUD, é calculado a partir da divisão dos custos diretamente imputáveis pela capacidade efetivamente utilizada, à escala da rede, representando assim o valor médio aplicável. Os custos diretamente imputáveis estão descritos no ponto 4 do presente anexo. Neste contexto, o CUD traduz o custo adicional de cada ck produzido.

Atendendo ao cálculo com base nos custos reais e capacidade utilizada do exercício referência, com respeito ao Regulamento de Execução (UE) 2015/909, o CUD é igual a 1,77 €/ck.

A componente – Utilização das infraestruturas de catenária e plataformas (P<sub>1</sub>) – traduz a diferenciação de alocação dos custos aos cks efetuados por comboios com ou sem tração elétrica, utilizando ou não as plataformas das estações. Os custos considerados neste parâmetro são os diretamente imputáveis à utilização da catenária e plataformas, isto é, os custos que se consideram variar com a passagem de um comboio:

P <sub>1</sub>	Diferenciação
Tração Elétrica com utilização de plataformas	Alocação ao CUD médio dos custos diretamente imputáveis à utilização da catenária e de plataformas
Tração Elétrica sem utilização de plataformas	Alocação ao CUD médio dos custos diretamente imputáveis à utilização da catenária e Dedução ao CUD médio dos custos diretamente imputáveis à utilização de plataformas
Tração Diesel com utilização de plataformas	Dedução ao CUD médio dos custos diretamente imputáveis à utilização da catenária
Tração Diesel sem utilização de plataformas	Dedução ao CUD médio dos custos diretamente imputáveis à utilização da catenária e de plataformas

A componente – Procura de Linha (C<sub>2i</sub>) – está organizada em três categorias relacionadas com o volume de tráfego em cks e a extensão de vias de cada linha, resultando na seguinte distribuição:

Categorias	Linhas
Linhas A - linhas estruturantes da RFN de maior procura/valor	Linha do Minho, Ramal de Braga, Linha do Norte, Linha de Guimarães, Ramal da Lousã, Ramal de Alfaiões, Ramal de Tomar, Linha de Sintra, Linha de Cintura, Linha de Cascais, Linha do Sul, Concordância de Aqualva, Concordância de Bombel, Concordância de Sete Rios, Variante de Alcácer
Linhas B - linhas de consumo misto entre passageiros e mercadorias com tráfego complementar às linhas do tipo A	Linha do Douro, Linha da Beira Alta, Linha da Beira Baixa, Linha de Vendas Novas, Linha do Alentejo, Linha de Sines, Linha do Algarve, Concordância do Poceirão, Concordância de Verride, Concordância Norte do Setil
Linhas C -linhas de consumo residual maioritariamente utilizadas por Empresas Ferroviárias de mercadorias e passageiros regional	Restantes

A componente – Horário do Comboio (C3) – está alinhada com o quadro de prioridades apresentado no presente Diretório da Rede, Ponto 4.4.3.3. Para efeitos de tarifação, o horário de contabilização é o horário programado de partida.

Horário de partida do comboio	Dias de semana	Sábados, domingos e feriados oficiais
Períodos Low	00h00 – 05h59 20h45 – 23h59	00h00 – 05h59 20h45 – 23h59
Períodos Regular	10h00 – 16h30	06h00-20h44
Períodos Peak	06h00 – 09h59 16h31 – 20h44	NA

A componente – Segmento de Mercado (C4) – categoriza a oferta existente com base no tipo de canal disponibilizado. Os segmentos atualmente considerados para efeitos de tarifação estão apresentados na tabela abaixo:

Segmento de Mercado	Definição para efeitos de tarifação
Regional	Os comboios regionais constituem todos os serviços regulares de passageiros. Não serão considerados comboios regionais, os comboios que cumpram as características enunciadas para os seguintes tipos de serviço: <ul style="list-style-type: none"> <li>Urbanos e suburbanos,</li> <li>Longo Curso Normal,</li> <li>Longo Curso Alta Qualidade</li> </ul>
Urbano	Os comboios urbanos constituem todos os serviços regulares que servem fluxos pendulares de passageiros em centros urbanos e destes de/para os respetivos subúrbios. Adicionalmente, os comboios urbanos cumprem trajetos até 80 km com uma distância média entre paragens de até 10 km, exclusive. A distância média entre paragens avalla o número de km percorridos em média entre paragens para um dado comboio e trajeto.
Longo Curso Normal	Os comboios longo curso normal são os comboios regulares que prestam um serviço diferenciado com lugar marcado.
Longo Curso Alta Qualidade	Os comboios longo curso de alta qualidade são os comboios regulares que prestam um serviço diferenciado com lugar marcado. Adicionalmente, os comboios longo curso de alta qualidade cumprem trajetos com distâncias superiores a 300 km e com distâncias médias entre paragens superiores a 30km.
Internacional	Os comboios de passageiros de serviço regular que atravessem pelo menos uma fronteira e circulem além da primeira estação da rede vizinha.
Especial	Os comboios especiais são serviços de passageiros que pretendem dar resposta à solicitação de capacidade adicional para eventos ou associada a serviços de cariz turístico. A requisição de serviços desta natureza pode ser efetuada por agente externo à Empresa Ferroviária ou pela própria Empresa Ferroviária.
Mercadorias	Os comboios dedicados ao transporte de mercadorias.
Marchas	Os comboios que circulam vazios, isto é, sem um objetivo comercial, por exemplo para efeitos de formação.

No quadro seguinte apresenta-se a parametrização aplicada às tarifas constantes deste Diretório da Rede.

Componentes da Tarifa	Parâmetros de afetação	Valor do Parâmetro	
Custo Unitário Direto	CUD	Valor único	
Utilização Infraestruturas catenária e plataformas	P <sub>1</sub>	Tração Elétrica com Plataformas	1,03
		Tração Elétrica sem Plataformas	1,02
		Tração Diesel com Plataformas	0,90
		Tração Diesel sem Plataformas	0,89
Procura da Linha	C <sub>2</sub>	Linhas Tipo A	1,00
		Linhas Tipo B	0,90
		Linhas Tipo C	0,85
Horário do Comboio	C <sub>3</sub>	Horário Peak	1,00
		Horário Regular	1,00
		Horário Low	0,85

Componentes da Tarifa	Parâmetros de afetação	Valor do Parâmetro
Segmento de Mercado*	Marchas	1,00
	Mercadorias	1,00
	Urbanos	1,25
	Regional	1,00
	Longo Curso Normal	1,25
	Longo Curso Alta Qualidade	1,30
	Internacional	1,00
	Especial	1,25
	Fator de Implementação	Aplicável ao segmento de mercado mercadorias e marchas

\*O presente tarifário prevê a possibilidade de distinguir os segmentos de passageiros de acordo com a prestação de serviço público ou não. O atual Diretório da Rede não prevê diferenciação na tarifa por não se encontrar necessidade para a mesma.

O Fator de Implementação (F) - traduz-se na introdução progressiva das tarifas de utilização da infraestrutura, cujo valor aumenta significativamente em resultado da revisão da aplicação da modalidade de cálculo atendendo ao CUD ajustado ao Regulamento de Execução (UE) 2015/909, estando em conformidade com o previsto no considerando 18 do referido regulamento. Com a aplicação deste fator, a introdução do novo tarifário é amenizada garantindo uma transição progressiva para o mesmo.

O Fator de Implementação é aplicado sobre o valor final da tarifa e apenas aos segmentos mercadorias e marchas, por serem os segmentos onde se considera que o novo tarifário trará maiores alterações pelo que se pretende introduzi-lo de forma progressiva, conforme apresentado no seguinte quadro.

A tabela abaixo apresenta o fator de implementação definido para o período de 10 anos. Em 2025 o tarifário deverá ser revisto por forma a avaliar o modelo de custeio e a adequação das componentes à realidade existente. A partir do ano de 2025 o fator de implementação poderá sofrer alterações.

Ano	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Fator aplicado à tarifa	81,0%	82,0%	83,0%	84,0%	85,0%	86,5%	88,5%	91,0%	94,5%	99%

A tabela de tarifas publicada no ponto 6.3.1 incorpora já o efeito do Fator de Implementação.

#### 4. Custos diretamente imputáveis

Em resultado da implementação do Regulamento de Execução UE 2015/909, para apuramento do Custo Unitário Direto (CUD), da totalidade dos custos afetos à prestação dos serviços incluídos em pacote mínimo de acesso, foram considerados como custos diretamente imputáveis e elegíveis para o referido apuramento, aqueles em que existe um nexo de imputação direto à prestação dos serviços seguintes:

- O tratamento dos pedidos de capacidade de infraestrutura ferroviária;
- O direito de utilização da capacidade concedida;
- A utilização da infraestrutura ferroviária, nomeadamente de agulhas e entroncamentos;
- O comando da composição, incluindo a sinalização, a regulação e expedição;
- A utilização de meios de alimentação elétrica para tração, quando disponíveis;
- Quaisquer outras informações necessárias à execução ou operação do serviço para o qual a capacidade foi concebida.

Relativamente aos custos diretamente imputáveis à utilização de vias, agulhas e entroncamentos, apenas são considerados os que sejam diretamente emergentes das atividades destinadas a garantir a gestão e supervisão

## Diretório da Rede 2023 | Anexo 5.2

da via e das obras de arte: a manutenção e conservação da via, nesta se compreendendo a plena via, os aparelhos de mudança de via e os muros de suporte; a manutenção e conservação das obras de arte, nestas se compreendendo as pontes, os túneis e os aquedutos.

Relativamente aos custos diretamente imputáveis ao comando e controlo da circulação, apenas são considerados os que sejam diretamente emergentes das atividades de manutenção e conservação dos sistemas de controlo, nomeadamente a sinalização e o Convel; e de comando e controlo da circulação, concretamente os relativos aos recursos existentes no posto central de comando, nos postos de comando e nas estações na parte em que estejam afetos à mesma.

Relativamente aos custos diretamente imputáveis à prestação de informações às Empresas Ferroviárias, incluem-se os referentes às informações necessárias à operacionalização ou funcionamento do serviço para o qual a capacidade foi concedida, com exclusão das relativas ao comando e controlo da circulação e das informações de natureza comercial, fornecidas, respetivamente, às Empresas Ferroviárias e aos passageiros nas estações.

Relativamente aos custos diretamente imputáveis às estações de passageiros, apenas são considerados os que sejam diretamente emergentes das atividades de gestão e supervisão da manutenção e conservação dos cais, plataformas e seus acessos, incluindo coberturas, elevadores e escadas rolantes e respetivos consumos de energia.

Relativamente aos custos diretamente imputáveis à utilização das infraestruturas e equipamentos de fornecimento, transformação e distribuição de energia elétrica para tração, apenas são considerados os de gestão e supervisão da manutenção e conservação da catenária.

Neste contexto, foram excluídos dos custos elegíveis para o cálculo do CUD alguns dos emergentes de atividades afetas aos serviços inscritos no pacote mínimo de acesso:

- Comunicação e transmissão de informações sobre o movimento da composição;
- Rádio solo comboio;
- Atividades de comando, supervisão e gestão das subestações, dos postos de catenária e dos transformadores;
- Segurança das instalações em estação, incluindo equipamentos de videovigilância;
- Consumos de limpeza e água em estação de passageiros;
- Vedações.

Não foram incluídos os custos seguidamente indicados, uma vez que não se encontram abrangidos pelo pacote mínimo de acesso:

- Socorro ferroviário;
- Tabelas horárias e anúncios sonoros com informação relativa a chegadas e partidas, com indicação dos respetivos cais, plataformas e linhas de embarque e desembarque.

Tabela 1 - Tarifário aplicável aos serviços incluídos no Pacote Mínimo de Acesso em €/CK a vigorar durante o Horário de Serviço de 2023



Diretório da Rede 2023

€/ck		Passageiros												Mercadorias		Marchas	
		Urbanos		Regional		Longo Curso Normal		Longo Curso Alta Qualidade		Internacional		Especial					
Horário	Linhas	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE
Peak	A	2,32	2,04	1,86	1,64	2,32	2,04	2,42	2,12	1,86	1,64	2,32	2,04	1,55	1,37	1,55	1,37
	B	2,08	1,84	1,68	1,48	2,08	1,84	2,17	1,91	1,68	1,48	2,08	1,84	1,39	1,23	1,39	1,23
	C	1,97	1,74	1,58	1,39	1,97	1,74	2,05	1,80	1,58	1,39	1,97	1,74	1,32	1,15	1,32	1,15
Regular	A	2,32	2,04	1,86	1,64	2,32	2,04	2,42	2,12	1,86	1,64	2,32	2,04	1,55	1,37	1,55	1,37
	B	2,08	1,84	1,68	1,48	2,08	1,84	2,17	1,91	1,68	1,48	2,08	1,84	1,39	1,23	1,39	1,23
	C	1,97	1,74	1,58	1,39	1,97	1,74	2,05	1,80	1,58	1,39	1,97	1,74	1,32	1,15	1,32	1,15
Low	A	1,97	1,74	1,58	1,39	1,97	1,74	2,05	1,80	1,58	1,39	1,97	1,74	1,32	1,15	1,32	1,15
	B	1,78	1,57	1,43	1,24	1,78	1,57	1,85	1,63	1,43	1,24	1,78	1,57	1,19	1,04	1,19	1,04
	C	1,68	1,48	1,33	1,17	1,68	1,48	1,75	1,54	1,33	1,17	1,68	1,48	1,11	0,98	1,11	0,98

Legenda:

E – Tração elétrica.

NE – Tração não elétrica.

Categorias	Linhas
A	Linha do Minho, Ramal de Braga, Linha do Norte, Linha de Guimarães, Ramal da Lousã, Ramal de Alfarelos, Ramal de Tomar, Linha de Sintra, Linha de Cintura, Linha de Cascais, Linha do Sul, Concordância de Aigualva, Concordância de Bombel, Concordância de Sete Rios, Variante de Alcácer.
B	Linha do Douro, Linha da Beira Alta, Linha da Beira Baixa, Linha de Vendas Novas, Linha do Alentejo, Linha de Sines, Linha do Algarve, Concordância do Poceirão, Concordância de Verride, Concordância Norte do Setil.
C	Restantes.

Horário de partida do comboio	Dias de semana	Sábados, domingos e feriados oficiais
Períodos Low	00h00 – 05h59 20h45 – 23h59	00h00 – 05h59 20h45 – 23h59
Períodos Regular	10h00 – 16h30	06h00-20h44
Períodos Peak	06h00 – 09h59 16h31 – 20h44	NA

Fonte: IP, S.A., 1ª Adenda ao Diretório de Rede 2022.

## **Anexo II**

**Base de Custos PMA - Pós-Acórdão**

**2017**

**(Cenário B2)**



**Confidencial**

## **ANEXO III**

### **Evolução dos custos de gestão da infraestrutura**

**Confidencial**