

## **Reforma do Sistema de Contratação de Energia Elétrica para Tração e respetiva Tarifação**

### **- Relatório do Grupo de Trabalho -**

Por iniciativa da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) foi avaliado o sistema de contratação de energia elétrica para tração e respetiva tarifação, tendo em vista a ponderação de medidas que estimulem e promovam a competitividade dos operadores de transporte ferroviário, com especial enfoque para a redução dos gastos com os consumos de energia para tração.

Tendo a AMT a competência estatutária de, entre outros, (i) promover a investigação sobre o mercado dos transportes terrestres e sua regulação, desenvolvendo estudos e outras iniciativas, (ii) acompanhar e estudar as melhores práticas internacionais, numa perspetiva de benchmarking e (iii) participar na definição, implementação e avaliação das linhas estratégicas e da política nacional em todas as áreas relativas à regulação, julga-se que a promoção do encontro de vontades de agentes económicos e entidades públicas pode ter um impacto real e positivo no desenvolvimento e sustentabilidade dos mercados.

Foi assim formado um grupo de trabalho que, para além da AMT, contou com a participação da Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE), da Direção Geral de Energia e Geologia (DGEG), do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT), do gestor da infraestrutura ferroviária – Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP) e dos operadores ferroviários – CP - Comboios de Portugal, E. P.E, Fertagus, Medway e Takargo.

Com base na análise de modelos europeus de contratação e fornecimento de energia elétrica de tração, foi equacionada a possibilidade de implementação da liberdade de escolha do fornecedor de energia elétrica para tração por parte de qualquer empresa de transporte ferroviário, sendo que atualmente apenas a IP e a CP figuram como titulares dos contratos com os comercializadores de energia elétrica.

De referir que no final de 2021 os custos de energia elétrica para tração representavam cerca 20% dos custos operacionais totais das empresas de transporte ferroviário, proporção que se agravou no decorrer de 2022, sendo exetável que essa tendência se mantenha no ano em curso.

Foi concluído que no atual enquadramento legal<sup>1</sup> é possível promover no setor ferroviário, a abertura ao fornecimento de energia elétrica diretamente aos operadores ferroviários, por qualquer comercializador de energia, considerando também, quando aplicável, as especificações que venham a ser incluídas nos Diretórios da Rede<sup>2</sup> - que são sujeitos a consulta pública do mercado e validados pela AMT – quanto à metodologia do cálculo da energia de tração consumida por cada operador e quanto a linhas gerais de contratos de fornecimento de energia equitativos e não discriminatórios.

O potencial de redução de custos com a implementação deste novo modelo, designadamente com a possibilidade de obter condições mais vantajosas numa contratação com fornecedores de

---

<sup>1</sup> Decreto-Lei n.º 15/2022, de 14 de janeiro, que estabelece a organização e o funcionamento do Sistema Elétrico Nacional

<sup>2</sup> Por Diretório de Rede entende-se o documento que contém a relação anual e 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 ferroviária efetuados pelas empresas de transporte ferroviário.

energia, customizada com negociação caso a caso, poderá permitir uma eficiência global do sistema com eventuais repercussões no preço final do serviço, podendo assim tornar o mercado ferroviário mais competitivo, favorecendo a economia e a descarbonização do setor dos transportes.

A supervisão do modelo, baseado na liberdade de escolha do fornecedor de energia por parte de qualquer empresa de transporte ferroviário, pode ser exercida pela ERSE e pela AMT, de acordo com as respetivas competências, sem prejuízo das competências próprias da DGEG e do IMT.

Será de salvaguardar na implementação deste modelo (i) a liberdade dos operadores ferroviários negociarem a compra de energia elétrica (ii) a não duplicação de taxas sobre os operadores, (iii) que na remuneração do gestor da infraestrutura devem ser tidas em conta as variações de custo na implementação e gestão do novo modelo, (iv) a implementação técnica do sistema nos termos da legislação europeia e nacional, (v) a homologação do sistema de liquidação e do sistema de recolha de dados e tratamento da faturação e (vi) a implementação de um regime transitório de apuramento da energia elétrica para tração consumida por cada operador, até à plena implementação dos sistemas de contagem em terra e embarcados em toda a infraestrutura e material circulante, com base num método de contagem justo e transparente.

Será ainda de ter em conta que o atual enquadramento legal<sup>3</sup> estabelece quotas mínimas de energia provenientes de fontes renováveis para os transportes ferroviários, a saber: a partir de 2025, 75%; b) a partir de 2030, 100%.

Foi produzido um relatório que detalha a atividade desenvolvida pelo grupo de trabalho, o qual mereceu o acordo de todas as entidades que o integram, estando disponível em:

<https://www.amt-autoridade.pt/media/3597/relatorioenergiatracao.pdf>

28 de fevereiro de 2023

---

<sup>3</sup> Decreto-Lei n.º 84-A/2022, de 9 de dezembro.