



**DIREÇÃO DE REGULAÇÃO ECONOMICA/DIREÇÃO DE SUPERVISÃO/DIREÇÃO
DE CONTENCIOSO E CONTRAORDENAÇÕES**

PARECER N.º 94/AMT/2021

**ASSUNTO: Rede Ferroviária Nacional - Homologação das Taxas de Utilização do
Pacote Mínimo de Acesso da 1ª e 2ª Adendas ao Diretório da Rede de
2021**

[Índice](#)

I.	ENQUADRAMENTO.....	3
I.1	Enquadramento Geral	3
I.2	Natureza da AMT	3
I.3	Diretórios da Rede	3
I.4	Processo de Implementação do Novo Modelo Tarifário	6
II.	ANTECEDENTES	7
III.	O INTERESSE PÚBLICO DA MOBILIDADE INCLUSIVA, EFICIENTE E SUSTENTÁVEL.....	8
IV.	APLICAÇÃO DA METODOLOGIA DE REGULAÇÃO ECONÓMICA DE ELEVADA QUALIDADE.....	10
IV.1	Compliance	10
IV.1.1	Análise da Evolução dos custos diretos no período de 2016 a 2020.....	10
IV.1.2	Cenários Alternativos de Atualização da TUI para 2021	13
IV.1.3	Propostas Tarifárias da IP, S.A.	16
IV.1.4	Súmula Conclusiva da Compliance	22
IV.2	Conhecimento Dinâmico do Ecossistema Ferroviário - Benchmarking Internacional.....	24
IV.3	Racionalidades dos Investidores, dos Empreendedores / Profissionais / Utilizadores / Consumidores e dos Contribuintes.....	28
IV.3.1	Racionalidade dos Investidores	28
IV.3.2	Racionalidade dos Empreendedores/ Profissionais/ Utilizadores/ Consumidores	29
IV.3.3	Racionalidade dos Contribuintes.....	29
V.	PROPOSTA	Erro! Marcador não definido.

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”)¹, 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 Ferroviário².

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 Rede³», 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.

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

²No que se refere à caracterização do Ecosistema Ferroviário nacional, consultar: 2019: 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; 2017: 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

³ O conteúdo dos diretórios de rede consta do anexo IV ao DL 217/2015.

4. E segundo o artigo 29.º, o gestor de infraestrutura deve assegurar que os diretórios de rede contêm o quadro e as regras de tarifação⁴ 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.
5. Neste contexto, o gestor de infraestrutura e os operadores das instalações de serviço devem:
 - 5.1 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);
 - 5.2 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;
6. Deve ainda ser considerado o seguinte:
 - 6.1 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;
 - 6.2 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.
7. Concretamente, no que se refere à tarifação da infraestrutura:
 - 7.1 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

⁴ Ou indiquem um sítio na Internet onde o quadro e as regras de tarifação se encontrem publicados

Contrato-Programa entre o Estado a IP, S.A.⁵ de medidas regulamentares ou da combinação de incentivos destinados a reduzir os custos no contrato e o nível das taxas através de medidas regulamentares;

7.2 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;

7.3 Nos termos do artigo 33.º do DL 2017/2015, 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 descontos⁶ nas taxas aplicadas pelo gestor de infraestrutura a uma empresa ferroviária pela prestação de um serviço devem obedecer aos critérios previstos naquele artigo.

8. Nos termos do citado artigo 56.º do DL 2017/2015, compete à AMT, entre outros poderes⁷, ser entidade de recurso quanto a decisões tomadas pelo gestor de infraestrutura quanto aos:

8.1 Diretório de rede nas suas versões provisória e final;

8.2 Critérios estabelecidos nos diretórios de rede;

8.3 Processo de repartição das capacidades e aos seus resultados;

8.4 Regime de tarifação;

⁵ Nos termos do artigo 30.º do DL 2017/2015, 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 duas prorrogações, de seis meses cada, ou seja, tendo a sua vigência sido estendida até ao final do corrente ano de 2021. Prevê-se, assim, que brevemente possa ser estabelecido um novo Contrato-Programa, para vigorar entre 2022 e 2026.

⁶ 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.

⁷ 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.

- 8.5 Nível ou à estrutura das taxas de utilização da infraestrutura que têm que pagar ou que possam ter que vir a pagar;
 - 8.6 Disposições em matéria de acesso;
 - 8.7 Acesso aos serviços e à sua tarifação;
 - 8.8 Gestão do tráfego;
 - 8.9 Planeamento da renovação e à manutenção programada ou não programada;
 - 8.10 Cumprimento dos requisitos relativos a conflitos de interesse.
9. 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 empresas⁸, 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:
- 9.1 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,
 - 9.2 Publicitar as suas decisões no seu sítio na Internet;
 - 9.3 Publicar anualmente um relatório sobre a execução do decreto-lei.

I.4 Processo de Implementação do Novo Modelo Tarifário

10. 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.*
11. 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

⁸ 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.

de 2017 a 2019 um processo de análise e implementação, participado pela AMT, que permitiu a definição de:

11.1 Um método de apuramento dos custos diretos do PMA;

11.2 Sobretaxas e incentivos (descontos), e

11.3 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.

12. 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

13. 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 com o horário de 2020 e foram calculadas com base nos custos diretos de 2017⁹.

14. 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.

15. Desde o início se identificou que a aplicação do novo modelo tarifário iria ter impacto significativo no segmento de mercado das mercadorias¹⁰, por se verificar a existência de concorrência, não só entre operadores ferroviários, mas também entre operadores

⁹ 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.

¹⁰ Conforme referido nas conclusões do “Memorando - Implementação do Regulamento de Execução (UE) 2015/909”

ferroviários e rodoviários, que se traduz numa menor rentabilidade e, conseqüentemente, numa maior exposição ao risco num cenário de significativo aumento de custos. Neste 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).

16. O novo modelo tarifário, para entrar em vigor a partir do horário de 2020, viria a ser aprovado através das deliberações AMT-D152/2019¹¹, AMT-D153/2019¹² e AMT-D154/2019¹³, todas de 19/12/2019.
17. 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.
18. 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".

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

19. O interesse público da 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

¹¹ 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

¹² Deliberação n.º AMT-D153/2019 de 19.12.2019 - Validação da 1.ª Adenda ao Diretório da Rede de 2020

¹³ 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

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.

20. As tarifas de utilização da infraestrutura (TUI) constituem uma importante ferramenta, no contexto do Ecosistema Ferroviário, para a promoção e defesa da MobLES, porquanto:

20.1 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.

20.2 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.

20.3 Igualmente, deve garantir um 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.

20.4 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 09.12.2020¹⁴, e o objetivo de duplicar o tráfego ferroviário de mercadorias até 2050. Ao nível do tráfego de

¹⁴ 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”.

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

- 21.** O exercício de avaliação de *compliance* realizada 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.

IV.1.1 *Análise da Evolução dos custos diretos no período de 2016 a 2020*

- 22.** No contexto da determinação referida no ponto **18**, a AMT analisou as bases de custos referentes aos serviços que integram o PMA¹⁵ incorridos nos anos de 2016, 2017, 2018, 2019 e 2020, verificando-se o aumento substancial dos custos do PMA suscetível de agravar significativamente o valor da TUI.
- 23.** Efetivamente, a eventual atualização do Custo Unitário Direto (CUD)¹⁶ à escala da rede, que é o elemento base do cálculo das tarifas constantes nos Diretórios de Rede, de acordo com o novo modelo tarifário, com fundamento nos custos reais PMA de 2018, teria como consequência o aumento do CUD de 1,77€/CK em 2020 para 2,16€/CK¹⁷ em 2021, o equivalente a um aumento de 22%, conforme indicado no Quadro n.º 1.
- 24.** Avaliando não só o CUD de 2018 como também o que já é possível calcular para os anos de 2019 e 2020, verifica-se um aumento em 2018 de 22%, alguma estabilização de 2018

¹⁵ 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.

¹⁶ 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.

¹⁷ Admitindo que a atualização da TUI, a aplicar em 2021, tivesse por referência os custos reais de 2018 conforme Deliberação do CA da AMT

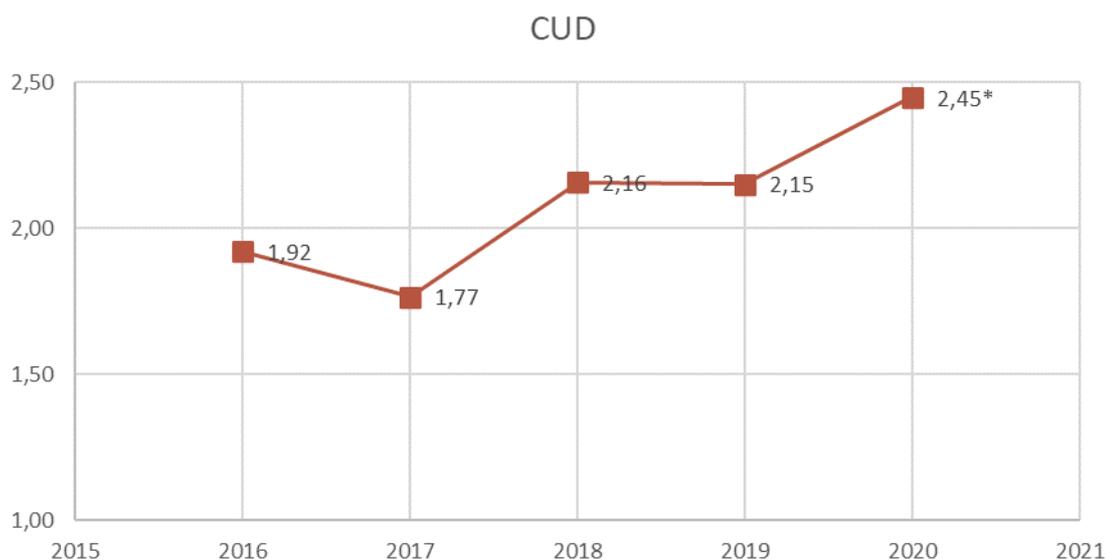
para 2019, e novamente um aumento em 2020 de 26% ou de 14%, mesmo descontando-se o efeito da pandemia na atividade de transporte, ou seja, considerando os comboios-quilómetro de 2020 idênticos aos realizados em 2019, conforme consta do Quadro n.º1 infra.

Quadro n.º 1 - Evolução dos Custos

	2016	2017	2018	2019	2020
Custos Totais PMA	148 749 581,11 €	142 603 285,74 €	162 016 673,80€	161 946 562,98 €	173 884 757,18 €
Exclusões – Reg. (UE) 2015/909	78 017 972,97 €	77 164 011,29 €	84 015 231,50 €	83 700 638,37 €	84 862 052,17 €
Custos Diretos	70 731 608,14 €	65 439 274,46 €	78 001 442,29 €	78 245 924,61 €	89 022 705,01 €
Comboio-Quilómetro (CK's) realizados	36 832 045	37 044 323	36 134 591	36 354 431	32 821 716 36 354 431*
Custo Unitário Direto (CUD) - Custos reais (*)	1,92€/CK	1,77€/CK	2,16 €/CK	2,15€/CK	2,71€/CK 2,45€/CK(*)
Varição anual	N.A.	-7,80%	+22%	-0,5%	+26% +14%(*)

* Sem efeito pandemia, ou seja CK 's 2020 = CK's 2019

Gráfico n.º 1 – Evolução do CUD



* Sem efeito pandemia, ou seja CK 's 2020 = CK's 2019

25. A IP, S.A. apresentou como principais causas para os aumentos dos custos¹⁸ verificados no período 2015-2019 e os previstos para os anos de 2020-2025, as seguintes:

25.1 Período 2015-2019:

25.1.1 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.

25.1.2 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).

25.1.3 Aumento dos gastos em manutenção, absolutamente necessários face ao estado da rede e atraso do plano de investimentos.

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

25.1.5 Incremento nos custos de energia (elétrica e de tração).

25.1.6 Incremento nos custos de energia (elétrica e de tração).

25.2 Previsionais para o Período 2021-2025:

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

25.2.2 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).

25.2.3 Aumento da extensão da área coberta da gestão da faixa combustível.

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

18 Cf. Documento "Evolução dos resultados IP" enviado em carta da IP S.A. refª 2822990-007 de 2020-10-20

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

25.2.6 Aumento das rendas da frota automóvel.

- 26.** Sem prejuízo da eventual validação/verificação por parte da AMT dos custos do PMA efetivamente incorridos, a informação mais recentemente transmitida pela IP S.A., vem confirmar a tendência observada a partir de 2017. De facto, no período de 2017 a 2020 verifica-se um agravamento global dos custos PMA (22%) e, em particular, dos Custos Diretos (36%) conforme evidenciado abaixo no Quadro n.º 2.
- 27.** 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 53%, tendo em conta o efeito da pandemia (-11% de CK) e de 38% sem o efeito da pandemia (considerando CK 's 2020 = CK's 2019).

Quadro n.º 2 – Custos Totais PMA (2017 vs. 2020)

	2017	2020	Δ absoluta	Δ %
	(Base DR2020)		2020/2017	2020/2017
Custos Totais PMA	142 603 285,74 €	173 884 757,18 €	31 281 471,44 €	22%
Exclusões – Reg. (UE) 2015/909	77 164 011,29 €	84 862 052,17 €	7 698 040,88 €	10%
Custos Diretos	65 439 274,45 €	89 022 705,01 €	23 583 430,55 €	36%
Comboio - Quilómetro (CK's)*	37 044 323	36 354 431	-689 892	-1,9%
Comboio - Quilómetro (CK's)		32 821 716	-4 222 607	-11%
CUD*	1,77€/CK	2,45€/CK	0,68€/CK	38%
CUD		2,71€/CK	0,94€/CK	53%

* Sem efeito pandemia, ou seja CK 's 2020 = CK's 2019

IV.1.2 Cenários Alternativos de Atualização da TUI para 2021

- 28.** Em face do referido agravamento tarifário derivado da aplicação direta dos custos diretos de 2018, foram ponderados pela AMT cenários alternativos de atualização da TUI de 2021 com o objetivo de verificar se a eventual indexação da referida taxa aos custos diretos reais

de 2019 ou aos custos diretos reais médios de 2017, 2018 e 2019 teria como consequência evitar flutuações desproporcionadas indesejáveis para os utilizadores. ¹⁹

29. Os cenários estudados foram os seguintes:

29.1 Cenário 1 - Definição do Custo Unitário Direto (CUD) tendo por referência os custos diretos e o volume de tráfego referentes a 2019, com duas alternativas:

29.1.1 Receita proveniente da cobrança da TUI considerando todas as componentes tarifárias;

29.1.2 Receita proveniente de cobrança da TUI considerando todas as componentes tarifárias, com exclusão da componente de mercado C4 (sobretaxas).

29.2 Cenário 2 - Definição do Custo Unitário Direto (CUD) tendo por referência o valor médio dos custos diretos e do volume de tráfego relativos aos anos de 2017, 2018 e 2019, com duas alternativas:

29.2.1 Receita proveniente da cobrança da TUI considerando todas as componentes tarifárias;

29.2.2 Receita proveniente de cobrança da TUI considerando todas as componentes tarifárias, com exclusão da componente de mercado C4 (sobretaxas).

30. A projeção das receitas da TUI, resultante da aplicação destes cenários, admitindo uma procura em 2021 similar à de 2020, é apresentada no Quadro n.º 3.

Quadro n.º 3 – Projeção das Receitas da TUI

Unidade: milhões €

Cenários 2021 (Tarifas aplicadas)	CUD (€/CK)	Procura 2021 (Base de projeção)	Receita prevista TUI 2021 (Simulação)	
			Todas componentes	Sem sobretaxa C4 (*)
Tarifas 1ª AdDR 2021	1,77	Procura efetiva 2020	61,7	--
Cenário 1	2,15	Procura efetiva 2020	74,8	64,8
Cenário 2	2,02	Procura efetiva 2020	70,2	60,9

¹⁹ Cf. n.º 10, do artigo 31.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, na sua atual redação, "Para evitar flutuações desproporcionadas, as taxas referidas nos n.ºs 3.º e 5.º podem ser niveladas por um valor médio, calculado com base num leque razoável de serviços e de tempos, devendo a importância relativa da taxa de utilização da infraestrutura estar relacionada com os custos imputáveis aos serviços."

(*) A sobretaxa C4 é apenas aplicável ao transporte de passageiros.

31. Em síntese, verificar-se-ia o seguinte:

31.1 Cenário 1 (CUD 2019) - Neste cenário, o CUD seria 2,15 €/CK e a receita para a IP, S.A., resultante da TUI, teria um valor de 74,8 milhões de euros. Caso fosse subtraído do tarifário a componente C4 (segmento de mercado/sobretaxa), a receita da TUI situar-se-ia em 64,8 milhões de euros;

31.2 Cenário 2 (CUD médio 2017-2019) - O CUD seria de 2,02 €/CK, resultando um valor de receitas para a IP, S.A. de 70,2 milhões de euros. Caso fosse subtraído do tarifário a componente C4 (segmento de mercado/sobretaxa), a receita da TUI situar-se-ia em 60,9 milhões de euros;

32. Independentemente do cenário considerado, verifica-se que as receitas da TUI que seriam possíveis obter em 2021, com a implementação dos Cenários 1 e 2, e admitindo uma procura em 2021 similar à de 2020, não seriam suficientes para garantir a efetiva cobertura dos Custos Diretos apurados em 2018 (78 001 442,29 €), ou 2019 (78 245 924,61 €).

33. Considerando o impacto da crise pandémica de COVID-19 na rentabilidade do setor do transporte ferroviário de passageiros, foi, como já referido, ponderada pela AMT, nos Cenários 1 e 2, a exclusão da "componente 4 - Sobretaxas (*mark-ups*)" e foi avaliado o seu impacto nos operadores ferroviários de passageiros e na IP, S.A..

34. Com efeito, pela análise da variação das receitas da TUI realizada pela IP, S.A. para os Cenários 1 e 2, no pressuposto de exclusão das receitas provenientes das sobretaxas, assistir-se-ia a uma redução dos valores da TUI a pagar pelo principal operador de transporte de passageiros nos segmentos de mercado "urbanos", "longo-curso" e "internacional", mitigando, em certa medida, o aumento provocado pela eventual atualização do CUD a preços de 2019 ou a preços médios 2017-2019.

35. No entanto, para a IP, S.A., a eventual exclusão das sobretaxas resultaria numa redução significativa de receitas, para um patamar inferior ao dos custos diretos considerados na construção do tarifário do Diretório de Rede 2021 (65.439.274,46).

36. Em qualquer um dos cenários, a atualização do CUD teria sempre um impacto negativo para os operadores ferroviários com prejuízo para a competitividade do setor ferroviário nacional - agravamento dos custos dos operadores de mercadorias - e maior encargo financeiro para o Estado (equilíbrio financeiro do Contrato-Programa entre o Estado e a IP, S.A.).

37. O problema estrutural que se verifica no agravamento do tarifário de utilização das infraestruturas previsto para os anos de 2021 e seguintes, por aplicação direta do cálculo

dos custos diretos, resulta da instabilidade da base de custos, cuja evolução é muito superior aos valores médios de crescimento do Índice de Preços ao Consumidor, e do facto da atividade ferroviária, medida em comboios-quilómetro, ter diminuído a partir de 2017.

38. A este propósito, no relatório de Fundamentação das Tarifas da 1ª Adenda do Diretório de Rede de 2021, da IP, S.A., estimava-se que o grau de cobertura total dos custos neste ano, pelas receitas totais dos serviços ferroviários prestados, seria de 44%, e, no caso de se considerar apenas os serviços prestados no âmbito do PMA e acesso às instalações de serviço, de 47%.

IV.1.3 *Propostas Tarifárias da IP, S.A.*

- **Proposta Tarifária do Diretório de Rede 2021**

39. A proposta tarifária vertida nas 1ª e 2ª Adendas ao DR2021, que se encontra a ser presentemente praticada, consiste na atualização das tarifas publicadas na 2ª Adenda do DR 2020 (julho de 2021) pela aplicação do Índice de Preços ao Consumidor (IPC) previsto para 2021 no Programa de Estabilização Económica e Social (PEES), no valor de 0,4%.
40. Nesta medida, as tarifas PMA do DR2021 têm subjacente os Custos Unitários Diretos (CUD) que foram calculados pela IP, S.A. e a metodologia aprovada pela AMT, para 2020, nomeadamente:
- 40.1 O apuramento dos custos totais alocados ao PMA dentro da atividade de gestão da infraestrutura e respetiva avaliação quanto à sua elegibilidade;
 - 40.2 A identificação dos custos não elegíveis à luz dos critérios previstos no Regulamento de Execução (UE) 2015/909;
 - 40.3 A aplicação das disposições do Acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia de 10 de julho de 2019²⁰ na definição dos custos diretamente imputáveis às plataformas de passageiros. Este Acórdão vem clarificar que os cais de passageiros, enumerados no Anexo I da Diretiva 2012/34/UE, são um elemento da infraestrutura ferroviária cuja utilização se inclui no PMA; e

²⁰

<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=216045&pageIndex=0&doclang=PT&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=1702947>

40.4 A capacidade efetivamente utilizada em 2017 por operadores ferroviários de passageiros (30.960.159 CK) e mercadorias (6.084.164 CK), perfazendo o total de 37.044.323 CK²¹.

- 41.** Nos custos afetos à missão de gestão da infraestrutura não se encontram presentemente incluídos os trabalhos de renovação da infraestrutura ferroviária.
- 42.** Em 2017, como se verifica pela leitura do Quadro n.º 4, os custos imputáveis à gestão da infraestrutura totalizaram 163.469.365,54 €, dos quais 142.603.285,73 € corresponderam aos custos totais PMA.

Quadro n.º 4 – Custos Imputáveis ao Segmento Ferroviário (2017)

1. Investimento	25 137 052,39 €
2. Gestão da Infraestrutura	163 469 365,54 €
2.1 PMA	
2.1.1 Conservação	53 981 035,87 €
2.1.2 Comando	44 670 895,02 €
2.1.3 Capacidade	963 575,10 €
2.1.4 Afetação por repartição	42 987 779,74 €
<i>Sub-total PMA</i>	142 603 285,73 €
2.2 Instalações de serviços	6 558 262,32 €
2.3 Serviços Adicionais	4 863 985,17 €
2.4 Serviços Auxiliares	95 883,48 €
2.5 Sem alocação de serviços	9 347 948,82 €
3. Outras atividades complementares	7 605 060,38 €
4. Total (1+2+3)	196 211 478,31 €

Fonte: IP, S.A. (Fundamentação Tarifária, dezembro de 2020), adaptado pela AMT.

- 43.** Assim tendo em conta os custos apresentados no quadro n.º 4, os custos diretos à escala da rede, calculados em conformidade com o disposto no Regulamento de Execução (UE) 2015/909 e com a metodologia aprovada pela AMT, totalizam 65.439.274,46 € (Anexo II) e correspondem à diferença entre:

43.1 Os Custos Totais da Rede afetos ao PMA no valor de 142.603.285,74 €; e

²¹ Nos termos do n.º 5 do artigo 3.º do Regulamento de Execução (UE) 2015/909, “...os custos utilizados para o cálculo previsto no presente artigo devem basear-se nos pagamentos efetuados ou previstos pelo gestor da infraestrutura. Os custos calculados em conformidade com o presente artigo devem ser determinados ou estimados de forma homogénea com base em dados do mesmo período.”

43.2 Os custos não elegíveis no valor de 77.164.011,29 €²².

- 44.** Considerando os Custos Diretos e a Capacidade Utilizada em 2017, temos um CUD de 1,77 €/CK, que serviu de base para a atualização das tarifas da 1ª e 2ª Adenda do Diretório de Rede de 2021.
- 45.** A TUI corresponde, assim, aos custos diretamente imputáveis à exploração do serviço ferroviário, podendo incluir i) uma componente que reflita a escassez de capacidade da infraestrutura em períodos de congestionamento²³; ii) descontos que incentivem a utilização de linhas consideravelmente subutilizadas²⁴ e iii) caso as condições de mercado o permitam, sobretaxas adicionais para proceder à plena recuperação dos custos do gestor²⁵.
- 46.** A este propósito, referimos que a proposta da IP, S.A. inscrita nas adendas do Diretório de Rede 2021 vem dar continuidade aos princípios de modulação implementados pela IP, S.A. no ano transato, em matéria de incentivos (descontos) e sobretaxas, conforme a descrição apresentada no Anexo I.
- 47.** Em sede de consulta aos utilizadores sobre a 1ª Adenda ao DR2021 pronunciaram-se os seguintes operadores:

47.1 A Comboios de Portugal, E.P.E. (CP)²⁶ alertou para a eventual prorrogação do Regulamento (UE) 2020/1429²⁷, referindo que caso esta se verifique, espera que a tutela dê orientações à IP, S.A. em matéria de tarifação, em conformidade com as orientações do mencionado Regulamento e, se assim for, as mesmas deveriam ser vertidas pela IP, S.A. na 1ª Adenda ao DR2021²⁸, nomeadamente através da isenção das taxas por capacidade pedida e não utilizada, em 2021 e, pelo menos, através da manutenção em 2021 do valor das várias tarifas de 2020.

²² Nos termos do n.º 1 do artigo 32.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, “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.” Este valor pode ainda ser recuperado pelo gestor da infraestrutura através das compensações financeiras por OSP aplicáveis à gestão da rede ferroviária.

²³ Cf. n.º 4 do artigo 31.º do Decreto-Lei n.º 217/2015;

²⁴ Cf. n.º 3 do artigo 33.º do Decreto-Lei n.º 217/2015;

²⁵ Cf. n.º 1 do artigo 32.º do Decreto-Lei n.º 217/2015.

²⁶ Carta CP refª 717506 de 09.11.2020

²⁷ O Regulamento (UE) 2020/1429 do Parlamento Europeu e do Conselho de 7 de outubro de 2020 que estabelece medidas para um mercado ferroviário sustentável tendo em conta o surto de COVID-19, possibilita aos Estados-Membros autorizar os gestores de infraestrutura a reduzir, isentar ou diferir, de uma forma transparente, objetiva e não discriminatória, o pagamento das taxas de utilização do PMA e do acesso às infraestruturas que ligam instalações de serviço, consoante for apropriado em função dos segmentos de mercado identificados nas especificações da rede, caso tal pagamento seja ou venha a ser devido durante o período de referência (de 1 de março a 31 de dezembro de 2021).

²⁸ Por exemplo, a isenção das taxas por Capacidade Pedida e não Utilizada; e a manutenção do valor das tarifas de 2020.

47.2 A Fertagus²⁹ referiu que a estrutura tarifária reflete a metodologia e o modelo tarifário implementado pela IP, S.A. a partir de 2020, reconhecendo o empenho do gestor da infraestrutura na implementação de uma solução tarifária moldada de modo a aproximar o valor da tarifa dos custos inerentes à gestão da infraestrutura ferroviária.

47.3 A TAKARGO³⁰ realçou que os aumentos propostos para o PMA comportam um peso significativo na fatura a cobrar à TAKARGO, com um impacto não negligenciável na competitividade da própria empresa. Por outro lado, e em face do significativo número de períodos de interdição e uma menor qualidade global do serviço oferecido pela rede, fruto do extenso plano de obras em curso, questionou a oportunidade desta política tarifária.

Neste sentido, solicitou a reconsideração das tarifas propostas para 2021 e 2022 para o segmento das mercadorias, defendendo que a política tarifária da IP deverá ter em conta as limitações de serviço previstas para a rede nos próximos anos e a realidade da pandemia de COVID-19, devendo procurar não agravar este contexto já de si desfavorável com aumentos tarifários materialmente relevantes.

47.4 A CAPTRAIN³¹ manifestou a sua discordância e solicitou a reconsideração relativamente às tarifas propostas para 2021 e 2022 para o Pacote Básico de Acesso e para os Serviços Acessórios a aplicar aos comboios de mercadorias nos próximos dois anos na RFN, defendendo que a política tarifária da IP, S.A. deverá ter em conta as limitações de serviço previstas para a rede nos próximos anos e a realidade de pandemia que vivemos, procurando não agravar este contexto, já de si desfavorável, com aumentos tarifários materialmente relevantes.

47.5 A Medway não se pronunciou sobre este projeto de 1.^a Adenda ao DR 2021.

48. Relativamente ao contexto económico suscitado pela pandemia da COVID-19, a IP, S.A. refere que a adoção das medidas previstas no Regulamento (UE) 2020/1429 dependem de decisão por parte da tutela e que eventuais medidas de redução tarifária não poderão ser refletidas na 1.^a Adenda ao DR2021, a tempo da sua publicação. Caso seja tomada uma decisão, será efetuada uma 2.^a Adenda ao DR2021, na qual serão incorporadas as devidas orientações.

²⁹ Carta Fertagus ref.^a CD/199/2020.

³⁰ Carta dirigida à IP, ref.^a: TAKARGO/ML/053_2020.

³¹ Carta dirigida à IP S.A. pela CAPTRAIN sem referência

49. Mais refere a IP S.A. que a intervenção tarifária não é a única possibilidade de mitigar a atual crise pandémica e que está disponível para colaborar com as empresas ferroviárias no processo de identificação de outras eventuais medidas de apoio.
50. Em resposta à solicitação da AMT³², a IP S.A. informou que, após a entrada em vigor do primeiro Estado de Emergência, em 18 de março de 2020, promoveu de imediato a adoção de medidas mitigadoras de impacto no mercado, nomeadamente:
- 50.1 A isenção da aplicação da penalidade de capacidade pedida e não utilizada, entre março e julho de 2020 e janeiro e fevereiro de 2021;
 - 50.2 A não aplicação da tarifação de pedidos pontuais de capacidade (modificação de canal); e
 - 50.3 A não aplicação da tarifa de estacionamento de material circulante, associado a circulações suprimidas no decurso da ativação dos planos de contingência dos operadores ferroviários, ou decorrentes de medidas de restrição à circulação de pessoas.
51. As medidas adotadas pela IP, S.A. têm enquadramento no Regulamento (UE) 2020/1429 e no Regulamento Delegado (UE) 2020/2180 da Comissão de 18.12.2020³³, nos quais se indica a possibilidade de entre 1 de março de 2020 a 31 de julho de 2021, não serem aplicadas as "*taxas de reserva de capacidade aos candidatos, inclusive empresas ferroviárias, relativamente a uma capacidade atribuída, mas não utilizada*".

- **Proposta Tarifária do Diretório de Rede 2022**

52. A proposta tarifária que a IP, S.A.³⁴ apresentou para vigorar no Horário Técnico de 2022 consiste na atualização das tarifas propostas para o Horário Técnico de 2021, seguindo a mesma metodologia de cálculo do ano anterior, isto é, com a aplicação do Índice de preços ao Consumidor (IPC) estimado para 2022 pelo Banco de Portugal (+1,10%), disponíveis em 14 de setembro de 2020.
53. Face às tarifas propostas para o Horário Técnico de 2021, esta proposta de atualização tarifária representa um aumento de +1,10% (média de +0,02 €/ck)

³² Ofício AMT ref^o 1808-CA/2021

³³ O Regulamento Delegado (UE) 2020/2180 da Comissão de 18 de dezembro de 2020 prorroga o período de referência do Regulamento (UE) 2020/1429 até 30 de junho de 2021.

³⁴ Cf. email de IP, S.A. de 24.09.2020

54. A IP, S.A. salientou que, caso a atualização tarifária para 2021 (e 2022) envolvesse o recálculo da base da tarifa – Custo unitário direto (CUD) – com os valores reais de 2019 (hipótese colocada pela AMT em cenário pré-pandemia), o nível tarifário médio aumentaria aproximadamente +21,5%.
55. A IP, S.A. referiu, ainda, que a presente 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 2019³⁵, que não apresentou objeções junto dos operadores ferroviários no processo de consulta efetuado.
56. Neste domínio, a IP, S.A. referiu que subsistia somente a contestação dos operadores de mercadorias relativamente ao Fator de Implementação decorrente da aplicação do Regulamento de Execução (UE) 2015/909, relativamente ao qual a Secretaria de Estado das Infraestruturas já demonstrou interesse na ponderação de uma forma de compensação a estas empresas.
57. Relativamente ao tarifário incluído no Projeto de Diretório de 2022, os operadores pronunciaram-se do seguinte modo:
- 57.1 A Comboios de Portugal, E.P.E. nada comentou sobre o tarifário do PMA de 2022, embora, conforme já referido, se tenha pronunciado sobre o tarifário de 2021 na resposta conjunta que deu à consulta sobre o os Projetos de Diretório de Rede de 2021 e 2022.
- 57.2 A Fertagus a TAKARGO e a CAPTRAIN fizeram idêntico comentário ao realizado relativamente ao Diretório de Rede de 2021, referido anteriormente.
- 57.3 A Medway não se pronunciou sobre este Projeto de Diretório de 2022.

- **Proposta Tarifária do Diretório de Rede 2023**

58. Seguindo a mesma metodologia utilizada para a atualização do tarifário a aplicar na vigência dos horários técnicos de 2021 e 2022, a IP, S.A. propõe³⁶ atualizar as tarifas a aplicar no decurso do Horário Técnico de 2023 por aplicação do IPC estimado para 2023 (+1,1%) no Programa de Estabilidade e Crescimento 2021-2025 sobre as tarifas publicadas para o Horário Técnico de 2022.
59. A IP, S.A. salientou ainda 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

³⁵ Estudo esse, acompanhado pela AMT e que deu origem à metodologia de implementação progressiva do Regulamento de Execução (UE) 2015/909.

³⁶ Cf. email de IP, S.A. de 17/08/2021

à procura de 2019 (pré-pandemia), o nível tarifário médio aumentaria aproximadamente +26,8% face a 2022.

- 60.** Considerou também a IP, S.A que a presente conjuntura económica não permite acomodar aumentos tarifários da referida ordem de grandeza, e que considera equilibrado seguir a trajetória tarifária estabelecida no Estudo Tarifário concluído em 2019, que não foi alvo de objeções por parte dos operadores ferroviários no processo de consulta efetuado, considerando a sua atualização para os anos seguintes pela aplicação do IPC.
- 61.** Verifica-se, assim, que a IP, S.A. tem proposto para os anos de 2021 a 2023 uma atualização tarifária significativamente abaixo do valor do crescimento do CUD, designadamente:
- 61.1** Para 2021, um aumento de 0,4% (IPC), em vez de um aumento aproximado do nível tarifário médio de 21,5% (recálculo do CUD com os valores reais de 2019).
- 61.2** Para 2022, uma atualização de 1,1% (IPC), em vez de um aumento aproximado do nível tarifário médio de 21,5% (recálculo do CUD com os valores reais de 2019).
- 61.3** Para 2023, um aumento de 1,1% (IPC), em vez de um aumento do nível tarifário médio de 26,8% (recálculo do CUD com os valores reais de 2020 e atendendo à procura de 2019 (pré-pandemia)).
- 62.** O diferencial acima assinalado entre a evolução real dos custos e a evolução tarifária, traduz-se num défice estrutural de receitas da IP, S.A. para cobrir os custos diretos do PMA nestes anos, e muito provavelmente nos seguintes, dada a expectativa do crescimento continuado destes custos.

IV.1.4 *Súmula Conclusiva da Compliance*

- 63.** Tal como deriva do exposto, decorre da análise dos impactos (negativos) no mercado do transporte de mercadorias constante no “Memorando de Implementação do Regulamento de Execução (UE) 2015/909³⁷, que não se considerou exequível, a aplicação imediata, sem mais, das regras subjacentes ao mesmo, sem a introdução do um plano progressivo de atualização de tarifas de utilização da infraestrutura.
- 64.** 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

³⁷ Cf. Deliberação n.º AMT-D120/2018 e carta da IP de 27.12.2018 (Entrada n.º 24989).

ser consentânea com as disposições do Regulamento de Execução e com a Diretiva 2012/34/EU e com o DL 217/2015.

65. No entanto, e não obstante a determinação da AMT³⁸, efetuada em 2019, de que os valores das tarifas deveriam ser atualizados com base no cálculo dos custos reais de 2018, durante o ano de 2020 – de forma a garantir a tal aplicação progressiva - veio a constatar-se que os impactos negativos no mercado, sobretudo no transporte ferroviário de mercadorias se acentuaram e não apenas por decorrência das restrições provocadas pela pandemia de COVID-19.
66. 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.
67. Por outro lado, a introdução de medidas estruturais de mitigação de impactos da aplicação do Regulamento de Execução (UE) 2015/909 e/ou a adoção das regras temporárias relativas à aplicação TUI, visando um mercado ferroviário sustentável tendo em conta o surto de COVID-19, conforme os Regulamentos referidos no ponto anterior, depende de ponderação e decisão por parte do Governo, por poderem ter enquadramento no Contrato-Programa entre o Estado e a IP, S.A. ou em outras medidas do Estado dirigidas aos mercados e às empresas³⁹, ainda que ambas possam consubstanciar-se em aumento dos encargos financeiros do Estado.
68. 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.
69. Assim, tendo em conta os Diretórios de Rede já publicados e em execução, a necessidade de aplicar proximamente o DR 2022 e publicar o DR 2023, considera-se ser de homologar as tarifas de utilização da infraestrutura em vigor no Horário de 2021 e, posteriormente, homologar as inscritas nos Diretórios de Rede de 2022, quando a sua fundamentação for apresentada pela IP, S.A..

³⁸ Cf. Deliberação n.º AMT-D153/2019

³⁹ 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.

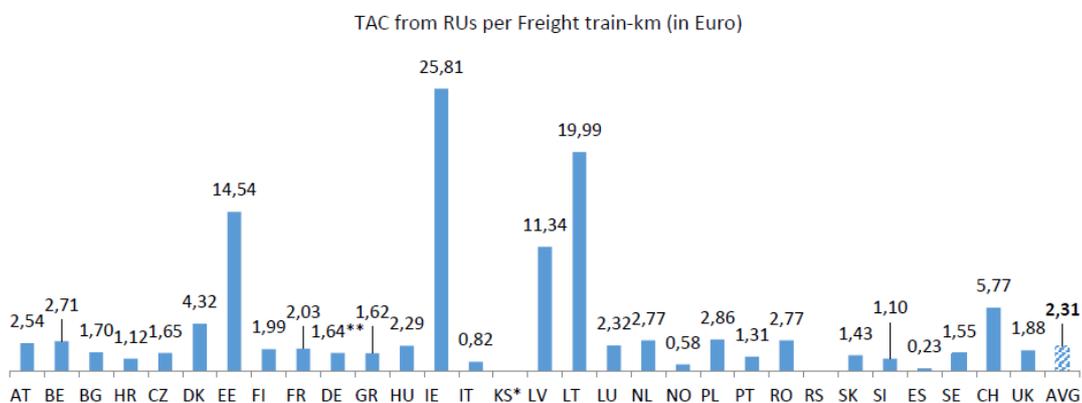
70. Tal homologação mantém-se consistente com a argumentação anteriormente utilizada de *compliance* com as disposições legais relevantes, designadamente, que pugnam pela necessidade de evitar flutuações desproporcionadas indesejáveis para os utilizadores.
71. Se assim não for, poderão estar comprometidos 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.
72. Ainda que não se afigure exequível, desde já, introduzir alterações estruturais nos Diretórios de Rede, importa reportar ao Governo os cenários de introdução progressiva do Regulamento de Execução e os diversos impactos nesta data estimados, para ponderação de eventuais futuras medidas mitigadoras de carácter estrutural.
73. A continuidade da homologação de tarifas por parte da AMT está, assim, dependente da definição/ponderação de tais medidas, 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.

IV.2 Conhecimento Dinâmico do Ecosistema Ferroviário - Benchmarking Internacional

74. Numa perspetiva de *benchmarking* internacional⁴⁰, importa ter presente que o eventual acréscimo 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 2019 se situava em 0,23 € por comboio-km.

40 Fonte: valores referidos a 2019 - 9.º Relatório Anual do *Marketing Monitoring* do IRG RAIL.

Gráfico n.º 2 – TUI na Europa



75. Ainda como elemento de diagnóstico da situação atual do Ecosistema Ferroviário Português, importa efetuar um *benchmarking* das práticas seguidas no espaço da EU, visando o aumento da competitividade deste ecossistema, em particular no domínio do transporte de mercadorias por caminho-de-ferro.

76. Refira-se que a matéria relativa à tarifação da utilização da infraestrutura ferroviária foi objeto de amplo debate no seio da *European Network Rail Regulatory Bodies* (“ENRRB”) e do IRG-Rail, sendo de salientar que não existe, relativamente a vários aspetos do regime de tarifação, uma prática única ou consolidada adotada por todos os países da UE.

77. Neste panorama, irão ser analisadas, essencialmente, as ações de concessão de Auxílios de Estado por outros Estados-Membros, concretamente pela Suécia, Alemanha e Holanda, ao abrigo das disposições do direito da UE, em particular dos artigos 107.º a 109.º do TFUE.

- **O Caso da Suécia**

78. O regime de Auxílios de Estado da Suécia, que vigorou entre 1 de janeiro de 2018 e 31 de dezembro de 2019, teve por finalidade a promoção da competitividade do transporte ferroviário de mercadorias face a outros modos de transporte mais poluentes (e.g. rodoviário), preconizando, deste modo, a transferência do transporte de mercadorias do modo rodoviário para o ferroviário. Este regime consubstancia a redução dos custos externos com as seguintes intensidades máximas: 30% do custo total do transporte

ferroviário de mercadorias (€4,50⁴¹ por 1000 toneladas quilómetro) e até 50% dos custos elegíveis (€4,68⁴² por 1000 toneladas quilómetro).

79. Em conformidade com as estimativas da atividade económica projetada para o ano de 2016, o montante de auxílio a atribuir pela Suécia ao transporte ferroviário de mercadorias foi de 1,82€ por 1000 toneladas quilómetro, o equivalente a 12% dos custos totais do transporte ferroviário de mercadorias por tonelada quilómetro e 19% dos custos elegíveis por tonelada quilómetro.

- **O Caso da Alemanha**

80. O regime de Auxílios de Estado da Alemanha, a vigorar entre 1 de julho de 2018 e 30 de junho de 2023, tem por finalidade a promoção da competitividade do transporte ferroviário de mercadorias, pretendendo, com isso contribuir para a transferência do transporte de mercadorias do modo rodoviário para o ferroviário.

81. Este regime consubstancia uma “redução” de 40%-45% das Taxas de Acesso à Infraestrutura, que correspondem a cerca de 13% dos custos globais do transporte ferroviário de mercadorias.

81.1 A presente medida visa conseguir que os custos do transporte de mercadorias representem, no máximo, 6%, baseando-se, para o efeito, na comparação entre os custos externos associados ao transporte de mercadorias por rodovia e por ferrovia.

81.2 O auxílio é concedido com base nas Taxas de Utilização da Infraestrutura, no número de comboios-quilómetro percorrido, nos segmentos de mercado, no desempenho dos operadores e na disponibilidade orçamental.

82. O orçamento total é de 350 milhões (inferior a 50% dos custos elegíveis que foram estimados em 7,4 mil milhões de euros).

- **O Caso da Holanda**

83. O regime de Auxílios de Estado da Holanda, a vigorar até 31 de dezembro de 2023, tem por finalidade incentivar a melhoria das locomotivas de transporte de mercadorias com equipamentos de bordo adequados ao ERTMS, nomeadamente o upgrade do equipamento

⁴¹ O custo do transporte ferroviário de mercadorias foi estimado em 15€ por 1.000 toneladas quilómetro.

⁴² A diferença entre os custos externos causados pelo transporte rodoviário e ferroviário de mercadorias situou-se em 9,36€ por 1.000 toneladas quilómetro.

ERTMS *Baseline 2* (B2) para ERTMS *Baseline 3* (B3) e, desse modo, promover a interoperabilidade do transporte ferroviário.

84. O Auxílio de Estado é destinado aos operadores que sejam signatários do Acordo de Cooperação com o Estado Holandês sobre a instalação do ERTMS, num total aproximado de 11 operadores proprietários de locomotivas de carga que efetuam operações de transporte transfronteiriças nas linhas “*Rhine-Alpine*” e na Rede Principal do Corredor Mar do Norte – Báltico.
85. A intensidade máxima do auxílio é de 90% dos custos elegíveis para o protótipo de melhoria do ERTMS das locomotivas de carga, incluindo o financiamento do CEF, e de 50% dos custos elegíveis para a série ERTMS.

- **Síntese Conclusiva**

86. Dos casos analisados anteriormente, pode observar-se que a promoção da competitividade do transporte ferroviário de mercadorias constitui um desígnio no contexto da implementação do direito da UE, visando a criação do respetivo Espaço Ferroviário Único e a diminuição das emissões de gases com efeito estufa.
87. A experiência em matéria de Auxílios de Estado da Alemanha vem demonstrar que a competitividade do transporte ferroviário de mercadorias pressupõe a adoção de políticas de tarifação que se baseiem na internalização dos custos externos, incluindo os custos ambientais, e que se traduzam numa vantagem concorrencial para os operadores ferroviários de mercadorias (e.g. redução das taxas de utilização da infraestrutura).
88. Da enunciação dos exemplos referidos não resulta um qualquer acordo quanto àquelas medidas – que terão sido avalizadas pela Comissão Europeia – mas antes a indicação de exemplos seguidos por outros Estados-Membros face ao mesmo enquadramento legal.
89. Na verdade, dos dados disponíveis (ou da falta deles), resulta a inexistência de procedimentos ou métodos harmonizados a nível europeu, pelo que estará na disponibilidade dos Estados-Membros ponderar as medidas entendidas necessárias, de acordo com os circunstancialismos concretos, no cumprimento do enquadramento legal e jurisprudencial europeu, designadamente no que se refere a Auxílios de Estado.
90. E, na verdade, os circunstancialismos específicos de cada Estado-Membro assumem especial relevância, desde logo pela sua localização geográfica e a capacidade, por via das receitas, e pelo volume de tráfego nacional e internacional, de assegurar uma adequada remuneração do gestor da infraestrutura.

IV.3 Racionalidades dos Investidores, dos Empreendedores / Profissionais /
Utilizadores / Consumidores e dos Contribuintes

- 91.** 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.
- 92.** Neste contexto, analisam-se nas seções seguintes os aspetos mais relevantes associadas a cada uma dessas racionalidades, na perspetiva da solução preconizada de homologação dos tarifários do PMA para os anos de 2021 e 2022.

IV.3.1 *Racionalidade dos Investidores*

- 93.** 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.
- 94.** 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.
- 95.** 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.
- 96.** 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.
- 97.** Desta forma, a internalização pela IP, S.A. dos custos de gestão da RFN não atualizados, e, conseqüentemente, de menor expressão, nas tarifas associadas ao fornecimento dos serviços do PMA, apesar de poderem implicar um maior esforço financeiro do Estado em termos 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.

IV.3.2 *Racionalidade dos Empreendedores/ Profissionais/ Utilizadores/ Consumidores*

98. 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.
99. 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.
100. A solução proposta para a tarifação da infraestrutura ferroviária, nomeadamente em 2021 e 2022, 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.
101. 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 jusante desta operação e, conseqüentemente, criação de emprego sustentado.
102. 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.
103. Resulta, assim, um impacte positivo da medida de atualização tarifária adotada pela IP S.A. na perspetiva dos Empreendedores/ Profissionais/ Utilizadores/ Consumidores.

IV.3.3 *Racionalidade dos Contribuintes*

104. 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.

- 105.** 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.
- 106.** 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.⁴³.
- 107.** Contudo, a opção de refletir os CUD mais atualizados, aumentando significativamente os encargos sobre os operadores de transporte ferroviário, e em particular no segmento das mercadorias, seria suscetível de gerar custos que se perspetivam incomportáveis para esses mesmos operadores, potenciando a sua retração de atuação no mercado, em particular em matéria de investimento, bem como de piores resultados líquidos de exploração, eventualmente mesmo deficitários, resultando numa menor coleta de receitas fiscais do Estado.
- 108.** Em conclusão, a aplicação da solução preconizada de atualização tarifária pela IP S.A., afigura-se-nos, na conjuntura presente, equilibrada na perspetiva dos Contribuintes.

V. CONCLUSÕES

- 109.** 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..
- 110.** Em 2019, pela IP, S.A., com o acompanhamento da AMT, foi elaborado um estudo sobre o novo modelo tarifário que incluía também uma análise de impactos sobre os operadores de transporte de mercadorias.
- 111.** 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 subjacentes àquele Regulamento, sem a introdução de um plano progressivo de atualização das referidas tarifas.

⁴³ 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.

112. 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.
113. No entanto, e não obstante a determinação da AMT⁴⁴, de 2019, no sentido de que os valores das tarifas deveriam ser atualizados com base no cálculo dos custos reais de 2018, durante o ano de 2020 – 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.
114. 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 perspetivados;
115. Tal agravamento leva a uma maior premência na ponderação da introdução de medidas estruturais de mitigação de impactos da aplicação do Regulamento de Execução (UE) 2015/ e/ou a adoção das regras temporárias relativas à aplicação TUI visando um mercado ferroviário sustentável tendo em conta o surto de COVID-19 conforme os Regulamentos (UE) 2020/1429 e Regulamento Delegado (UE) 2020/2180 da Comissão de 18.12.2020, por parte do Governo, por poderem ter enquadramento no Contrato-Programa entre o Estado e a IP, S.A. e/ou em outras medidas do Estado dirigidas aos mercados e às empresas⁴⁵ (competitividade do setor ferroviário e diminuição as emissões de gases com efeito estufa), designadamente por mecanismos de Auxílios de Estado, à semelhança do verificado em outros Estados-Membros da União Europeia, podendo consubstanciar-se em aumento dos encargos financeiros do Estado, ainda que com efeitos benéficos na competitividade do setor ferroviário.
116. Na ponderação de tais medidas, afigura-se essencial considerar as eventuais propostas da IP, S.A. com base nos dados de que dispõe, de gestão da infraestrutura, que permitem, com maior exatidão, perspetivar os impactos na variação das receitas e , por essa via, avaliar que impactos podem ou não ser acomodados, e em que medida pelo mercado. Por parte da AMT, com base em tais dados, poderá ser perspetivada a *compliance* de tais eventuais medidas face ao enquadramento legal e jurisprudencial nacional e europeu.
117. Contudo, não se afigurando possível introduzir tais medidas nos Diretórios de Rede já publicados e em execução (2021) e tendo em conta a necessidade de aplicar

⁴⁴ Cf. Deliberação n.º AMT-D153/2019

⁴⁵ Eventuais Auxílios de Estado, tal como se verificou em outros Estados-membros, designadamente na Alemanha.

proximamente o DR 2022 e publicar o DR 2023, considera-se ser de homologar as tarifas de utilização da infraestrutura em vigor no Horário de 2021 e, posteriormente, a homologação das inscritas no DR 2022, quando a sua fundamentação for apresentada pela IP, S.A..

- 118.** 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.

VI. PROPOSTA

- 119.** 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, propõe-se:

119.1 A homologação das tarifas do PMA inscritas na 1ª e 2ª Adenda ao Diretório de Rede de 2021 e comunicação de tal homologação à IP, S.A.;

119.2 O envio do presente parecer ao Governo, num contexto de ponderação de eventuais medidas mitigadoras de carácter estrutural, em face do agravamento do tarifário de utilização das infraestruturas previsto para os anos seguintes por aplicação direta do cálculo dos custos diretos, resultante da instabilidade da base de custos, cuja evolução é muito superior aos valores médios de crescimento do Índice de Preços ao Consumidor, e no facto da atividade ferroviária, medida em comboios-quilómetro, ter diminuído a partir de 2017.

- 120.** Para a melhor efetivação do ponto 119.2, deverá a IP remeter ao Governo, com conhecimento à AMT, dados atualizados, face à atualização recente dos mesmo, estimativa dos impactos da não cobrança de todas as receitas resultantes da utilização da infraestrutura e consequente défice de exploração, dados estes relevantes neste contexto mas também no âmbito do contrato programa celebrado entre a IP e o Estado, quanto às compensações por obrigações de serviço público que deverão ser alocadas.

- 121.** Para a efetivação do ponto 119.1, propõe-se a suspensão da determinação constante na, 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, em que se refere que *“os valores das tarifas sejam atualizados com base no cálculo dos valores dos custos reais para 2018”*, aplicando-se a metodologia subjacente à 1ª e 2ª Adenda ao Diretório de Rede de 2021, até que seja consolidados os resultados das diligências referidas em 119.2.
- 122.** Mais se deverá determinar:
- 122.1** Os cálculos resultantes da metodologia aprovada em 2019 e do Regulamento de Execução (UE) 2015/909, deverão continuar a efetuar-se, de forma a garantir o cumprimento daquele normativo;
 - 122.2** Tendo em conta a aprovação da 1ª e 2ª Adenda ao Diretório de Rede de 2021, a IP deve enviar à AMT, até ao final de 2021, todos os elementos em falta e de fundamentação relativos aos anos de 2022 e 2023;
 - 122.3** Quanto ao Diretório de Rede de 2024, o documentos e todos os elementos de fundamentação devem ser enviados à AMT até fevereiro de 2022 e/ou 4 meses antes da submissão a consulta de interessados, de forma a garantir que possam ser analisados e validados, nos termos do n.º 1 do artigo 27.º do DL 217/2015, na redação atual, previamente à sua publicação.
 - 122.4** O mesmo se aplica a todos os futuros Diretórios de Rede, nos termos do artigo 56.º do DL 217/2015, na redação atual e sem prejuízo de regulamentação a emitir pela AMT ao abrigo daquele dispositivo.

Lisboa, 28 de outubro de 2021

A Presidente do Conselho de Administração

Ana Paula Vitorino

ANEXO I

Notas explicativas sobre os parâmetros de tarifação da TUI

A tarifa devida pela prestação dos serviços incluídos no PMA, ou seja, a TUI, associados à utilização de um canal horário, é fixada da seguinte forma:

$$TUI = \sum T_i \times CK_i \quad n \ i=1$$

Sendo:

TUI – Tarifa de Utilização da Infraestrutura, 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_i – Tarifa-base definida para cada linha em exploração, consoante o tipo de tração e utilização de plataformas, horário do comboio, segmento de mercado e comprimento do comboio;

CK_i – Distância efetivamente percorrida por uma composição ferroviária em cada uma das linhas em exploração.

Por seu turno, a metodologia proposta para o cálculo das Tarifa-base obedece à fórmula:

$$T_i = CUD \times P1 \times C2_i \times C3 \times C4 \times F$$

Sendo:

T_i – Tarifa da linha *i*

CUD – Custo Unitário Direto

P1 – Componente de Modulação de Custos pela tração do comboio e/ou pela utilização de plataformas

C2_{*i*} – Componente Procura da linha

C3 – Componente Horário do comboio

C4 – Componente Segmento de mercado

F – Fator de implementação (mercadorias)

O CUD resulta da divisão dos custos diretamente imputáveis pela capacidade efetivamente utilizada, à escala da rede. Assim, representa o valor médio aplicável que traduz o custo adicional de cada CK produzido.

A componente de modulação – **Tração do comboio/Utilização de plataformas (P1)** –, traduz a diferenciação de alocação dos custos aos comboios quilómetro efetuados por circulações com ou sem tração elétrica, com ou sem utilização de plataformas de estação ou apeadeiro.

Os custos considerados neste parâmetro são os diretamente imputáveis à utilização da catenária e das plataformas, isto é, os custos que se consideram variar com a passagem de um comboio com pontos de contacto com essas infraestruturas.

A componente – **Procura de linha (C2)** – associada ao grau de procura de uma linha, está organizada em três categorias, nomeadamente linhas A, B e C conforme o volume de tráfego em CKs e a extensão de cada linha.

A segmentação pela procura da linha responde ao facto das linhas, no contexto nacional, apresentarem valores comerciais e níveis de procura muito distintos, procurando, alinhar o valor da tarifa com o valor comercial da linha utilizada, criando incentivos à utilização de linhas subutilizadas.

Nesse contexto, surgem situações de desconto cujo objetivo é contribuir para a viabilidade de novas ofertas de serviços ou o reforço das existentes.

A fundamentação jurídica da componente C2 decorre do disposto no n.º 4 do artigo 31.º e nos números 3 e 4 do artigo 33.º da Diretiva 2012/34/UE⁴⁶.

A componente – **Horário do comboio (C3)** – pretende ajustar a tarifa de acordo com o valor do horário para o operador. O objetivo é promover a utilização da capacidade,

⁴⁶ Nos termos dos n.ºs 3 e 4 do artigo 33.º da Diretiva 2012/34, “3. 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. 4. Os descontos só podem incidir sobre as taxas aplicadas a uma secção específica da infraestrutura.”

ajustando-a ao seu valor de mercado, estando alinhada com o quadro de prioridades, pretendendo incentivar uma maior distribuição do tráfego em todo o Horário Técnico.

O tarifário resultante promove o alinhamento do tráfego com o valor que poderá ser extraído do mesmo - exemplo: tarifa mais baixa no período noturno para incentivar o desvio de tráfego de mercadorias para fora dos horários de ponta dos passageiros, permitindo assim o reforço das ofertas nesses horários.

A fundamentação jurídica da componente C3 decorre do disposto no n.º 4 do artigo 31.º e nos n.ºs 3 e 4 do artigo 33.º da Diretiva 2012/34/UE.

A componente – **Segmento de mercado (C4)** – categoriza a oferta existente com base no tipo de canal disponibilizado e ajusta a tarifa com a capacidade a pagar de cada segmento de mercado:

- As obrigações de serviço público (OSP) estão consideradas na segmentação proposta, associadas aos diferentes segmentos de passageiros;
- A segmentação por tipo de serviço pretende aplicar um valor mais elevado nos casos em que se considera, por um conjunto de fatores, que o operador do comboio em questão retira um benefício superior e por esse motivo poderá suportar uma sobretaxa;
- Esta sobretaxa não tem como objetivo alterar o comportamento do mercado, mas sim contribuir para a recuperação de custos PMA por parte do gestor de infraestrutura.

A fundamentação jurídica da componente C4 decorre do disposto no n.º 1 do artigo 32.º da Diretiva 2012/34/UE.

O **Fator de implementação (F)** – traduz-se na introdução progressiva das tarifas de utilização da infraestrutura, com o objetivo de mitigar o impacto no segmento das mercadorias resultantes da implementação do Regulamento de Execução (UE) 2015/909, à luz do disposto no Considerando 18.º do referido Regulamento:

“Dado que as empresas ferroviárias necessitam de regimes de tarifação previsíveis e têm expectativas razoáveis quanto à evolução das taxas de utilização da infraestrutura, o gestor da infraestrutura deverá apresentar um plano de introdução progressiva para as empresas ferroviárias que exploram

serviços ferroviários cujas taxas possam aumentar significativamente na sequência da revisão da aplicação das atuais modalidades de cálculo, se esse plano for exigido pela entidade reguladora.”

Fator de implementação	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
	0,810	0,820	0,830	0,840	0,850	0,865	0,885	0,910	0,945	0,990

Nos quadros n.ºs 2 e 3 apresentam-se os quantitativos da TUI relativos aos segmentos de passageiros e mercadorias, respetivamente, que se encontram inscritos na 2.ª Adenda ao Diretório de Rede de 2021:

Quadro n.º 2 – TUI Passageiros

Horário (C3)	Linhas (C2)	Segmentos de mercado - passageiros (C4)											
		Urbano		Regional		Longo Curso Normal		Longo Curso Alta Qualidade		Internacional		Especial	
		E	NE	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE
Peak	A	2,27 €	2,00 €	1,82 €	1,60 €	2,27 €	2,00 €	2,36 €	2,08 €	1,82 €	1,60 €	2,27 €	2,00 €
	B	2,04 €	1,80 €	1,64 €	1,44 €	2,04 €	1,80 €	2,13 €	1,87 €	1,64 €	1,44 €	2,04 €	1,80 €
	C	1,93 €	1,70 €	1,54 €	1,36 €	1,93 €	1,70 €	2,01 €	1,76 €	1,54 €	1,36 €	1,93 €	1,70 €
Regular	A	2,27 €	2,00 €	1,82 €	1,60 €	2,27 €	2,00 €	2,36 €	2,08 €	1,82 €	1,60 €	2,27 €	2,00 €
	B	2,04 €	1,80 €	1,64 €	1,44 €	2,04 €	1,80 €	2,13 €	1,87 €	1,64 €	1,44 €	2,04 €	1,80 €
	C	1,93 €	1,70 €	1,54 €	1,36 €	1,93 €	1,70 €	2,01 €	1,76 €	1,54 €	1,36 €	1,93 €	1,70 €
Low	A	1,93 €	1,70 €	1,54 €	1,36 €	1,93 €	1,70 €	2,01 €	1,76 €	1,54 €	1,36 €	1,93 €	1,70 €
	B	1,74 €	1,53 €	1,39 €	1,22 €	1,74 €	1,53 €	1,81 €	1,59 €	1,39 €	1,22 €	1,74 €	1,53 €
	C	1,64 €	1,44 €	1,31 €	1,15 €	1,64 €	1,44 €	1,71 €	1,50 €	1,31 €	1,15 €	1,64 €	1,44 €

Fonte: IP, S.A., 1ª e 2ª Adendas ao Diretório de Rede 2021.

Quadro n.º 3 – TUI – Mercadorias

Horário (C3)	Linhas (C2)	Mercadorias		Marchas	
		<i>(com fator de implementação)</i>			
		E	NE	E	NE
Peak	A	1,48 €	1,30 €	1,48 €	1,30 €
	B	1,33 €	1,17 €	1,33 €	1,17 €
	C	1,25 €	1,11 €	1,25 €	1,11 €
Regular	A	1,48 €	1,30 €	1,48 €	1,30 €
	B	1,33 €	1,17 €	1,33 €	1,17 €
	C	1,25 €	1,11 €	1,25 €	1,11 €
Low	A	1,25 €	1,11 €	1,25 €	1,11 €
	B	1,13 €	1,00 €	1,13 €	1,00 €
	C	1,07 €	0,94 €	1,07 €	0,94 €

Fonte: IP, S.A., 1ª e 2ª Adendas ao Diretório de Rede 2021.

Anexo II

Base de Custos PMA - Pós-Acórdão

(Cenário B2)

Custos com alocação direta	Base PMA (A)	Exclusões (B)	Custos Diretos (A) - (B)
Via	17 622 955,61	0,00	17 622 955,61
AMV	8 031 762,67	0,00	8 031 762,67
Vedações	309 853,34	309 853,34	0,00
Muros Suporte e Taludes	324 232,27	293 539,04	30 693,23
Muros Suporte e Taludes (6x)		17 300,00	
Muros Suporte e Taludes (90%)		276 239,04	
Aquedutos	1 684 060,53	1 515 654,48	168 406,05
Pontes	365 461,99	329 018,80	36 443,19
Pontes (6x)		1 030,08	
Pontes (90%)		327 988,72	
Túneis	128 802,13	115 964,33	12 837,81
Túneis (6x)		424,08	
Túneis (90%)		115 540,25	
Cais, Plataformas e Acessos	1 602 574,46	1 442 321,99	160 252,47
Cais, Plataformas e Acessos (6x)		49,76	
Cais, Plataformas e Acessos (90%)		1 442 272,23	
Catenária-Vias Circulação	6 655 970,45	0	6 655 970,45
Subestações	513 184,13	513 184,13	0,00
Postos Cat. e Transform.	611 226,22	611 226,22	0,00
Conservação PNs	1 930 061,52	0,00	1 930 061,52
SVC-Sinalização Vias Circulação	12 713 191,50	12 077 575,86	635 615,64
SVC-Sinalização Vias Circulação (6x)		878,61	
SVC-Sinalização Vias Circulação (90%)		12 076 697,25	
Convel 95%	1 487 699,05	1 413 314,10	74 384,95
Telecomunicações	6 569 218,57	6 568 513,05	705,52
Telecomunicações (6x)		6 555 108,16	
Telecomunicações (95%)		13 404,89	
Estações com Circulação	16 348 317,59	185 734,25	16 162 583,34
Acessos e Plataformas (energ_ág_limp_vigil)	6 834 872,57	6 583 465,71	251 406,85
Acessos e Plataformas (6X)		4 320 804,04	
Acessos e Plataformas (90%)		2 262 661,67	
Estações Guarneç.	2 134 527,59	15 601,97	2 118 925,61
Centros de Comando Operacionais	10 887 792,62	765 466,48	10 122 326,14
Posto Comando Central	999 248,77	533 260,35	465 988,42
Capacidade	963 575,10	5 620,13	957 954,97
Comboio Socorro	896 917,32	896 917,32	0,00
Sub-total (1)	99 615 506,00	34 176 231,55	65 439 274,46
Custo com afetação por repartição			
Direções de Staff	20 301 464,97	20 301 464,97	0,00
Gestão de Ativos e Inspeção	2 477 924,44	2 477 924,44	0,00
Acessibilidade e Telemática	1 465 339,42	1 465 339,42	0,00
DRF e Centros Manutenção	15 878 559,96	15 878 559,96	0,00
Gestão Circulação	2 864 490,96	2 864 490,96	0,00
Sub-total (2)	42 987 779,74	42 987 779,74	0,00
Total (1) + (2)	142 603 285,74	77 164 011,29	65 439 274,46



AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES



Anexo III

Impacto dos cenários alternativos por segmentos de mercado

TUI	Urbanos		Regional		Longo Curso Normal		Longo Curso Alta Qualidade		Internacional		Especial		Mercadorias		Marchas		Receita total
	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE	Estimativa
TUI - 2020 (1,77€/CK)	27 501 882,37 €	- €	7 446 560,03 €	5 464 829,94 €	8 381 825,69 €	269 423,00 €	4 212 285,98 €	- €	96 426,96 €	119 433,45 €	750,86 €	2 976,71 €	5 073 814,95 €	1 840 224,73 €	811 952,13 €	316 376,26 €	61 538 763,06 €
TUI - C1 (2,15€/CK)	33 449 838,68 €	- €	9 046 704,12 €	6 639 253,24 €	10 186 107,06 €	326 514,97 €	5 124 864,04 €	- €	117 221,20 €	144 915,46 €	913,66 €	3 600,30 €	6 181 509,84 €	2 170 823,64 €	988 892,32 €	373 644,42 €	74 754 802,95 €
TUI - C1 (2,15€/CK) - Sem mark ups	26 760 469,78 €	- €	9 046 704,12 €	6 639 253,24 €	8 152 323,42 €	261 813,85 €	3 942 373,65 €	- €	117 221,20 €	144 915,46 €	730,93 €	2 886,41 €	6 181 509,84 €	2 170 823,64 €	988 892,32 €	373 644,42 €	64 783 562,28 €
TUI - C2 (2,02€/CK)	31 377 031,44 €	- €	8 510 108,56 €	6 226 093,58 €	9 558 119,11 €	306 954,17 €	4 819 716,36 €	- €	110 289,79 €	135 905,17 €	857,18 €	3 385,41 €	5 813 212,26 €	2 042 726,72 €	929 248,85 €	351 146,84 €	70 184 795,44 €
TUI - C2 (2,15€/CK) - Sem mark ups	25 176 632,07 €	- €	8 510 108,56 €	6 226 093,58 €	7 667 863,39 €	245 262,40 €	3 709 345,41 €	- €	110 289,79 €	135 905,17 €	687,73 €	2 704,53 €	5 813 212,26 €	2 042 726,72 €	929 248,85 €	351 146,84 €	60 921 227,30 €



AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES



Anexo IV

Memorando

Implementação do Regulamento de Execução (UE) 2015/909, de 12 de junho de 2015

MEMORANDO

IMPLEMENTAÇÃO DO REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2015/909

DRE - 16 NOV 2018

Índice

SUMÁRIO EXECUTIVO	2
I. Introdução	5
II. Nota metodológica	7
A. Custos não elegíveis	7
B. Antecedentes do processo	9
C. Cenário Macroeconómico	12
D. Análise de Impacto no Desempenho Económico da IP e dos Utilizadores	13
III. O FINANCIAMENTO DO “PACOTE MÍNIMO DE ACESSO” EM 2017	16
IV. ANÁLISE DOS ESCLARECIMENTOS PRESTADOS PELA IP	19
A. Subcontratos de Telemática	19
B. Ativos corpóreos	21
C. Fornecimentos e Serviços Externos [Diversos]	21
D. Comboio Socorro	23
V. CENÁRIOS DE FIXAÇÃO DOS CUSTOS PMA - <i>Stand alone</i>	27
VI. ANÁLISE DE IMPACTO	32
A. Do impacto nos operadores de transporte ferroviário	33
B. Do impacto na IP	45
C. Do impacto no Concedente	45
VII – CONCLUSÕES	47
ANEXOS	50

SUMÁRIO EXECUTIVO

1. 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” ou “Regulamento”), o gestor da infraestrutura deve apresentar o seu método de cálculo dos custos diretos, bem como, se for caso, o plano de introdução progressiva, à entidade reguladora até 3 de julho de 2017.
2. Na sequência da proposta inicial da Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP) apresentada em 3 de julho de 2017, em cumprimento do supramencionado prazo legal, e dos posteriores ajustamentos, que se reproduzem no presente Memorando, importa, nesta fase, proceder à análise e à sistematização do entendimento da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) relativamente ao método de apuramento dos custos diretamente imputáveis aos serviços de transporte ferroviário, no âmbito do Pacote Mínimo de Acesso (PMA).
3. A análise e sistematização vertida no presente Memorando tem sempre como fundamento a promoção e proteção do interesse público da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável (MobIES), num paradigma de concorrência não falseada, promovendo a confluência do equilíbrio dinâmico e resiliente das racionalidades não aditivas dos Investidores, das Pessoas, incluindo Profissionais/Clientes/Utilizadores/Cidadãos, e dos Contribuintes, numa abordagem multidisciplinar.
4. A sistematização realizada tem subjacente os resultados da análise realizada pela AMT, com base em três cenários possíveis de aferição dos “custos PMA”, que diferem, no essencial, quanto ao tratamento dos custos não elegíveis, em concreto os Cenários A, B e C e respetivas variantes A1, B1, C1, A2, B2, C2, B1+S, B2+S.
5. Mais se refere que, por força do disposto no n.º 5 do artigo 5.º do anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio de 2014, que aprova os Estatutos da AMT, esta Autoridade deve procurar a mais adequada composição dos interesses públicos em presença, realizando para o efeito, designadamente, as análises de impacto relevantes, de modo a avaliar o custo-benefício económico-financeiro e social das medidas ou soluções a adotar.
6. Assim, e com o objetivo de dispor de resultados mais robustos e precisos sobre o impacto do novo regime de tarifação na perspetiva dos vários *stakeholders*, o presente Memorando

consustancia igualmente uma avaliação do presumível impacto no desempenho económico dos operadores e da IP, resultante da implementação do regime jurídico consagrado no Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, e no referido Regulamento de Execução (UE) 2015/909, que foi desenvolvida tendo por base a metodologia descrita no ponto II – Nota Metodológica do presente Memorando.

7. Em concreto, trata-se de uma avaliação relativa somente ao impacto do novo método de cálculo dos custos diretamente imputáveis no âmbito do PMA que não consubstancia ainda as exceções aos princípios tarifários constantes do artigo 32.º do Decreto-Lei n.º 217/2015. Quer isto dizer que, nesta fase, não se afigura possível avaliar o eventual acréscimo de custos que possa advir da cobrança de *sobretaxas adicionais*; nem mesmo o montante total de custos não elegíveis que possam vir a ser recuperados pela IP em resultado das referidas sobretaxas.
8. Sem prejuízo do exposto, a avaliação de impacto vertida no presente Memorando permite, desde já, concluir que, considerando apenas o efeito da variação da Taxa de Utilização da Infraestruturas (*ceteris paribus*):
 - 8.1. Os operadores de transporte ferroviário de passageiros beneficiariam, nesta fase, de uma redução de preços [Cenários A e B, e respetivas variantes], podendo eventualmente vir a ser sujeitos à aplicação de sobretaxas nos termos do artigo 32.º do Decreto-Lei n.º 217/2015;
 - 8.2. Os operadores de transporte ferroviário de mercadorias serão os mais penalizados com o novo enquadramento jurídico, independentemente dos cenários alvitados e da aplicação das sobretaxas, sendo de mencionar que estes aumentos têm, à partida, impacto negativo no desempenho económico destes operadores;
 - 8.3. Independentemente dos cenários em estudo, a atividade da IP relativa à prestação de serviços ferroviários, no âmbito da Gestão da Infraestrutura Ferroviária e onde se inclui o PMA, manter-se-á deficitária uma vez que os rendimentos gerados por esta atividade, nos quais se incluem as indemnizações compensatórias pagas pelo Estado ao abrigo do Contrato Programa celebrado com a IP, continuam a ser insuficientes para garantir a recuperação dos respetivos custos operacionais.

9. No que se refere aos cenários tendentes à definição da metodologia relativa ao cálculo dos custos diretamente imputáveis, aqui em estudo, considera a AMT que a metodologia subjacente ao “Cenário B2” é aquela que se afigura mais consentânea com as disposições do Regulamento de Execução (UE) 2015/909 e as boas práticas dos reguladores europeus.

10. Assim, visando nomeadamente garantir o equilíbrio entre as racionalidades i) investidores; ii) operadores e iii) contribuintes, e no sentido do cumprimento do Regulamento de Execução 2015/909, a AMT considera que os custos diretamente imputáveis ao PMA devem ser calculados em conformidade com a metodologia relativa ao “Cenário B2”, devendo, para tal, a IP:
 - 10.1. Proceder à atualização dos custos diretamente imputáveis ao PMA, em conformidade com o referido Cenário e com os montantes contabilisticamente apurados para as várias rubricas de gastos incorridos no exercício económico de 2017;
 - 10.2. Proceder à atualização dos custos não elegíveis, em conformidade com o referido Cenário e com os montantes contabilisticamente apurados para as várias rubricas de gastos incorridos no exercício económico de 2017;
 - 10.3. Apresentar à AMT um Plano de Introdução Progressiva a aplicar ao segmento de mercado de transporte de mercadorias, para um período de referência, entre 5 a 10 anos, tendo em consideração o impacto na competitividade das empresas de transporte ferroviário de mercadorias decorrente da implementação do novo regime tarifário; e
 - 10.4. Publicar, durante o 1.º trimestre de 2019, uma 1ª Adenda ao Diretório da Rede 2020, com a revisão do sistema tarifário, resultante da integral aplicação do disposto no Regulamento de Execução 2015/909, da Comissão, e no Decreto-Lei n.º 217/2015.

I. Introdução

11. O enquadramento legal aplicável às taxas de utilização da infraestrutura ferroviária está consagrado no Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva 2012/34/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único (doravante “Decreto-Lei n.º 217/2015”) e no Regulamento de Execução (UE) 2015/909 da Comissão, de 12 de junho de 2015, relativo às modalidades de cálculo dos custos diretamente imputáveis à exploração do serviço ferroviário (doravante “Regulamento de Execução (UE) 2015/909”).
12. Nos termos do n.º 7 do artigo 56.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, a AMT deve garantir que as taxas fixadas pelo gestor da infraestrutura cumprem com o disposto no referido diploma legal e não são discriminatórias, sendo a negociação do nível das taxas de utilização da infraestrutura entre os candidatos e o gestor de infraestrutura só permitida se for efetuada sob a supervisão da própria AMT, devendo esta intervir caso as negociações possam não respeitar o disposto na lei.
13. Com vista à definição da metodologia relativa ao cálculo dos custos diretamente imputáveis à exploração do serviço ferroviário, consagrada no Regulamento de Execução (UE) 2015/909, constitui objetivo do presente Memorando proceder à sistematização do entendimento da AMT sobre esta matéria, com base nos Cenários A, B e C e respetivas variantes A1, B1, C1, A2, B2, C2, B1+S, B2+S, e nos resultados da avaliação de impacto dos referidos cenários no desempenho económico dos operadores ferroviários de passageiros e mercadorias e da IP.
14. Para o efeito, este Memorando encontra-se estruturado em sete capítulos distintos, incluindo o presente capítulo (Capítulo I), que consubstancia a presente introdução:
 - O Capítulo II – Nota Metodológica - contém uma descrição sobre a metodologia adotada pela AMT, para efeitos da análise vertida no presente Memorando relativamente i) ao enquadramento legal aplicável aos custos não elegíveis; ii) aos antecedentes do processo e iii) à metodologia prosseguida pela AMT para efeitos de análise de impacto do novo modelo no desempenho económico dos operadores e da IP;

- No Capítulo III – Financiamento do Pacote Mínimo de Acesso em 2017 - Procede-se, neste capítulo, à descrição do modelo de financiamento dos serviços prestados pela IP, no âmbito do PMA, tendo por referência os respetivos custos, as receitas e as indemnizações compensatórias, em 2017;
- No Capítulo IV – Análise dos Esclarecimentos prestados pela IP - São analisados os esclarecimentos prestados pela IP, em resposta à solicitação da AMT, em julho de 2018;
- No âmbito do Capítulo V – Cenários de Fixação dos Custos PMA - *Stand Alone* - Com base nos Cenários A, B e C e respetivas variantes, é efetuada uma sistematização sobre os resultados das interações entre a AMT e a IP relativamente aos custos não elegíveis, identificando os pontos que já mereceram consenso de ambas as Partes, bem como aqueles que ainda se encontram em aberto;
- No Capítulo VI – Avaliação de Impacto do Novo Regime Jurídico no Desempenho Económico dos Operadores – Neste capítulo, apresentamos a avaliação de impacto dos referidos Cenários no desempenho económico dos operadores e da IP, considerando não só a variação das Taxas de Utilização da Infraestrutura (*ceteris paribus*), mas também o impacto da variação das referidas taxas, com base num exercício prospetivo de incremento da atividade e do volume de negócios; e
- Por fim, Capítulo VII – Conclusões – Apresentamos, de modo sistematizado, as principais conclusões, que foram sendo sedimentadas ao longo da análise desenvolvida no âmbito do presente memorando e que consubstanciam a proposta de recomendação à IP.

II. Nota metodológica

15. A análise da AMT tem por referência a legislação aplicável, nomeadamente o Decreto-Lei n.º 217/2015 e o Regulamento de Execução (UE) 2015/909, bem como a metodologia regulatória utilizada pela AMT, visando promover uma mobilidade mais inclusiva, mais eficiente e mais sustentável, a par da consolidação de um paradigma de concorrência não falseada, e suportada nos pilares estratégicos de (1) avaliação de *compliance* das vertentes determinantes da competitividade do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes; (2) do conhecimento compreensivo e atualizado deste ecossistema; (3) da supressão de falhas de mercado; (4) sem gerar falhas de Estado, incluindo as de regulamentação; e (5) tendo em vista a promoção da confluência dos equilíbrios dinâmico e resiliente das Racionalidades dos Investidores, das Pessoas (Profissionais/ Clientes/ Utilizadores/ Cidadãos) e dos Contribuintes.

A. Custos não elegíveis

16. O Regulamento de Execução (UE) 2015/909 visa dar cumprimento ao disposto no n.º 3, do artigo 31.º da Diretiva 2012/34/UE, nos termos do qual “...as taxas de utilização do pacote mínimo de acesso e do acesso às infraestruturas que ligam instalações de serviço devem corresponder ao custo diretamente imputável à exploração do serviço ferroviário”.

17. À luz deste novo regime jurídico, o gestor da infraestrutura só deverá ser autorizado a incluir no cálculo dos seus custos diretos os custos que possa demonstrar, com objetividade e rigor, serem causados diretamente pela exploração do serviço ferroviário.

18. Em concreto, e em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Regulamento de Execução (UE) 2015/909, “os custos diretos à escala de rede devem ser calculados determinando a diferença entre, por um lado, os custos da prestação dos serviços do pacote mínimo de acesso e do acesso às infraestruturas que ligam instalações de serviços e, por outro lado, os custos não elegíveis a que se refere o art.º 4.º”.

19. Por força do disposto no artigo 4.º do supramencionado Regulamento, que elenca os *custos não elegíveis*, o gestor da infraestrutura não pode incluir no cálculo dos custos diretos à escala da rede:

- a) *“Os custos fixos associados à disponibilização de um troço de linha, que o gestor da infraestrutura tem de suportar mesmo quando não haja circulação de comboios;*
- b) *Os custos não associados a pagamentos efetuados pelo gestor da infraestrutura; os custos ou centros de custos que não estão diretamente associados ao fornecimento do pacote mínimo de acesso ou ao acesso às infraestruturas que ligam as instalações de serviço;*
- c) *Os custos de aquisição, venda, desmantelamento, descontaminação, reposição de coberto vegetal arrendamento de terrenos ou outros ativos fixos;*
- d) *As despesas gerais com o conjunto da rede, nomeadamente as relativas a salários e pensões;*
- e) *Os custos de financiamento;*
- f) *Os custos associados à evolução ou obsolescência tecnológica;*
- g) *Os custos dos ativos incorpóreos;*
- h) *Os custos dos sensores de via e do equipamento de via de comunicações e sinalização, se não forem diretamente imputáveis à exploração do serviço ferroviário;*
- i) *Os custos do equipamento de informação, do equipamento de comunicações que não é de via e do equipamento e telecomunicações;*
- j) *Os custos associados a casos específicos de força maior, acidentes e perturbações do serviço, sem prejuízo do disposto no artigo 35.º da Diretiva 2012/34/UE;*
- k) *Os custos do equipamento de fornecimento da corrente de tração, se não forem diretamente imputáveis à exploração do serviço ferroviário. Os custos diretos decorrentes da exploração de serviços ferroviários que não utilizem este equipamento não podem incluir os custos de utilização do equipamento;*
- l) *Os custos associados ao fornecimento das informações referidas no Anexo II, ponto 1, alínea f), da Diretiva 2012/34/UE, exceto se imputáveis à exploração do serviço ferroviário;*
- m) *Os custos administrativos dos regimes de taxas diferenciadas a que se referem os artigos 31.º, n.º 5 e 32.º, n.º 4 da Diretiva 2012/34/UE;*
- n) *A depreciação que não é determinada com base no desgaste real da infraestrutura devido à exploração do serviço ferroviário;*
- o) *A parte de custos de manutenção e renovação das infraestruturas civis que não é diretamente imputável à exploração do serviço ferroviário.”*

20. Neste contexto, e conforme referido no ponto 7, este Memorando contempla apenas a análise da AMT relativamente ao método de cálculo dos custos diretamente imputáveis ao PMA, referindo que, mediante a capacidade de resposta do mercado, poderão ser acrescidos

*sobretaxas adicionais*¹ e, desse modo, a Taxa de Utilização da Infraestrutura poderá ser fixada acima do valor médio dos custos diretamente imputáveis, não podendo, no entanto, ultrapassar o valor médio do custo total da prestação de serviço no âmbito do PMA.

B. Antecedentes do processo

21. Em referência ao prazo estabelecido no Regulamento de Execução (UE) 2015/909, a IP apresentou, em 3 de julho de 2017, informação sobre o método de cálculo dos custos diretamente imputáveis ao PMA, que foi complementada, em 08 de agosto de 2017.
22. Com fundamento na análise efetuada pela AMT sobre a referida informação, concluiu-se que o método de cálculo dos custos diretos não cumpria com os requisitos do citado Regulamento de Execução (UE) 2015/909, bem como pela necessidade de solicitar à IP a reformulação do cálculo dos custos diretos então apresentados e densificação da metodologia relativa ao cálculo dos custos diretamente imputáveis, sem a qual não seria possível proceder à verificação dos requisitos plasmados nos artigos 3.º e 4.º do referido Regulamento, o que foi notificado à IP, a coberto do Ofício da AMT 2909-CA/2017, datado de 30.11.2017.
23. Por sua vez, a IP, a coberto dos e-mails de 27.12.2017, 07.02.2018 e de 20.04.2018, procedeu ao envio de diversa informação visando dar resposta às questões suscitadas pela AMT, tendo igualmente sido realizada uma reunião ao mais alto nível entre a AMT e IP sobre este assunto no dia 15 de janeiro de 2018.
24. A análise da AMT relativamente ao método de cálculo apresentado pela IP teve por referência o enquadramento legal consagrado no Regulamento de Execução (UE) 2015/909, bem como as boas práticas de outras entidades reguladoras. A verificação do cumprimento do normativo legal aplicável constante dos artigos 3.º e 4.º desse Regulamento baseou-se na amostragem dos custos diretamente imputáveis a um troço de linha representativo identificado pela IP com o n.º 0801.

¹ Dispõe o nº1 do art.º 32.º do Decreto-Lei n.º 217/2015 que “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 pela empresa ferroviária.”

25. Considerando os trabalhos que foram já desenvolvidos por esta Autoridade e pela IP, no âmbito do Diretório de Rede 2018, bem como a discussão em curso em vários *fora* europeus (Comissão Europeia e IRG-RAIL), a AMT alvitrou três cenários possíveis de fixação dos custos diretamente imputáveis ao PMA, cuja descrição detalhada se apresenta em anexo, nomeadamente:

25.1. Cenário A – São apenas considerados os custos elegíveis no âmbito do PMA, ou seja, os custos que apresentam relação direta com a exploração do serviço ferroviário, sendo integralmente retirados todos os custos considerados não elegíveis à luz do disposto no artigo 4.º do Regulamento de Execução (UE) 2015/909;

25.2. Cenário B – Tem por base o Cenário A, acrescido de uma parte dos custos que, segundo o *benchmark* com outros reguladores europeus, podem resultar do desgaste de alguns elementos e sistemas da infraestrutura provocada pela exploração dos serviços ferroviários. Comparativamente ao Cenário A, o Cenário B baseia-se numa abordagem menos restritiva do Regulamento de Execução (UE) 2015/909;

25.3. Cenário C – São excluídos apenas os custos relativos ao subsetor W5 – Edifícios das Estações e Custos Afins, bem como as categorias de custos identificadas respetivamente nos pontos 2 e 3 dos Cenários A e B, tratando-se, deste modo, de uma abordagem ainda mais flexível do Regulamento de Execução (UE) 2015/909.

26. Desta feita, a AMT solicitou, por e-mail de 20.03.2018, que a IP procedesse às simulações dos custos unitários diretos e das tarifas unitárias médias do PMA, de comboios com e sem tração elétrica, para os anos 2019 e 2020, para cada um dos três cenários.

27. Em resposta à solicitação da AMT, foram apresentados pela IP, em 20.04.2018, os resultados relativos às simulações dos custos diretamente imputáveis, conforme os Cenários A, B e C, cuja análise se encontra vertida no Memorando da AMT, de 16 de julho de 2018, transmitido à IP, a coberto do Ofício da AMT n.º 1916-CA/2018, de 19.07.2018, no âmbito do qual também se solicitaram à IP:

27.1. Esclarecimentos adicionais sobre i) os contratos celebrados pela empresa no âmbito da telemática e ii) os gastos de consumo de energia elétrica, visando aferir,

por um lado, em que medida os serviços e fornecimentos associadas aos contratos e gastos referidos nas alíneas i) e ii) concorrem para a prestação de serviços no âmbito do PMA e, por outro, da existência de relação direta entre os referidos gastos e o tráfego ferroviário, por outro; e

27.2. A revisão dos cenários A, B e C, de acordo com as recomendações desta Autoridade, plasmadas nos pontos 17.5, 17.6, 17.7 e 22 do Memorando da AMT, de 16 de julho de 2018, consubstanciando o entendimento da AMT relativamente a certas categorias de custos consideradas como “custos não elegíveis” na aceção do art.º 4.º do Regulamento.

28. Em resposta ao solicitado, a IP apresentou, a coberto da sua Carta n.º 007/2321525, de 22.08.2018, os esclarecimentos tidos por pertinentes sobre as questões mencionadas no ponto 27 anterior, bem como os resultados relativos à revisão dos cenários A, B e C, em conformidade com as recomendações da AMT, dando origem aos Cenários A1, B1 e C1.

29. Mais se refere que, nessa mesma resposta, a IP transmitiu o seguinte:

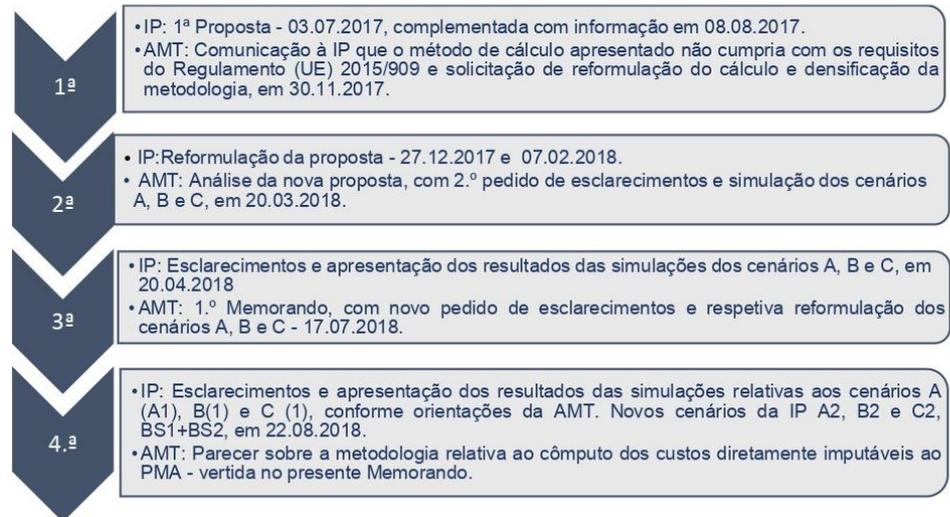
29.1. A discordância relativamente ao entendimento da AMT quanto à não elegibilidade dos gastos de consumo de energia elétrica, tendo, por iniciativa própria, gerado novos cenários A2, B2 e C2, que visam acomodar tal entendimento; e

29.2. As dificuldades na implementação imediata da exclusão dos gastos com o comboio socorro, apresentando também para esta situação dois novos cenários B1+S e B2+S.

30. A informação transmitida pela IP, em 22.08.2018, consubstanciando o entendimento da empresa relativamente às recomendações da AMT e novos cenários alternativos de fixação dos custos diretamente imputáveis, será analisada no âmbito do presente Memorando, mais precisamente nos Capítulos IV, V e VI.

31. No diagrama infra apresentamos informação sistematizada sobre as várias interações entre a AMT e a IP tendentes à definição do método de cálculo dos custos diretamente imputáveis ao PMA, em conformidade com enquadramento jurídico consagrado no Regulamento de Execução (UE) 2015/909.

Diagrama 1 - Interações entre a AMT e a IP, no âmbito do Regulamento de Execução 2015/909.



C. Cenário Macroeconómico

32. Considerando a influência da conjuntura económica na oferta e na procura de serviços de transporte de passageiros e mercadorias, importa aqui tecer uma breve alusão sobre as previsões macroeconómicas para o PIB, o Emprego/Desemprego e o Índice de Preços Harmonizado no Consumidor, nos próximos dois anos, que serviram de base para a conceção dos pressupostos relativos aos cenários de sensibilidade constantes da análise de impacto no desempenho económico dos operadores.

33. Assim, e segundo as projeções do Banco de Portugal² “...a [economia] deverá manter uma trajetória de expansão ao longo do horizonte de projeção, apresentando um ritmo de crescimento em linha com o atualmente projetado pelo Banco Central Europeu (BCE) para o conjunto da área do euro. Após um aumento de 2,7% em 2017, o produto interno bruto (PIB) português deverá crescer 2,3% em 2018, 1,9% em 2019 e 1,7% em 2020.”

34. No quadro n.º 1 apresentamos as principais projeções do Banco de Portugal para a economia portuguesa:

² Banco de Portugal “Projeções para a Economia Portuguesa: 2018-2020”, março de 2018.

Quadro n.º 1 – Projeções para a economia portuguesa: 2018-2020.

	2017	2018	2019	2020
PIB	2,7%	2,3%	1,9%	1,7%
Emprego	3,3%	1,9%	1,3%	0,9%
Taxa de desemprego	8,9%	7,3%	6,3%	5,6%
Índice de Preços Harmonizado no Consumidor	1,6%	1,2%	1,4%	1,5%

Fonte: Banco de Portugal, março de 2018.

- 35.** Com fundamento nestas previsões macroeconómicas, perspetiva-se uma conjuntura económica favorável para o setor dos transportes, pelo que em nenhum dos cenários de sensibilidade, que constam da análise de impacto da implementação do novo regime legal no desempenho económico vertida no ponto VI do presente Memorando, foram consideradas taxas de crescimento negativas dos Comboios-quilómetro (CKs) e do Volume de Negócios.

D. Análise de Impacto no Desempenho Económico da IP e dos Utilizadores

- 36.** No que diz respeito ao impacto do novo regime jurídico no desempenho económico dos operadores e da própria IP, afigura-se pertinente referir que, por força do disposto no n.º 5 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio de 2014, a AMT deve procurar a mais adequada composição dos interesses públicos em presença, realizando para o efeito, designadamente, as análises de impacto relevantes, de modo a avaliar o custo-benefício económico-financeiro e social das medidas ou soluções a adotar.
- 37.** Nesta senda, a AMT desenvolveu, conforme se pode verificar no Capítulo VI, uma análise de impacto do referido regime jurídico no desempenho económico dos operadores, que operam atualmente nos mercados de passageiros e mercadorias e que teve por base:

37.1. As demonstrações económico-financeiras dos operadores ferroviários – CP, Fertagus, Medway e Takargo – relativas ao ano de 2017;

37.2. Os custos suportados pelos operadores com a Taxa de Utilização da Infraestrutura, em 2017, conforme a informação económica disponibilizada pelos próprios operadores à AMT;

37.3. Os indicadores de atividade relativos aos anos de 2016 e 2017, com o objetivo de aferir as taxas de variação, no período em referência, do n.º de Comboios

Quilometro (CKs); do Volume de Negócios (VN) e do peso relativo dos custos com as Taxas de Utilização da Infraestrutura (TUI) na estrutura total de gastos operacionais de cada um dos operadores, aqui analisados;

Quadro n.º 2 – Evolução da atividade 2017/2016

Operadores	Var. % CKs	Var. % VN	% TUI/Gastos Operacionais (2017)
CP	0,0%	8,0%	17,1%
Fertagus	5,6%	7,0%	10,6%
Medway	2,5%	10,5%	9,7%
Takargo	5,7%	6,0%	9,9%
Média Global (*)	1%	8%	15%

Fonte: Elaborado pela AMT, com base nos dados facultados pelas empresas de transporte ferroviário

(*) média ponderada

37.4. Análise de impacto no desempenho económico dos operadores, considerando a variação dos rendimentos e dos custos com a TUI, consoante os seguintes cenários prospetivos de evolução do negócio:

- **Cenário Neutro (*ceteris paribus*)** – Tem apenas em consideração a variação dos custos com as TUI, conforme os cenários aqui referidos – A1, B1, C1, A2, B2, C2, BS+1, BS+2, nos resultados operacionais (EBITDA, EBIT) e Resultado Líquido do Exercício, considerando que os CKs e o VN são idênticos aos verificados em 2017, ou seja, são constantes;
- **Cenário Pessimista** – Avalia o impacto da variação dos custos com as TUI, conforme os cenários aqui referidos – A1, B1, C1, A2, B2, C2, BS+1, BS+2, nos resultados operacionais (EBITDA, EBIT) e Resultado Líquido do Exercício, considerando taxas de crescimento de 0% para os CKs e 2,5% para o volume de negócios (*pressuposto de melhoria dos coeficientes de ocupação*);
- **Cenário Moderado**³ – Avalia o impacto da variação dos custos com as TUI, conforme os cenários aqui referidos – A1, B1, C1, A2, B2, C2, BS+1, BS+2,

³ O Cenário Moderado é aquele que mais se aproxima, em termos médios, da dinâmica de evolução do setor ferroviário verificada em 2017.



nos resultados operacionais (EBITDA, EBIT) e Resultado Líquido do Exercício, considerando taxas de crescimento de 1% para os CKs e 7,5% para o volume de negócios; e

- **Cenário Otimista** - Avalia o impacto da variação dos custos com as TUI, conforme os cenários aqui referidos – A1, B1, C1, A2, B2, C2, BS+1, BS+2, nos resultados operacionais (EBITDA, EBIT) e Resultado Líquido do Exercício, considerando taxas de crescimento de 2,5% para os CKs e de 10% para o volume de negócios.

Por último, importa sublinhar que, por falta de informação, não se teve em consideração as elasticidades do preço na procura para os segmentos de mercado aqui analisados, pelo que os cenários prospetivos relativos à evolução do negócio não refletem o impacto da variação da TUI (preço) na procura (CKs). Não obstante, será de admitir que, relativamente ao segmento das mercadorias, o agravamento da TUI poderá resultar na perda de competitividade dos operadores, num mercado que já se encontra liberalizado.

III. O FINANCIAMENTO DO “PACOTE MÍNIMO DE ACESSO” EM 2017

38. A IP é a empresa que resulta da fusão entre a Rede Ferroviária Nacional – REFER, E.P.E. e a EP - Estradas de Portugal, S.A. (EP, S.A.), através da qual a REFER, E.P.E., incorporou, por fusão, ocorrida no dia 1 de junho de 2015, a EP, S.A., e foi transformada em sociedade anónima.
39. Revestindo a natureza de empresa pública sob forma de sociedade anónima, a IP rege-se pelo Decreto-Lei n.º 91/2015, de 29 de maio, pelos seus estatutos e pelo regime jurídico do setor público empresarial, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, pelas boas práticas de governo societário aplicáveis ao setor, pelas disposições do Código das Sociedades Comerciais, regulamentos internos e normas jurídicas nacionais e europeias subjacentes à sua atividade.
40. Nos termos do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 91/2015, a IP tem por objeto a conceção, projeto, construção, financiamento, conservação, exploração, requalificação, alargamento e modernização das redes rodoviária e ferroviária nacionais, incluindo-se nesta última o comando e o controlo da circulação.
41. No que se refere à separação contabilística das atividades desenvolvidas pela IP, constata-se que a empresa procede à separação dos Custos Totais pelos segmentos Rodovia e Ferrovia, sendo de referir que, por sua vez, este último se encontra subdividido em função das missões de Investimento, Gestão de Infraestruturas Ferroviárias e Outras Atividades Complementares⁴, que aliás está bem patente na Demonstração de Resultados, a 31.12.2017, reproduzida no Quadro n.º 3:

⁴ Os Investimentos na infraestrutura ferroviária compreendem a construção, instalação e renovação da infraestrutura, atividade desenvolvida por conta do Estado (bens que integram o domínio público ferroviário) e considerados como Investimentos de Longa Duração (ILD).

Quadro n.º 3 - Demonstração de Resultados da IP

2017	Total	Atividade Ferroviária			Atividade Rodoviária
		Ativ. Inv. Inf. Ferroviária	Ativ. Gestão Inf. Ferroviária	Out. Atividade Complementar	
Venda e serviços prestados	1 160 361 875	25 137 052	76 806 687	3637461	1 054 780 675
Indemnizações Compensatória	68 416 322	0	68416322	0	0
Custos das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	-273 642 706	-12 550 884	-3 222 279	-67123	-257 802 420
Fornecimentos e serviços externos	-253 895 486	-1 508 062	-79 554 240	-4982496	-167 850 688
Conservação, Reparação e Segurança Rede Rodoviária	-97 577 512	0	0	0	-97 577 512
Conservação, Reparação e Segurança Rede Ferroviária	-56 219 789	-8 380	-54 500 932	-1710477	
Outros FSE's	-100 098 184	-1 499 683	-25 053 308	-3272019	-70 273 174
Gastos com o pessoal	-123 345 029	-9 431 611	-75 474 597	-6519923	-31 918 898
Imparidades (perdas/reversões)	18 642 265	0	0	18301015	341 250
Provisões (aumentos/reduções)	-8 689 347	0	0	4247738	-12 937 085
Outros rendimentos e ganhos	95 591 943	0	0	15014124	80 577 819
Outros ganhos e perdas	-10 449 166	-427 072	-2 930 697	-507537	-6 583 860
Rendimentos/(Gastos) em subsidiárias e associadas	3 856 696	0	0	3856696	
Resultado antes de depreciação, gastos de financiamento e impostos	676 847 367	1 219 423	-15 968 804	32 979 955	658 616 793
Gastos/reversos de depreciação e de amortização	-276 158 680	1 219 423	-2 287 562	-201147	-274 889 394
Resultado operacional (antes de gastos e de financiamento e impostos)	400 688 687	0	-18 246 356	32 778 808	386 156 235
Juros e rendimentos similares obtidos	94 726 707	94 726 707		0	
Juros e gastos similares suportados	-352 778 487	-94 726 707	-36 594 560	-11663	-221 445 557
Resultados antes de impostos	142 636 907	0	-54 840 916	32 767 145	164 710 678
Imposto sobre o rendimento do período	-19 717 726			-19 717 726	
Resultado líquido do exercício	122 919 181	0	122 919 181		
Resultado integral	122 919 181		122 919 181		

Fonte: IP, Relatório e Contas de 2017

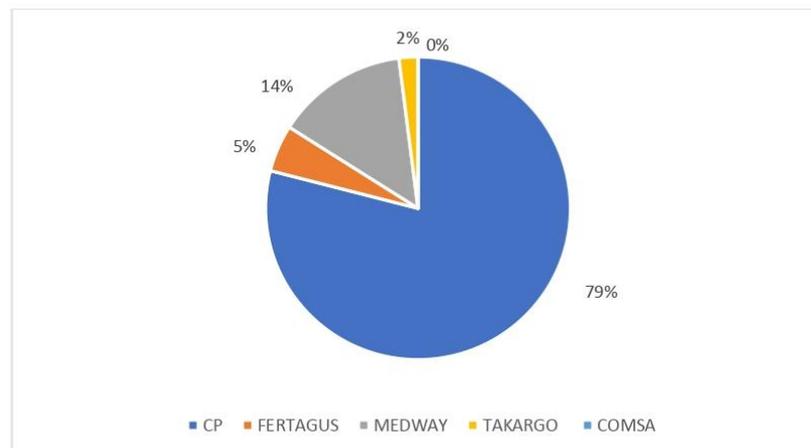
42. Conforme evidenciado na Demonstração de Resultados, a atividade de gestão da infraestrutura ferroviária apresentou um resultado operacional negativo de sensivelmente 54,8 milhões de euros, o que significa que os rendimentos provenientes da cobrança da TUI e das Indemnizações Compensatórias atribuídas pelo Estado, ao abrigo do Contrato Programa celebrado entre o Estado e a IP, em 11 de março de 2016, não são suficientes para garantir a cobertura dos custos relacionados com a prestação de serviços no âmbito da Gestão da Infraestrutura Ferroviária onde se inclui o PMA.
43. No que se refere aos rendimentos gerados pelos Serviços Ferroviários, os mesmos são provenientes da utilização de canais (tarifas), da capacidade pedida e não utilizada, e dos serviços adicionais e auxiliares que, em 2017, atingiram um montante total de 76,8 milhões de euros, menos 1,2% face ao ano anterior.
44. Mais se refere que os rendimentos dos serviços ferroviários são originados, na sua maioria, pelos serviços que compreendem todas as prestações necessárias ao efetivo exercício do direito de acesso à infraestrutura ferroviária – Pacote Mínimo de Acesso (PMA) e acesso às



infraestruturas que ligam Instalações de Serviço. A receita proveniente da Tarifa de Utilização da Infraestrutura (TUI) assume 89,3% do valor global alcançado pela IP.

45. As receitas provenientes da realização de comboios de passageiros representam sensivelmente 88% do total das receitas de utilização da infraestrutura, sendo que cerca de metade das receitas derivam de comboios urbanos e suburbanos, realizados pela CP.
46. No que diz respeito aos gastos, o PMA insere-se no âmbito da Atividade de Gestão da Infraestrutura Ferroviária e os respetivos custos totalizaram, em 2017, aproximadamente 149,1 milhões de euros, o que representa cerca de 88% dos gastos totais relacionados com a gestão da infraestrutura.
47. Os clientes da IP são a CP e a FERTAGUS, no segmento de mercado de transporte ferroviário de passageiros, e a MEDWAY e a TAKARGO, no segmento de mercado de transporte ferroviário de mercadorias, constando no Gráfico n.º 1 a informação da IP⁵ sobre a repartição da utilização da infraestrutura por Operador em 2017.

Gráfico n.º 1 – Utilização da infraestrutura por operador em 2017



⁵ Relatório e Contas 2017.

IV. ANÁLISE DOS ESCLARECIMENTOS PRESTADOS PELA IP

A. Subcontratos de Telemática

48. Conforme a análise da AMT vertida no ponto 17.4.2 do Memorando, de 16 de julho de 2018, os subcontratos celebrados pela IP, no âmbito da Telemática, suscitavam dúvidas quer quanto à sua natureza (*prestação de serviços ou aquisição de consumíveis*) quer quanto à sua elegibilidade.
49. Neste sentido, esta autoridade solicitou à IP a devida fundamentação sobre o contributo direto destes contratos para a prestação de serviços ferroviários, no âmbito do PMA, e em que medida se verifica uma relação direta entre a variação do tráfego ferroviário e dos custos associados a estes subcontratos.
50. Sobre esta matéria, a IP transmitiu informação completa sobre os contratos existentes, com identificação dos contratos, fornecedores, montantes de despesas executados, em 2016, e respetiva descrição das atividades subcontratadas, donde se conclui o seguinte:
- Aquisição de sistemas de ar condicionado (AVAC) para garantir a climatização dos sistemas e equipamentos de telecomunicações, contrato celebrado com a Ar Verde, visando a aquisição de bens móveis;
 - Aquisição de equipamentos AVAC para reposição do serviço de climatização nas salas de equipamento de telecomunicações, com a empresa Pinto & Cruz - Serviço Manutenção, SA, visando a aquisição de bens móveis;
 - Contrato de manutenção e exploração da infraestrutura de telecomunicações, com a IP Telecom, S.A.;
 - Apoio técnico de engenharia a novos projetos e ao ciclo de vida da infraestrutura de telecomunicações, com a IP Telecom, S.A.;
 - Prestação de serviços de assistência com técnica de segunda linha e manutenção preventiva aos sistemas de telecomando de energia e supervisão técnica de infraestruturas, com a EFACEC Energia-Máquinas e Equipamentos;
 - Prestação de serviços de manutenção dos sistemas de telecomando de energia e supervisão técnica de infraestruturas, com a EFACEC Energia-Máquinas e Equipamentos;
 - Contrato de manutenção ao sistema de videoconferência, com a Zelo 2000, Lda.;

- Contrato de manutenção preventiva, corretiva e de 2ª linha do sistema “Voip-Tel” (telefonía de exploração) em exploração na rede ferroviária, com a Norsigma Unipessoal, Lda.;
 - Manutenção preventiva de sistemas de telecomunicações, com a EFACEC Engenharia e Sistemas, S.A.;
 - Prestação de serviços de manutenção preventiva e corretiva ao Core (*Mobile switching Center* e equipamentos centrais integrados), com a Nokia Solutions and Networks;
 - Contrato de prestação de serviços de manutenção de sistemas de ar condicionado (AVAC) para garantir a climatização dos sistemas e equipamentos de telecomunicações, com a Aramus Instituto de Manutenção, Equipamentos e Sistemas;
 - Exploração, manutenção e desenvolvimento das infraestruturas de telecomunicações e tecnologias de Informação (ITTI) que integram o domínio público ferroviário, com a IP Telecom, S.A.;
 - Manutenção e assistência técnica à plataforma de videovigilância “Milestone”, com o MBIT - Computadores e Serviços;
 - Reparação de placas de transmissão para reposição do serviço de transmissão de suporte aos sistemas de telemática ferroviária, com a Alcatel Lucent Portugal, S.A.;
 - Manutenção e assistência técnica aos equipamentos de telecomunicações ferroviárias, com a Thales Portugal, S.A., e
 - Manutenção e assistência técnica aos equipamentos de telecomunicações ferroviárias, com a EFACEC Engenharia e Sistemas, S.A.
51. A IP refere apenas que estes subcontratos garantem o fornecimento de equipamentos e sistemas críticos à regulação da circulação, não justificando em que medida se verifica uma relação direta entre a variação do tráfego ferroviário e dos custos associados a estes subcontratos.
52. Neste sentido, e na falta de melhor fundamentação, a AMT considera que, embora os custos contabilizados na rubrica 621000003, no domínio da telemática, possam ser críticos para a regulação da circulação, os mesmos não estão diretamente relacionados com a prestação dos serviços ferroviários, isto é, não variam em função do tráfego.
53. Em 2016, os gastos suportados pela IP com os subcontratos, no âmbito da telemática, ascenderam a 7,757 mil euros.

54. Assim, os custos relativos aos subcontratos listados no ponto 50 devem ser expurgados dos custos diretamente imputáveis à exploração de serviços, por se tratarem de “*custos não elegíveis*”, na aceção da al. a), do n.º 1, do art.º 4.º do Regulamento de Execução 2015/909.

B. Ativos corpóreos

55. Em conformidade com a análise vertida no ponto 17.5.1 do Memorando, de 16 de julho de 2018, relativamente a um conjunto de ativos corpóreos⁶, cujas amortizações teriam sido contabilizadas no âmbito do PMA, a AMT concluiu, com base no disposto na alínea n), do n.º 1 do artigo 4.º do Regulamento, que a depreciação dos ativos em causa não é influenciada pelo desgaste real da infraestrutura devido à exploração do serviço ferroviário, configurando, deste modo, um custo não elegível. Logo, estes custos não devem ser considerados no apuramento dos custos diretos à escala da rede, devendo, por essa razão, a IP rever os cenários A, B, e C em conformidade com este entendimento.
56. Sobre esta matéria, a IP veio esclarecer que os custos relacionados com as amortizações dos ativos mencionados no ponto 17.5.1 do Memorando já haviam sido expurgados aquando da elaboração inicial dos cenários A, B e C.
57. Em face dos esclarecimentos prestados, a AMT reitera que estes custos se enquadram no conceito de *custos não elegíveis*, nos termos da alínea n), do n.º 1 do artigo 4.º do Regulamento de Execução, não devendo por essa razão ser imputáveis aos custos PMA.

C. Fornecimentos e Serviços Externos [Diversos]

58. Na sequência da solicitação da AMT, em 20 de março de 2018, foram analisados no âmbito do ponto 17.6 do Memorando da AMT de 16 de julho de 2018, os esclarecimentos prestados pela IP, em 20 de abril de 2018, relativamente à elegibilidade de diversas rubricas de fornecimentos e serviços externos, nomeadamente:

⁶ Sistemas de Telecomunicações; Equipamento de medição e registo; Alcoolímetro Drager; Alcoolímetro Drager 6810; Comprovador Multifuncion Fluke; Comando e regulação da circulação centralizada e em estação; Câmara termográfica Fluke TI32; Outras máquinas e instrumentos (corta relvas); Equipamento social e Mobiliário de Escritório.

59. Em resultado da referida análise, conclui-se pela divergência de entendimento entre a AMT e a IP no que se refere à elegibilidade, nos termos do Regulamento de Execução relativamente às seguintes rubricas de custos:

- 624100002 – Eletricidade Usos Diversos;
- 624220003 – Gasóleo-Equipamento;
- 626700002 – Pequeno Equipamento Mobiliário Conforto;
- 626800003 – Outros Serviços.

60. Na perspetiva da AMT, plasmada no Memorando 16.08.18, estas rubricas configuram custos não elegíveis na aceção do artigo 4.º do Regulamento de Execução 2015/909:

- **624100002 FSE- Eletricidade para Usos Diversos** – Os custos associados a esta rubrica são efetivamente necessários para garantir a exploração ferroviária no contexto do PMA. Contudo, são despesas gerais que não variam na mesma proporção com o tráfego pelo que, sem outra informação disponível, devem ser expurgados dos custos diretamente imputáveis à exploração de serviços, por se tratarem de “custos não elegíveis”, na aceção da al. d), n.º 1, artigo 4.º do Regulamento;
- **624220003 FSE-Gasóleo-Equipamento** – Estes custos estão associados ao fornecimento do PMA, acesso às infraestruturas que ligam instalações de serviços, considerando-se, no entanto, que não variam com o tráfego e que, por essa razão, devem ser expurgados dos custos diretamente imputáveis à exploração de serviços, por se tratarem de “custos não elegíveis”, na aceção da al. d), n.º 1, artigo 4.º do Regulamento;
- **626700002 FSE – Pequeno Mobilidade Conforto** – Estes custos não estão diretamente associados ao fornecimento do PMA, nem ao acesso às infraestruturas que ligam as instalações de serviços, porquanto são considerados custos não elegíveis na aceção da alínea b), n.º 1, artigo 4.º do Regulamento;
- **626800003 FSE – Outros serviços** – Tratando-se de custos relacionados com os serviços e materiais variados relativos ao funcionamento Direção de Gestão de Circulação; Centros de Comando Operacionais; Posto Comando Central; Direção de Gestão Ferroviária; e Centros Operacionais de Manutenção, a AMT considerou que, salvo melhor informação, estes custos não deveriam concorrer para o cômputo dos custos não elegíveis, sendo enquadrados na alínea d), n.º 1, artigo 4.º do Regulamento.

61. Neste sentido, a IP foi notificada, conforme o disposto no ponto 17.7 do Memorando, para proceder à revisão da metodologia aplicável aos custos não-elegíveis em conformidade com o suprarreferido entendimento da AMT, assim como dos Cenários A, B e C.
62. Desta feita, a IP apenas contra-argumentou o entendimento da AMT relativamente à rubrica Eletricidade Uso Diversos, alegando que “...os gastos de consumo de energia elétrica identificados no ponto 17.6 do Memorando (classe 624100002) devem ser considerados como elegíveis para a determinação dos custos diretos, já que estão afetos à regulação dos comboios e o seu valor é sensível à variação das solicitações da circulação.”
63. A IP visando acomodar a sua posição, isto é, a inclusão dos gastos de consumo de energia elétrica nos custos PMA, apresentou três novos cenários A2, B2, C2, em tudo semelhantes aos cenários A1, B1 e C1 que já contemplam o entendimento da AMT, plasmado no 17.6 do Memorando, de 16 de julho de 2018, exceto no que se refere ao tratamento dos gastos de consumo de energia elétrica.
64. Neste sentido, e com base na devida ponderação dos argumentos ora invocados pela IP e na reapreciação que esta Autoridade fez relativamente à imputação dos gastos com consumo de energia elétrica, que permite constatar que estes gastos foram parcialmente imputados aos setores que concorrem diretamente para a prestação de serviços PMA, constitui entendimento da AMT que os mesmos podem ser elegíveis, pelo que são de considerar os Cenários A2, B2 e C2.

D. Comboio Socorro

65. De acordo com o ponto 22 do Memorando da AMT, de 16 de julho de 2018, “...os custos de disponibilidade do comboio socorro são custos fixos que o gestor da infraestrutura tem de suportar, mesmo quando não haja circulação de comboios, e estão associados a casos específicos de força maior, acidentes e perturbações do serviço, e nesse contexto enquadram-se nos “custos não elegíveis”, na aceção da al. a), e j) do n.º 1, artigo 4.º do Regulamento.”

Neste sentido, a AMT reiterou os pressupostos dos cenários A e B relativamente à exclusão dos custos com o comboio socorro da base de custos PMA.

66. Entretanto, e considerando que a disponibilização do comboio socorro é fundamental para garantir a reposição dos serviços ferroviários em resultado de interrupções na circulação ferroviária, devido a incidentes, acidentes ferroviários ou perturbações, e sendo, nessa medida, indispensável ao funcionamento e segurança dos serviços ferroviários, a AMT desencadeou contatos com os seus congéneres europeus, nomeadamente as autoridades reguladoras que integram o IRG Rail, visando a respetiva colaboração no que se refere ao tratamento dos custos com o comboio socorro, no âmbito do PMA.

67. Desta feita, foram recebidos pela AMT os contributos de 5 autoridades reguladoras, nomeadamente da Suíça, Alemanha, Eslovénia, Bulgária e Suécia que, na sua maioria, apontam para a inexistência de um tratamento específico para este serviço no âmbito do PMA:

- Suíça

The costs for having available trains and staff in cases of emergencies and accidents are not considered as part of the Swiss train path charging system. The bearing of costs for this kind of staff, trains and their services are defined in a special service agreement between the State, the Cantons (=> districts) and the different IM;

- Alemanha:

After some investigation we can only tell you that the costs of rescue trains are generally considered while setting the charges, but that there is no particular cost category for rescue trains in the balance sheets and the cost calculations.

- Eslovénia

Due to your question we do not have information that rescue trains or respective emergency staff cost would be part of MAP in Slovenia.

- Bulgária

In Bulgaria, the costs for rescue trains are not included in the direct costs. In case of recovery of the railway infrastructure, the damages are recovered by the party responsible for their occurrence. Protocols of findings are prepared, which have to be signed by the parties involved in the event. The costs are calculated on a case-by-case basis. If no agreement is reached, the issues are dealt with by the court.

- Suécia

In Sweden, the national emergency services are in charge of rescues in the event of an accident. There is no charge for this reflected in the MAP charges. Up until 2015, there was a component in the charging system reflecting the socio-economic cost of accidents. RU:s were charged SEK 0,88 (ca. EUR 0,09) per train-km to cover this cost. This charge has since been removed.

However, the main IM is responsible for clearing the tracks if an accident or similar has taken place. RU's may have to reimburse the IM for the costs of clearing the tracks.

68. Sobre esta matéria, importa ainda mencionar que a IP, em resposta ao ofício da AMT 1916-CA/2018, não contesta o entendimento da AMT relativamente à não elegibilidade dos custos com o comboio socorro, apresentando, em alternativa, uma solução de compromisso transitória.
69. Em concreto, a IP formulou 2 cenários alternativos em que se integram nos custos elegíveis para cálculo dos custos diretos, os gastos da disponibilização do comboio socorro (B1+S e B2+S), justificando “...a difícil implementação imediata da exclusão destes gastos, sem prévia negociação com os operadores quanto ao novo contexto desta prestação de serviço, imprescindível à rápida reposição das condições de circulação.”
70. Atendendo a que a não inclusão do comboio socorro nos custos PMA poderia dar origem à interrupção dos serviços ferroviários por razões de financiamento, com prejuízo para o interesse público (*continuidade e pontualidade*), a AMT considera pertinente que o financiamento deste serviço – partilha de custos ou princípio pagador-utilizador – seja sujeito à negociação com os operadores, pelo que, neste sentido, serão equacionados os cenários B1+S e B2+S.
71. Em síntese, e em face da análise da AMT aos esclarecimentos prestados pela IP, importa salientar o seguinte:
- 71.1. Os custos relativos aos subcontratos, no âmbito da telemática, que se encontram listados no ponto 50 devem ser expurgados dos custos diretamente imputáveis à exploração de serviços, por se tratarem de “custos não elegíveis”, na aceção da al. a), do n.º 1, do artigo 4.º do Regulamento de Execução (UE) 2015/909;

71.2. Os custos com a depreciação de ativos que não provocam desgaste real na infraestrutura devido à prestação de serviços ferroviários, enquadram-se no conceito de *custos não elegíveis*, nos termos da alínea n), do n.º 1 do art.º 4.º do Regulamento de Execução, não devendo por essa razão ser imputáveis aos custos PMA;

71.3. Com base na reapreciação que a AMT fez relativamente à fundamentação da IP sobre a imputação dos gastos com consumo de energia elétrica, que se encontra vertida no ponto 62 do presente Memorando, conclui-se pela elegibilidade dos referidos gastos, sendo, por isso, de considerar os Cenários A2, B2 e C2;

71.4. Os custos de disponibilidade do comboio socorro são custos fixos que o gestor da infraestrutura tem de suportar, mesmo quando não haja circulação de comboios, e estão associados a casos específicos de força maior, acidentes e perturbações do serviço e, nesse contexto, enquadram-se nos “custos não elegíveis”, na aceção da al. a), e j) do n.º 1, artigo 4.º do Regulamento.

Sobre esta situação, a IP invoca a difícil implementação da exclusão, sem prévia negociação com os operadores quanto ao novo contexto da prestação de serviços, tendo, por essa razão, apresentado mais dois cenários alternativos, nomeadamente “B1+S” e “B2+S”, que incluem os custos com o comboio socorro.

V. CENÁRIOS DE FIXAÇÃO DOS CUSTOS PMA - *Stand alone*

72. Em face da análise da AMT sobre os esclarecimentos prestados pela IP e da *ratio* dos cenários alternativos que foram propostos pela própria empresa com vista i) à inclusão dos gastos com consumo de energia elétrica A2, B2 e C2 e ii) à adoção de uma solução de compromisso relativamente aos custos com comboio socorro (B1+S e B2+S), apresentamos no capítulo V, numa perspetiva *stand alone*, o impacto económico dos referidos cenários, em matéria de custos diretamente imputáveis ao PMA e custos não elegíveis.

73. A informação económica relativa aos vários cenários encontra-se sistematizada no Quadro n.º 4, repartida em **Custos PMA** – que, por sua vez, se encontram subdivididos por centros de custeio “*Conservação, Comando e Capacidade*” – e em **Custos não elegíveis**:

Quadro n.º 4 – Custos PMA vs. Custos não elegíveis 2016

	Cenário IP	A1	B1	C1	A2	B2	C2	B1+S	B2+S
Custos PMA	100 153 582	67 393 184	68 381 723	87 354 745	68 248 703	69 296 916	91 758 710	69 122 231	70 037 423
<i>Conservação</i>	57 141 899	36 020 540	37 009 008	55 086 239	36 293 972	37 341 375	56 444 939	37 009 008	37 341 375
<i>Comando</i>	42 040 308	30 409 563	30 409 634	31 305 425	30 989 764	30 990 575	34 348 804	31 150 141	31 731 082
<i>Capacidade</i>	971 376	963 081	963 081	963 081	964 967	964 967	964 967	963 081	964 967
Custos não-elegíveis	49 023 244	81 783 642	80 795 103	61 822 081	80 928 124	79 879 911	57 418 117	80 054 596	79 139 494
Totais	149 176 826	149 176 826	149 176 827	149 176 917					

74. Afigura-se pertinente referir que os Custos PMA, numa lógica de troço de linha, estão organizados em 5 subsetores⁷ distintos, que serviram de base para a análise da AMT, com base na amostragem do troço de linha 0808 e posterior conceção dos cenários:

- W1 – Comando da Circulação
- W2 – Instalações Elétricas
- W3 – Valor operacional dos troços
- W4 – Instalações de segurança e comunicação
- W5 – Edifícios das estações e custos afins

⁷As atividades que integram os diferentes subsetores constam do Anexo II.

75. Os cenários A1, B1 e C1 têm como denominador comum a exclusão do sector W5 - Edifícios das estações e custos afins (edifício técnico e de controlo e plataformas de acesso) e diversas subcontas da rubrica de Fornecimentos e Serviços Externos que, na sua maioria, tinham sido já excluídas no âmbito do **Diretório de Rede 2018**, relativamente às quais não existe qualquer margem de dúvidas quanto ao seu tratamento no âmbito do Regulamento de Execução.
76. Os cenários A1 e B1 têm em comum, para além da exclusão do subsector W5 e das rubricas de FSE referidas no ponto anterior, a exclusão dos subsectores W1 e W2, nomeadamente dos serviços do comboio socorro (W1) e dos postos de catenária e transformadores e subestações (W2).
77. Os subsectores W3 e W4 foram objeto de tratamento diferenciado no âmbito dos Cenários A1 (*exclusão 100%*) e B1 (*exclusão 95%*) que, embora ambos se baseiam na exclusão dos custos associados a estes subsectores – W3: taludes, pontes, túneis, aquedutos e W4 - sistemas de sinalização, *CONVEL* e telecomunicações - , diferem quanto às taxas de exclusão de 100%, no caso do Cenário A1 e de 95%, no caso do Cenário B1.
78. Comparativamente à proposta da IP, apresentada em 27.12.2017, que se identifica como “Cenário IP”, verifica-se o seguinte:
- 78.1.** Os cenários da AMT, preconizam a redução dos Custos PMA mais precisamente de 100.153.582 € (Cenário IP) para 67.393.184 €, no caso do Cenário A1, 68.381.723 €, no caso do Cenário B1, e 87.354.745 €, no caso do Cenário C1;
- 78.2.** A razão para as diferenças dos resultados alcançados relativamente a cada um dos cenários decorre, essencialmente, da interpretação mais restritiva que se possa fazer do Regulamento de Execução (UE) 2015/909, sendo de referir que, apesar de tal diferença, os Cenários A1 e B1 produzem resultados muito semelhantes;
- 78.3.** No universo dos custos PMA, verifica-se que a proposta a AMT, materializada nos cenários A1, B1 e C1, tem maior impacto ao nível dos custos com a Conservação, salientando-se que em conformidade com o Cenário 1, que se afigura como o mais

penalizador para a IP, a redução dos custos de Conservação, mais precisamente dos subsetores W3 e W4, pode atingir os 37%;

78.4. Os cenários A2, B2 e C2 são em tudo semelhante aos cenários A1, B1 e C1, com a diferença de que nestes novos cenários da IP foram incluídos os gastos com consumo de energia, pelo que se reiteram as conclusões relativas aos cenários da AMT, com as devidas adaptações; e

78.5. Os cenários B1+S e B2+S são em tudo semelhante aos cenários B1 e B2, com exceção da inclusão, a título provisório, dos custos com o comboio socorro, pelo que se reiteram as conclusões relativas aos cenários B1 e B2, com as devidas adaptações.

79. Com fundamento nos resultados alcançados podemos concluir que as reduções dos custos PMA, no âmbito dos Cenários A1, B1, A2, B2, B1+S e B2+S podem ser explicadas, em boa medida, pela exclusão total dos custos relacionados com os postos de catenária e transformadores, subestações e total/parcial dos custos com taludes, pontes, túneis, aquedutos, sistemas de sinalização, *CONVEL* e telecomunicações.

80. A este propósito, convém realçar os princípios consagrados no Regulamento de Execução (UE) 2015/909, os quais refletem a jurisprudência vertida no Acórdão do Tribunal de Justiça da UE no processo C-512/10⁸, Comissão/Polónia, nomeadamente:

- *O gestor de infraestrutura só deverá ser autorizado a incluir no cálculo dos seus custos diretos os custos que possa demonstrar, com objetividade e rigor, serem causados diretamente pela exploração do serviço ferroviário;*
- *O desgaste dos sinais de via e dos postos de sinalização não varia com o tráfego, pelo que não deverá ser objeto de uma taxa baseada nos custos diretos;*
- *Certos elementos, como a infraestrutura dos aparelhos de via, estão sujeitos a desgaste em resultado da exploração do serviço ferroviário, devendo, por conseguinte, ser parcialmente objeto de uma taxa baseada nos custos diretos;*

⁸ ECLI:UE:C:2013:338, n.º 82, 83 e 84.

- Os equipamentos de alimentação de energia elétrica, tais como cabos ou transformadores, não estão geralmente sujeitos a desgaste em resultado da exploração do serviço ferroviário. Não estão também sujeitos a atrito nem a outros impactos causados pelo serviço ferroviário. Por conseguinte, os custos destes não deverão ser incluídos no cálculo dos custos diretamente imputáveis à exploração do serviço ferroviário;
- No entanto, os comboios, quando utilizam tração elétrica, desgastam o meio de contacto (o fio de contacto ou o terceiro carril eletrificado) devido à fricção e aos arcos elétricos. Por conseguinte, uma parte dos custos de manutenção e renovação destes meios de contacto poderá ser considerada diretamente imputável à exploração do serviço ferroviário; e
- Os custos de manutenção e renovação de outras componentes do equipamento da catenária podem igualmente agravar-se em resultado da circulação de comboios, que gera tensões mecânicas e elétricas.”

81. Nos gráficos n.º 2 e n.º 3 apresentamos a comparação entre os custos diretos e os custos não elegíveis relativos a cada um dos cenários, aqui em referência, por contraposição com os limites máximo⁹ para os custos PMA (gráfico n.º 2) e mínimo¹⁰ para os custos não elegíveis (gráfico n.º 3):

Gráfico n.º 2 - Custos PMA 2016

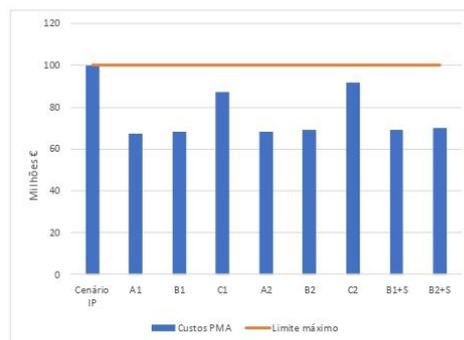
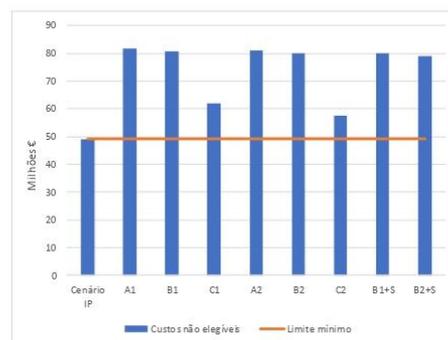


Gráfico n.º 3 – Custos não elegíveis 2016



⁹ O limite máximo corresponde ao montante total de Custos PMA da proposta da IP, de dezembro de 2017.

¹⁰ O limite mínimo corresponde ao montante total de custos não elegíveis da proposta da IP, de dezembro de 2017.

82. Da análise do gráfico 2, podemos concluir que os custos PMA correspondentes ao “Cenário IP”, de 27.12.2017, estão sobreavaliados na medida em que ultrapassam largamente os montantes de Custos PMA apurados para os vários cenários aqui em estudo.
83. Comparativamente ao “Cenário IP”, de 27.12.2017, qualquer um dos cenários alternativos conduz à redução dos custos PMA e que esta redução tanto será maior quanto mais restritiva for a interpretação do Regulamento de Execução (UE) 2015/909 relativamente aos custos não elegíveis, conforme se conclui pela leitura e do Gráfico 3.
84. No quadro seguinte, apresentamos o impacto dos supramencionados cenários nos valores do Custo Unitário Direto, com ou sem tração elétrica, referindo que os mesmos podem vir ou não a corresponder à Taxa de Utilização da Infraestrutura, mediante a capacidade do mercado suportar sobretaxas:

Quadro n.º 5 – Custo unitário direto

	DR 2018	Cenário IP	A1	B1	C1	A2	B2	C2	B1+S	B2+S
Custos Médio	1,87	2,72	1,85	1,86	2,40	1,87	1,90	2,51	1,90	1,92
Var. %		45%	-1%	-1%	28%	0%	2%	34%	2%	3%
Sem tração elétrica	1,16	2,51	1,65	1,68	2,16	1,67	1,70	2,28	1,70	1,72
Var. %		116%	42%	45%	86%	44%	47%	97%	47%	48%
Com tração elétrica	2,02	2,76	1,87	1,89	2,41	1,89	1,92	2,53	1,91	1,94
Var. %		37%	-7%	-6%	19%	-6%	-5%	25%	-5%	-4%

85. Mais se refere que em virtude do novo modelo se perspetiva uma maior aproximação do tarifário com ou sem tração elétrica (*embora este seja ainda menos dispendioso*) ao custo unitário direto, o que não sucede atualmente.

VI. ANÁLISE DE IMPACTO

86. Nos termos do n.º 5 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio de 2014, a AMT deve procurar a mais adequada composição dos interesses públicos em presença, realizando para o efeito, designadamente, as análises de impacto relevantes, de modo a avaliar o custo-benefício económico-financeiro e social das medidas ou soluções a adotar.

87. A análise de sensibilidade teve por referência as demonstrações financeiras dos operadores de transporte ferroviário que operam na Rede Ferroviária Nacional, cuja situação económica, em 31.12.2017, era a seguinte:

87.1. CP – Em 2017, os custos suportados com a TUI situaram-se em 56,1 milhões de euros, representando cerca de 17% do total de gastos operacionais. Apesar de o *EBITDA* ter sido de 20,8 milhões de euros, a CP encerrou o exercício económico com prejuízos operacionais negativos da ordem dos 35,4 milhões de euros (EBIT) e consequentemente com um Resultado Líquido do Exercício de -111,8 milhões de euros.

87.2. FERTAGUS - Em 2017, os custos suportados com a TUI, reportados no Relatório e Contas 2017, situaram-se em 3,1 milhões de euros, representando cerca de 11% do total de gastos operacionais. Com base nas demonstrações financeiras verifica-se que a empresa obteve um desempenho económico positivo, com resultados operacionais positivos, quer em termos de *EBITDA* (+1,8 milhões de euros), quer EBIT (+1,1 milhões de euros). O resultado líquido do exercício foi igualmente positivo de 889 milhares de euros;

87.3. MEDWAY - Em 2017, os custos suportados com a TUI foram de 16,6 milhões de euros, representando cerca de 9,7 % do total de gastos operacionais. Com base nas demonstrações financeiras verifica-se que a empresa obteve um desempenho económico positivo, com resultados operacionais positivos, quer em termos de *EBITDA* (+16,6 milhões de euros), quer EBIT (+367 milhares de euros). O resultado líquido do exercício foi igualmente positivo de 267 milhares de euros; e

87.4. TAKARGO - Em 2017, os custos suportados com a TUI foram de 1,3 milhões de euros, representando cerca de 9,9 % do total de gastos operacionais. Com base nas demonstrações financeiras verifica-se que a empresa obteve um desempenho

económico negativo, registando apenas resultado positivo ao nível do EBITDA (+1,2 milhões de euros). O EBIT e o resultado líquido do exercício foram negativos de -274 milhares de euros e - 872 milhares de euros, respetivamente.

88. Neste contexto, importa referir que não se afigura, ainda, possível estimar a totalidade dos impactos na exploração dos serviços públicos ferroviários de passageiros por parte da CP-Comboios de Portugal, tendo em conta que está em curso a **elaboração** do respetivo contrato de serviço público, no âmbito do Regulamento (UE) 2016/2338 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016, que altera o Regulamento (CE) n.º 1370/2007, no que respeita à abertura do mercado nacional de serviços de transporte ferroviário de passageiros, e da Diretiva (UE) 2016/2370 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016, que altera a Diretiva 2012/34/UE, no que respeita à abertura do mercado nacional de transporte ferroviário de passageiros.

Do mesmo modo, no caso da FERTAGUS, encontra-se em renegociação o respetivo contrato, no âmbito do Despacho n.º 3064/2018, de 15 de março de 2018, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 60, de 26 de março de 2018.

89. Não obstante, e considerando que os dados disponíveis sobre o desempenho dos operadores, em 2016, permitem quantificar, pelo menos, o impacto nos respetivos resultados operacionais da alteração dos custos com a Taxa de Utilização da Infraestrutura, a AMT desenvolveu uma análise de impacto do referido regime jurídico no desempenho económico dos operadores, cujos resultados são apresentados nos Quadros n.ºs 6, 7, 8 e 9.

A. Do impacto nos operadores de transporte ferroviário

89.1. Cenário *Ceteris Paribus* (CK 0%, VN 0%), em conformidade com os resultados alcançados:

➤ CP

- Os cenários A1, B1, A2, B2, B1+S e B2+S consubstanciam uma redução dos gastos com a TUI, que pode variar entre os -4% e -1% e que se repercute positivamente no EBITDA. Independentemente da redução de custos e da melhoria dos resultados operacionais subjacentes a estes cenários, o EBIT e o Resultado Líquido do Exercício manter-se-ão negativos.



- Relativamente aos cenários C1 e C2, os custos com a TUI sofreriam um agravamento de respetivamente 24% e 30%, com a deterioração dos resultados operacionais que ao nível do EBITDA situar-se-iam em -64% (C1) e -80% (C2). A situação económica da CP seria consideravelmente agravada.

➤ FERTAGUS

- Os cenários A1, B1, A2, B2, B1+S e B2+S consubstanciam um aumento de gastos com a TUI, que pode variar entre 6% e 9%, e, por conseguinte, na deterioração do EBITDA, entre -16% e -10%. Não obstante, o EBIT e o Resultado Líquido do Exercício manter-se-ão positivos.
- Relativamente aos cenários C1 e C2, os custos com a TUI sofreriam um agravamento ainda superior de respetivamente 36% e 43%, com a deterioração substancial dos resultados operacionais e com repercussões ao nível do equilíbrio económico da empresa, já que o EBIT e o Resultado Líquido do Exercício passariam a negativos e, portanto, a empresa estaria numa situação deficitária.

➤ MEDWAY

- Os cenários A1, B1, A2, B2, B1+S e B2+S consubstanciam um agravamento dos custos com a TUI entre 43% e 48%, com consequências ao nível do EBITDA, que apesar de se manter positivo, sofre uma deterioração entre os 16% e 18%. O EBIT e o Resultado Líquido do Exercício passam a ser negativos, pelo que o aumento da TUI resulta numa situação deficitária para a MEDWAY.
- Relativamente aos cenários C1 e C2, os custos com a TUI sofreriam um agravamento de respetivamente 78% e 87%, com a deterioração do EBITDA de 33% (C1) e 36% (C2), que apesar do aumento se mantém positivo. No entanto, o EBIT e o Resultado Líquido do Exercício passariam a ser negativos, pelo que o aumento da TUI resultaria numa situação deficitária para a MEDWAY.

➤ TAKARGO

- Os cenários A1, B1, A2, B2, B1+S e B2+S consubstanciam um agravamento dos custos com a TUI entre 21% e 26%, com consequências ao nível do EBITDA, que apesar de se manter positivo, sofre uma deterioração entre os 22% e 28%. O EBIT

e o Resultado Líquido do Exercício passam a ser negativos, pelo que o aumento da TUI resulta numa situação deficitária para a TAKARGO.

- Relativamente aos cenários C1 e C2, os custos com a TUI sofreriam um agravamento de respetivamente 59% e 68%, com a deterioração do EBITDA de 61% (C1) e 71% (C2), que apesar do aumento se mantém positivo. No entanto, o EBIT e o Resultado Líquido do Exercício passariam a ser negativos, pelo que o aumento da TUI resultaria numa situação deficitária para a TAKARGO.

No quadro n.º 6 apresentamos de forma sistematizada os resultados da análise de impacto dos cenários nos operadores ferroviários:

Quadro n.º 6 – Cenário Ceteris Paribus (0% CK, VN 0%)

	2017	A1	B1	C1	A2	B2	C2	B1+S	B2+S
CP Comboios de Portugal, S.A.									
Gastos TUI	56 175 213	53 765 764	54 380 380	69 399 141	54 348 338	55 222 200	72 894 585	54 962 954	55 804 774
Var. %		-4%	-3%	24%	-3%	-2%	30%	-2%	-1%
EBITDA	20 818 532	23 227 981	22 613 366	7 594 605	22 645 407	21 771 546	4 099 160	22 030 791	21 188 972
Var. %		12%	9%	-64%	9%	5%	-80%	6%	2%
EBIT	-35 467 293	-33 057 844	-33 672 459	-48 691 220	-33 640 418	-34 514 279	-52 186 665	-34 255 034	-35 096 853
Var. %		-7%	-5%	37%	-5%	-3%	47%	-3%	-1%
Resultado Líquido Exercício	-111 895 471	-109 486 022	-110 100 637	-125 119 398	-110 068 596	-110 942 457	-128 614 843	-110 683 212	-111 525 031
Var. %		-2%	-2%	12%	-2%	-1%	15%	-1%	0%
FERTAGUS									
Gastos TUI	3 154 856	3 328 450	3 364 049	4 289 607	3 364 049	3 417 446	4 503 198	3 399 647	3 453 045
Var. %		6%	7%	36%	7%	8%	43%	8%	9%
EBITDA	1 826 870	1 653 276	1 617 678	692 120	1 617 678	1 564 280	478 529	1 582 080	1 528 682
Var. %		-10%	-11%	-62%	-11%	-14%	-74%	-13%	-16%
EBIT	1 125 796	952 202	916 604	-8 955	916 604	863 206	-222 545	881 005	827 608
Var. %		-15%	-19%	-101%	-19%	-23%	-120%	-22%	-26%
Resultado Líquido Exercício	888 592	714 998	679 399	-246 159	679 399	626 002	-459 749	643 801	590 403
Var. %		-20%	-24%	-128%	-24%	-30%	-152%	-28%	-34%
MEDWAY									
Gastos TUI	6 979 568	9 627 760	9 735 867	12 421 910	9 731 709	9 887 633	13 045 605	9 839 816	9 991 582
Var. %		38%	39%	78%	39%	42%	87%	41%	43%
EBITDA	16 686 069	14 037 877	13 929 770	11 243 727	13 933 928	13 778 004	10 620 032	13 825 821	13 674 055
Var. %		-16%	-17%	-33%	-16%	-17%	-36%	-17%	-18%
EBIT	367 836	-2 280 355	-2 388 462	-5 074 506	-2 384 304	-2 540 228	-5 698 200	-2 492 411	-2 644 177
Var. %		-720%	-749%	-1480%	-748%	-791%	-1649%	-778%	-819%
Resultado Líquido Exercício	267 497	-2 380 693	-2 488 799	-5 174 842	-2 484 639	-2 640 562	-5 798 533	-2 592 743	-2 744 508
Var. %		-990%	-1030%	-2035%	-1029%	-1087%	-2268%	-1069%	-1126%
TAKARGO									
Gastos TUI	1 315 024	1 594 715	1 623 710	2 087 627	1 614 045	1 643 040	2 203 606	1 643 040	1 662 370
Var. %		21%	23%	59%	23%	25%	68%	25%	26%
EBITDA	1 258 731	979 040	950 045	486 128	959 710	930 715	370 149	930 715	911 385
Var. %		-22%	-25%	-61%	-24%	-26%	-71%	-26%	-28%
EBIT	-274 968	-554 659	-583 654	-1 047 571	-573 989	-602 984	-1 163 550	-602 984	-622 314
Var. %		102%	112%	281%	109%	119%	323%	119%	126%
Resultado Líquido Exercício	-872 529	-1 152 220	-1 181 215	-1 645 132	-1 171 550	-1 200 545	-1 761 111	-1 200 545	-1 219 875
Var. %		32%	35%	89%	34%	38%	102%	38%	40%

89.2. Cenário Pessimista (CK 0%, VN 2,5%), em conformidade com os resultados alcançados:

➤ CP

- Os cenários A1, B1, A2, B2, B1+S e B2+S consubstanciam uma redução dos gastos com a TUI, que pode variar entre os -4% e -1% e que se repercute positivamente no EBITDA. Independentemente da melhoria dos resultados operacionais resultante da redução dos custos com a TUI e do incremento do volume de negócios, em 2,5%, o EBIT e o Resultado Líquido do Exercício manter-se-ão negativos.
- Relativamente aos cenários C1 e C2, os custos com a TUI sofreriam um agravamento de respetivamente 24% e 30%, com a deterioração dos resultados operacionais, que ao nível do EBITDA situar-se-iam em -32% (C1) e -49% (C2). Comparativamente ao cenário “*ceteris paribus*”, a redução do EBITDA é menos acentuada, uma vez que o incremento do Volume de Negócios, em 2,5%, subjacente ao cenário pessimista amortiza, em parte, o agravamento dos custos com a TUI. Não obstante, a situação económica da CP manter-se-ia deficitária.

➤ FERTAGUS

- Os cenários A1, B1, A2, B2, B1+S e B2+S consubstanciam um aumento de gastos com a TUI, que pode variar entre 6% e 9%, que, no entanto, acaba por ser compensada quer em termos de resultados operacionais (EBITDA e EBIT), quer do Resultado Líquido do Exercício, em virtude do incremento do Volume de Negócios em 2,5%.
- Relativamente aos cenários C1 e C2, os custos com a TUI sofreriam um agravamento ainda superior de respetivamente 36% e 43%. Comparativamente ao cenário “*ceteris paribus*”, a redução do EBITDA é menos acentuada, uma vez que o incremento do Volume de Negócios, em 2,5%, subjacente ao cenário pessimista amortiza, em parte, o agravamento dos custos com a TUI. Apesar disso, o agravamento dos custos tem impacto ao nível do EBIT e Resultado Líquido do Exercício, sem, no entanto, conduzir a uma situação de desequilíbrio económico.

➤ **MEDWAY**

- Os cenários A1, B1, A2, B2, B1+S e B2+S consubstanciam um agravamento dos custos com a TUI entre 38% e 43%, com consequências no EBITDA e EBIT, que apesar do incremento do Volume de Negócios, em 2,5%, sofreriam uma deterioração, com reflexos ao nível do Resultado Líquido do Exercício que passaria a valores negativos.
- Relativamente aos cenários C1 e C2, os custos com a TUI sofreriam um agravamento de respetivamente 78% e 87%, com consequências no EBITDA e EBIT, que apesar do incremento do Volume de Negócios, em 2,5%, sofreriam uma deterioração, com reflexos ao nível do Resultado Líquido do Exercício que passaria a valores negativos.

➤ **TAKARGO**

- Os cenários A1, B1, A2, B2, B1+S e B2+S consubstanciam um agravamento dos custos com a TUI entre 21% e 26%. No que se refere aos resultados operacionais da empresa, o agravamento de custos é, em certa medida, compensado pelo aumento do volume de negócios, em 2,5%, perspetivando-se, neste cenário, uma ligeira melhoria do EBITDA. No entanto, a melhoria dos rendimentos da empresa não se demonstra suficiente para amortizar o impacto resultante do aumento da TUI, nem ancorar o desempenho económico da TAKARGO, uma vez que o EBIT e o Resultado Líquido do Exercício seriam negativos.
- Relativamente aos cenários C1 e C2, os custos com a TUI sofreriam um agravamento de respetivamente 59% e 68%, com consequências no EBITDA e EBIT, que apesar do incremento do Volume de Negócios, em 2,5%, sofreriam uma deterioração, com reflexos ao nível do Resultado Líquido do Exercício que passaria a valores negativos.

No quadro n.º 7 apresentamos de forma sistematizada os resultados da análise de impacto dos cenários nos operadores ferroviários:

Quadro n.º 7 – Cenário Pessimista (CK 0%, VN + 2,5%)

	2017	A1	B1	C1	A2	B2	C2	B1+S	B2+S
CP Comboios de Portugal, S.A.									
Gastos TUI	56 175 213	53 765 764	54 380 380	69 399 141	54 348 338	55 222 200	72 894 585	54 962 954	55 804 774
Var. %		-4%	-3%	24%	-3%	-2%	30%	-2%	-1%
EBITDA	20 818 532	29 694 237	29 079 621	14 060 861	29 111 663	28 237 801	10 565 416	28 497 047	27 655 227
Var. %		43%	40%	-32%	40%	36%	-49%	37%	33%
EBIT	-35 467 293	-26 591 588	-27 206 204	-42 224 964	-27 174 162	-28 048 024	-45 720 409	-27 788 778	-28 630 598
Var. %		-25%	-23%	19%	-23%	-21%	29%	-22%	-19%
Resultado Líquido Exercício	-111 895 471	-103 019 766	-103 634 382	-118 653 142	-103 602 340	-104 476 202	-122 148 587	-104 216 956	-105 058 776
Var. %		-8%	-7%	6%	-7%	-7%	9%	-7%	-6%
FERTAGUS									
Gastos TUI	3 154 856	3 328 450	3 364 049	4 289 607	3 364 049	3 417 446	4 503 198	3 399 647	3 453 045
Var. %		6%	7%	36%	7%	8%	43%	8%	9%
EBITDA	1 826 870	2 420 419	2 384 820	1 459 262	2 384 820	2 331 423	1 245 672	2 349 222	2 295 824
Var. %		32%	31%	-20%	31%	28%	-32%	29%	26%
EBIT	1 125 796	1 719 345	1 683 746	758 188	1 683 746	1 630 349	544 597	1 648 148	1 594 750
Var. %		53%	50%	-33%	50%	45%	-52%	46%	42%
Resultado Líquido Exercício	888 592	1 482 140	1 446 542	520 983	1 446 542	1 393 144	307 393	1 410 943	1 357 546
Var. %		67%	63%	-41%	63%	57%	-65%	59%	53%
MEDWAY									
Gastos TUI	6 979 568	9 627 760	9 735 867	12 421 910	9 731 709	9 887 633	13 045 605	9 839 816	9 991 582
Var. %		38%	39%	78%	39%	42%	87%	41%	43%
EBITDA	16 686 069	15 856 880	15 748 773	13 062 730	15 752 931	15 597 007	12 439 035	15 644 824	15 493 058
Var. %		-5%	-6%	-22%	-6%	-7%	-25%	-6%	-7%
EBIT	2 621 199	1 792 010	1 683 903	-1 002 140	1 688 061	1 532 137	-1 625 835	1 579 954	1 428 188
Var. %		-32%	-36%	-138%	-36%	-42%	-162%	-40%	-46%
Resultado Líquido Exercício	267 497	-561 691	-669 797	-3 355 839	-665 637	-821 559	-3 979 530	-773 741	-925 505
Var. %		-310%	-350%	-1355%	-349%	-407%	-1588%	-389%	-446%
TAKARGO									
Gastos TUI	1 315 024	1 594 715	1 623 710	2 087 627	1 614 045	1 643 040	2 203 606	1 643 040	1 662 370
Var. %		21%	23%	59%	23%	25%	68%	25%	26%
EBITDA	1 258 731	1 281 684	1 252 689	788 772	1 262 354	1 233 359	672 793	1 233 359	1 214 029
Var. %		2%	0%	-37%	0%	-2%	-47%	-2%	-4%
EBIT	-274 968	-252 015	-281 010	-744 927	-271 345	-300 340	-860 906	-300 340	-319 670
Var. %		-8%	2%	171%	-1%	9%	213%	9%	16%
Resultado Líquido Exercício	-872 529	-849 576	-878 571	-1 342 488	-868 906	-897 901	-1 458 467	-897 901	-917 231
Var. %		-3%	1%	54%	0%	3%	67%	3%	5%

89.3. Cenário Moderado (CK 1%, VN 7,5%), em conformidade com os resultados alcançados:

➤ CP

- Mesmo considerando o aumento dos CK's, em 1%, a CP, no contexto dos cenários A1, B1, A2, B2, B1+S e B2+S, beneficiaria de uma ligeira redução dos gastos com a TUI. No que se refere ao impacto nos resultados operacionais, resultante do efeito conjugado dos custos com a TUI e do incremento Volume de Negócios, em 7,5%, verificar-se-ia uma melhoria substancial do EBITDA que, ainda, assim, seria insuficiente para gerar excedentes económicos, uma vez que, apesar da redução dos prejuízos, o EBIT e o Resultado Líquido do Exercício manter-se-iam negativos.
- Relativamente aos cenários C1 e C2, os custos com a TUI sofreriam um agravamento de respetivamente 25% e 31%, já considerando o aumento dos CK's em 1%. No que se refere ao impacto nos resultados operacionais, resultante do efeito conjugado dos custos com a TUI e do incremento Volume de Negócios, em 7,5%, verificar-se-ia uma diminuta melhoria do EBITDA, sem expressão significativa no EBIT e no Resultado Líquido do Exercício, que apesar da ligeira redução dos prejuízos manter-se-iam negativos.

➤ FERTAGUS

- Os cenários A1, B1, A2, B2, B1+S e B2+S consubstanciam um aumento de gastos com a TUI, que já quantificando o efeito do aumento dos CK's, em 1%, podem oscilar entre os 7% e 11%. Não obstante, e conforme os pressupostos económicos subjacentes a este cenário, os resultados operacionais e o resultado líquido do exercício seriam consideravelmente melhorados, em virtude do incremento prospetivado do volume de negócios em 7,5%.
- Relativamente aos cenários C1 e C2, os custos com a TUI sofreriam um agravamento ainda superior de respetivamente 37% e 44%. Não obstante, e conforme os pressupostos económicos subjacentes a este cenário, os resultados operacionais e o resultado líquido do exercício seriam melhorados, em virtude do incremento prospetivado do volume de negócios em 7,5%.

➤ **MEDWAY**

- Os cenários A1, B1, A2, B2, B1+S e B2+S consubstanciam um agravamento dos custos com a TUI entre 39% e 45%, no pressuposto adicional de aumento dos CK's, em 1%. Em virtude do aumento do Volume de Negócios, em 7,5%, os resultados operacionais não seriam penalizados pelo acréscimo de custos, perspetivando-se, por este motivo, a melhoria do EBITDA, EBIT e Resultado Líquido do Exercício.
- Relativamente aos cenários C1 e C2, os custos com a TUI sofreriam um agravamento de respetivamente 80% e 89%. Embora este cenário tenha como pressuposto base o aumento do Volume de Negócios em 7,5%, o agravamento dos custos com a TUI neutraliza o efeito do rendimento, uma vez que, apesar de manterem positivos, se verificaria a deterioração do EBITDA, do EBIT e do Resultado Líquido do Exercício.

➤ **TAKARGO**

- Os cenários A1, B1, A2, B2, B1+S e B2+S consubstanciam um agravamento dos custos com a TUI entre 22% e 38%, no pressuposto adicional de aumento dos CK's. Em virtude do aumento do Volume de Negócios, em 7,5%, perspetiva-se a melhoria do EBITDA que, no entanto, não se reflete no EBIT nem no Resultado Líquido do Exercício, uma vez que nos cenários analisados o Resultado Líquido do Exercício seria negativo.
- Relativamente aos cenários C1 e C2, os custos com a TUI sofreriam um agravamento de respetivamente 60% e 69%, com repercussões negativas ao nível do EBITDA uma vez que, mesmo num cenário do aumento do volume de negócios de 10%, o EBITDA registaria uma melhoria pouco expressiva de 9% (C1) e 0% (C2). O EBIT e o Resultado Líquido do Exercício registariam quebras significativas, passando a valores negativos.

No quadro n.º 8 apresentamos de forma sistematizada os resultados da análise de impacto dos cenários nos operadores ferroviários:

Quadro n.º 8 - Cenário Moderado (CK +1%, VN +7,5%)

	2017	A1	B1	C1	A2	B2	C2	B1+S	B2+S
CP Comboios de Portugal, S.A.									
Gastos TUI	56 175 213	54 303 422	54 924 184	70 093 132	54 348 338	55 774 422	73 623 531	55 512 584	56 362 821
Var. %		-3%	-2%	25%	-3%	-1%	31%	-1%	0%
EBITDA	20 818 532	42 089 090	41 468 328	26 299 380	42 044 173	40 618 090	22 768 981	40 879 928	40 029 690
Var. %		102%	99%	26%	102%	95%	9%	96%	92%
EBIT	-35 467 293	-14 196 735	-14 817 497	-29 986 445	-14 241 652	-15 667 735	-33 516 844	-15 405 897	-16 256 135
Var. %		-60%	-58%	-15%	-60%	-56%	-5%	-57%	-54%
Resultado Líquido Exercício	-111 895 471	-90 624 913	-91 245 675	-106 414 623	-90 669 830	-92 095 913	-109 945 022	-91 834 075	-92 684 313
Var. %		-19%	-18%	-5%	-19%	-18%	-2%	-18%	-17%
FERTAGUS									
Gastos TUI	3 154 856	3 361 735	3 397 689	4 332 503	3 397 689	3 451 621	4 548 230	3 433 644	3 487 575
Var. %		7%	8%	37%	8%	9%	44%	9%	11%
EBITDA	1 826 870	3 921 419	3 885 465	2 950 651	3 885 465	3 831 533	2 734 924	3 849 510	3 795 579
Var. %		115%	113%	62%	113%	110%	50%	111%	108%
EBIT	1 125 796	3 220 345	3 184 391	2 249 577	3 184 391	3 130 459	2 033 850	3 148 436	3 094 505
Var. %		186%	183%	100%	183%	178%	81%	180%	175%
Resultado Líquido Exercício	888 592	2 983 141	2 947 186	2 012 372	2 947 186	2 893 255	1 796 646	2 911 232	2 857 300
Var. %		236%	232%	126%	232%	226%	102%	228%	222%
MEDWAY									
Gastos TUI	6 979 568	9 724 038	9 833 226	12 546 129	9 829 026	9 986 509	13 176 061	9 938 214	10 091 498
Var. %		39%	41%	80%	41%	43%	89%	42%	45%
EBITDA	16 686 069	19 407 202	19 298 014	16 585 110	19 302 213	19 144 730	15 955 179	19 193 025	19 039 742
Var. %		16%	16%	-1%	16%	15%	-4%	15%	14%
EBIT	2 621 199	5 342 332	5 233 144	2 520 240	5 237 343	5 079 860	1 890 309	5 128 155	4 974 872
Var. %		104%	100%	-4%	100%	94%	-28%	96%	90%
Resultado Líquido Exercício	267 497	2 988 631	2 879 444	166 542	2 883 646	2 726 164	-463 386	2 774 461	2 621 179
Var. %		1017%	976%	-38%	978%	919%	-273%	937%	880%
TAKARGO									
Gastos TUI	1 315 024	1 610 662	1 639 947	2 108 503	1 630 185	1 659 470	2 225 642	1 659 470	1 678 993
Var. %		22%	25%	60%	24%	26%	69%	26%	28%
EBITDA	1 258 731	1 871 025	1 841 741	1 373 184	1 851 502	1 822 217	1 256 045	1 822 217	1 802 694
Var. %		49%	46%	9%	47%	45%	0%	45%	43%
EBIT	-274 968	337 326	308 042	-160 515	317 803	288 518	-277 654	288 518	268 995
Var. %		-223%	-212%	-42%	-216%	-205%	1%	-205%	-198%
Resultado Líquido Exercício	-872 529	-260 235	-289 519	-758 076	-279 758	-309 043	-875 215	-309 043	-328 566
Var. %		-70%	-67%	-13%	-68%	-65%	0%	-65%	-62%

89.4. Cenário Otimista (CK 2,5%, VN 10%), em conformidade com os resultados alcançados:

➤ CP

- Mesmo considerando o aumento dos CK's, em 2,5%, a CP, no contexto dos cenários A1, B1, A2, B2, teria uma redução de custos com a TUI pouco expressiva, variando entre -2% e -1. Já nos cenários B1+S e B2+S essa redução seria nula, porquanto o aumento do número de comboios neutralizaria totalmente a redução do custo unitário direto da TUI. No que se refere ao impacto nos resultados operacionais, resultante do efeito *conjugado dos custos com a TUI e do incremento Volume de Negócios, em 10%*, verificar-se-ia uma melhoria substancial do EBITDA que, ainda, assim, seria insuficiente para gerar excedentes económicos, uma vez que, apesar da redução dos prejuízos, o EBIT e o Resultado Líquido do Exercício manter-se-iam negativos.
- Relativamente aos cenários C1 e C2, os custos com a TUI sofreriam um agravamento de respetivamente 27% e 33%, já considerando o aumento dos CK's em 2,5%. No que se refere ao impacto nos resultados operacionais, resultante do efeito conjugado dos custos com a TUI e do incremento Volume de Negócios, em 10%, verificar-se-ia uma melhoria do EBITDA, que, ainda, assim, seria insuficiente para gerar excedentes económicos, uma vez que, apesar da redução dos prejuízos, o EBIT e o Resultado Líquido do Exercício manter-se-iam negativos.

➤ FERTAGUS

- Os cenários A1, B1, A2, B2, B1+S e B2+S consubstanciam um aumento de gastos com a TUI, que já quantificando o efeito do aumento dos CK's, em 2,5%, podem oscilar entre os 8% e 12%. Não obstante, e conforme os pressupostos económicos subjacentes a este cenário, os resultados operacionais e o resultado líquido do exercício seriam consideravelmente melhorados, em virtude do incremento prospetivado do volume de negócios em 10%.
- Relativamente aos cenários C1 e C2, os custos com a TUI sofreriam um agravamento ainda superior de respetivamente 39% e 46%. Não obstante, e conforme os pressupostos económicos subjacentes a este cenário, os resultados

operacionais e o resultado líquido do exercício seriam melhorados, em virtude do incremento perspetivado do volume de negócios em 10%.

➤ **MEDWAY**

- Os cenários A1, B1, A2, B2, B1+S e B2+S consubstanciam um agravamento dos custos com a TUI entre 41% e 47%, no pressuposto adicional de aumento dos CK's, em 2,5%. Em virtude do aumento do Volume de Negócios, em 10%, os resultados operacionais não seriam penalizados pelo acréscimo de custos, perspetivando-se, por este motivo, a melhoria do EBITDA, EBIT e Resultado Líquido do Exercício.
- Relativamente aos cenários C1 e C2, os custos com a TUI sofreriam um agravamento de respetivamente 82% e 92%. Embora este cenário tenha como pressuposto base o aumento do Volume de Negócios em 10%, os resultados operacionais não seriam penalizados pelo acréscimo de custos, perspetivando-se, por este motivo, a melhoria do EBITDA, EBIT e Resultado Líquido do Exercício.

➤ **TAKARGO**

- Os cenários A1, B1, A2, B2, B1+S e B2+S consubstanciam um agravamento dos custos com a TUI entre 24% e 30%, no pressuposto adicional de aumento dos CK's. Em virtude do aumento do Volume de Negócios, em 10%, perspetiva-se a melhoria do EBITDA e EBIT. No que se refere ao Resultado Líquido do Exercício, e apesar da melhoria generalizada dos resultados operacionais, este mantém-se negativo, com exceção do Cenário A1.
- Relativamente aos cenários C1 e C2, os custos com a TUI sofreriam um agravamento de respetivamente 63% e 72%, sem repercussões negativas ao nível do EBITDA uma vez que, em ambos os cenários, se perspetiva uma melhoria de 31% (C1) e 21% (C2), em virtude ao aumento do volume de negócios. No entanto, o EBIT registaria uma quebra significativa com impacto ao nível do Resultado Líquido do Exercício que passaria a ser negativo.

No quadro n.º 9 apresentamos de forma sistematizada os resultados da análise de impacto dos cenários nos operadores ferroviários:

Quadro n.º 9 – Cenário Otimista (CK + 2,5%, VN +10%)

	2017	A1	B1	C1	A2	B2	C2	B1+S	B2+S
CP Comboios de Portugal, S.A.									
Gastos TUI	56 175 213	55 109 908	55 739 890	71 134 119	55 707 047	56 602 755	74 716 950	56 337 028	56 362 821
Var.%		-2%	-1%	27%	-1%	1%	33%	0%	0%
EBITDA	20 818 532	47 748 859	47 118 878	31 724 648	47 151 720	46 256 013	28 141 818	46 521 739	46 495 946
Var.%		129%	126%	52%	126%	122%	35%	123%	123%
EBIT	-35 467 293	-8 536 966	-9 166 947	-24 561 177	-9 134 105	-10 029 812	-28 144 007	-9 764 086	-9 789 879
Var.%		-76%	-74%	-31%	-74%	-72%	-21%	-72%	-72%
Resultado Líquido Exercício	-111 895 471	-84 965 144	-85 595 125	-100 989 355	-85 562 283	-86 457 990	-104 572 185	-86 192 264	-86 218 057
Var.%		-24%	-24%	-10%	-24%	-23%	-7%	-23%	-23%
FERTAGUS									
Gastos TUI	3 154 856	3 411 662	3 448 150	4 396 847	3 448 150	3 502 883	4 615 778	3 484 638	3 539 371
Var.%		8%	9%	39%	9%	11%	46%	10%	12%
EBITDA	1 826 870	4 638 635	4 602 146	3 653 449	4 602 146	4 547 414	3 434 519	4 565 658	4 510 925
Var.%		154%	152%	100%	152%	149%	88%	150%	147%
EBIT	1 125 796	3 937 561	3 901 072	2 952 375	3 901 072	3 846 340	2 733 445	3 864 584	3 809 851
Var.%		250%	247%	162%	247%	242%	143%	243%	238%
Resultado Líquido Exercício	888 592	3 700 356	3 663 868	2 715 170	3 663 868	3 609 135	2 496 240	3 627 379	3 572 647
Var.%		316%	312%	206%	312%	306%	181%	308%	302%
MEDWAY									
Gastos TUI	6 979 568	9 868 454	9 979 264	12 732 458	9 975 002	10 134 824	13 371 745	10 085 812	10 241 371
Var.%		41%	43%	82%	43%	45%	92%	45%	47%
EBITDA	16 686 069	21 086 085	20 975 275	18 222 081	20 979 537	20 819 716	17 582 794	20 868 728	20 713 168
Var.%		26%	26%	9%	26%	25%	5%	25%	24%
EBIT	2 621 199	7 021 215	6 910 405	4 157 211	6 914 667	6 754 846	3 517 925	6 803 858	6 648 298
Var.%		168%	164%	59%	164%	158%	34%	160%	154%
Resultado Líquido Exercício	267 497	4 667 515	4 556 706	1 803 513	4 560 970	4 401 149	1 164 229	4 450 163	4 294 605
Var.%		1645%	1603%	574%	1605%	1545%	335%	1564%	1505%
TAKARGO									
Gastos TUI	1 315 024	1 634 583	1 664 303	2 139 818	1 654 396	1 684 116	2 258 696	1 684 116	1 703 929
Var.%		24%	27%	63%	26%	28%	72%	28%	30%
EBITDA	1 258 731	2 149 749	2 120 029	1 644 514	2 129 936	2 100 216	1 525 635	2 100 216	2 080 403
Var.%		71%	68%	31%	69%	67%	21%	67%	65%
EBIT	-274 968	616 050	586 330	110 815	596 237	566 517	-8 064	566 517	546 704
Var.%		-324%	-313%	-140%	-317%	-306%	-97%	-306%	-299%
Resultado Líquido Exercício	-872 529	18 489	-11 231	-486 746	-1 324	-31 044	-605 625	-31 044	-50 857
Var.%		-102%	-99%	-44%	-100%	-96%	-31%	-96%	-94%

B. Do impacto na IP

90. Considerando a informação disponibilizada pela IP relativamente à missão “*Gestão da Infraestrutura Ferroviária*”, na qual se encontram inseridos os serviços ferroviários que concorrem para o PMA, apresentamos, no quadro n.º 10, os resultados da análise de impacto relativa aos vários cenários, aqui em análise, os quais permitem concluir o seguinte:

90.1. Os cenários A1, B1, A2, B2, B1+S, B2+S geram resultados muito semelhantes, com a particularidade de não se afastarem significativamente das receitas da IP provenientes da cobrança da TUI, em 2017;

90.2. Refere-se que os cenários B1+S, B2+S permitem à IP garantir praticamente o mesmo nível de receita arrecada em 2017 com a TUI;

90.3. Independentemente dos cenários referidos no ponto 90.1, o EBITDA e o EBIT manter-se-ão negativos não se verificando diferenças significativas face aos resultados alcançados em 2017.

90.4. Já os cenários C1 e C2 proporcionariam um aumento substancial da receita da IP, contribuindo substancialmente para a redução dos prejuízos operacionais, podendo o EBITDA registar valores positivos. Não obstante, a alavancagem da receita gerada pelo PMA, conforme os pressupostos subjacentes a estes cenários, o Resultado Líquido antes de imposto manter-se-ia negativo, em resultado dos juros associados ao endividamento [que afetam significativamente os resultados gerados por esta atividade].

C. Do impacto no Concedente

Importa ter presente que estas simulações tiveram em consideração a indemnização compensatória atribuída pelo Estado, no âmbito do Contrato Programa relativo às OSP, ou seja, não foi considerada qualquer variação no esforço financeiro do Estado.

No quadro n.º 10 apresentam-se, de forma sistematizada, os resultados da análise de impacto dos cenários na IP:

Quadro n.º 10 – Impacto na IP – Stand Alone

2017	2017	A1	B1	C1	A2	B2	C2	B1+S	B2+S
Vendas e serviços prestados	76 806 687	76 806 687	76 806 687	76 806 687	76 806 687	76 806 687	76 806 687	76 806 687	76 806 687
Recetas TUI - Neutralizar efeito		- 68 483 000	- 68 483 000	- 68 483 000	- 68 483 000	- 68 483 000	- 68 483 000	- 68 483 000	- 68 483 000
Recetas TUI (Cenários)		66 842 160	67 822 354	86 637 812	67 690 457	68 729 822	90 737 990	68 556 611	69 464 078
Indemnizações Compensatórias	68 416 322	68 416 322	68 416 322	68 416 322	68 416 322	68 416 322	68 416 322	68 416 322	68 416 322
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	- 3 222 279	- 3 222 279	- 3 222 279	- 3 222 279	- 3 222 279	- 3 222 279	- 3 222 279	- 3 222 279	- 3 222 279
Fornecimentos e serviços externos	- 79 554 240	- 79 554 240	- 79 554 240	- 79 554 240	- 79 554 240	- 79 554 240	- 79 554 240	- 79 554 240	- 79 554 240
Conservação, Reparação e Segurança Rede Rodoviária	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Conservação, Reparação e Segurança Rede Ferroviária	- 54 500 932	- 54 500 932	- 54 500 932	- 54 500 932	- 54 500 932	- 54 500 932	- 54 500 932	- 54 500 932	- 54 500 932
Outros FSE's	- 25 053 308	- 25 053 308	- 25 053 308	- 25 053 308	- 25 053 308	- 25 053 308	- 25 053 308	- 25 053 308	- 25 053 308
Gastos como pessoal	- 75 474 597	- 75 474 597	- 75 474 597	- 75 474 597	- 75 474 597	- 75 474 597	- 75 474 597	- 75 474 597	- 75 474 597
Imparidades (perdas/ reversões)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Provisões (aumentos/ reduções)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Outros rendimentos e ganhos	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Outros gastos e perdas	- 2 930 697	- 2 930 697	- 2 930 697	- 2 930 697	- 2 930 697	- 2 930 697	- 2 930 697	- 2 930 697	- 2 930 697
Rendimentos/ (Gastos) em subsidiárias e associadas	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultados antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos	- 15 958 804	- 17 599 644	- 16 619 450	2 196 008	- 16 751 347	- 15 711 982	6 296 186	- 15 885 193	- 14 977 726
Var. %		10%	4%	-114%	5%	-2%	-139%	0%	-6%
Gastos/ reversões de depreciação e de amortização	- 2 287 552	- 2 287 552	- 2 287 552	- 2 287 552	- 2 287 552	- 2 287 552	- 2 287 552	- 2 287 552	- 2 287 552
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	- 18 246 356	- 19 887 196	- 18 907 002	- 91 545	- 19 038 899	- 17 999 535	4 008 633	- 18 172 745	- 17 265 278
Var. %		9%	4%	-99%	4%	-1%	-122%	0%	-5%
Juros e rendimentos similares obtidos	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Juros e gastos similares suportados	- 36 594 560	- 36 594 560	- 36 594 560	- 36 594 560	- 36 594 560	- 36 594 560	- 36 594 560	- 36 594 560	- 36 594 560
Resultados antes de impostos	- 54 840 916	- 56 481 756	- 55 501 562	- 36 686 105	- 55 633 460	- 54 594 095	- 32 585 927	- 54 767 305	- 53 859 838
Var. %		3%	1%	-33%	1%	0%	-41%	0%	-2%

VII – CONCLUSÕES

91. A avaliação de impacto vertida no presente Memorando permite, desde já, concluir que considerando apenas o efeito da variação da Taxa de Utilização da Infraestrutura (*ceteris paribus*):

- 91.1. Os operadores de transporte ferroviário de passageiros beneficiariam, nesta fase, de uma redução de preços [Cenários A e B e respetivas variantes], podendo eventualmente vir a ser sujeitos à aplicação de sobretaxas adicionais, nos termos do art.º 32.º do Decreto-Lei n.º 217/2015;
- 91.2. No caso da CP, e independentemente dos cenários alvitrados e das perspetivas de crescimento da atividade e do volume de negócios, a situação económica da empresa manter-se-ia deficitária, a qual seria, contudo, consideravelmente agravada nos Cenários C1 e C2;
- 91.3. No entanto, e supondo um eventual aumento da TUI, conforme os Cenários C1 e C2, é preciso ter presente que o financiamento do acréscimo de custo adicional repercutir-se-ia na CP, que apesar de deter a maior quota de mercado (79%), é o operador que apresenta, pela sua missão de serviço público, maior dificuldade em atenuar o impacto negativo resultante deste cenário, sem recorrer à intervenção do Estado;
- 91.4. Por outro lado, é necessário ainda ter em conta a liberalização do mercado de serviços de transporte de passageiros doméstico, a partir de 1 de janeiro de 2019, e a perda de competitividade dos operadores nacionais resultante do acréscimo incontrolável dos preços;
- 91.5. No caso da FERTAGUS, e tendo em conta a estrutura económica da empresa, constata-se que o aumento de custos com a TUI que resultaria dos vários cenários analisados seria possivelmente mitigado em virtude de uma conjuntura económica favorável que se perspetiva para os próximos anos;
- 91.6. Os operadores de transporte ferroviário de mercadorias serão os mais penalizados com o novo enquadramento jurídico, independentemente dos cenários alvitrados e da aplicação das sobretaxas, sendo de mencionar que estes

aumentos têm, à partida, impacto negativo no desempenho económico destes operadores e por conseguinte na vantagem competitiva deste segmento, que já se encontra liberalizado;

91.7. Independentemente dos cenários alvitados, e atendendo ao referido no ponto anterior, seria de considerar a adoção de um plano de introdução progressiva para as empresas ferroviárias que exploram serviços de transporte de mercadorias, nos termos do artigo 9.º do Regulamento de Execução (UE) 2015/909; e

91.8. Mesmo numa perspetiva otimista baseada no aumento do CKs, em 2,5%, e no incremento do volume de negócios, em 10%, o aumento dos custos com a TUI, nos vários cenários analisados, teria um impacto negativo nos resultados operacionais dos operadores de transporte ferroviário de mercadorias.

92. No que se refere à IP, e independentemente dos vários cenários em estudo, a atividade relativa à prestação de serviços ferroviários, no âmbito da Gestão da Infraestrutura Ferroviária, onde se inclui o PMA, manter-se-á deficitária, tendo presente que os rendimentos gerados por esta atividade, nos quais se incluem as indemnizações compensatórias pagas pelo Estado ao abrigo do Contrato Programa celebrado com a IP, continuam a ser insuficientes para garantir a recuperação dos custos totais, e uma vez que o resultado antes de imposto é altamente penalizado pelos juros da dívida.

93. Os Cenários B1+S e B2+S são aqueles que apresentam um impacto neutro na receita arrecadada com a TUI, não tendo, por isso, repercussões significativas nos resultados operacionais do gestor da infraestrutura. Verifica-se que a IP teria apenas resultados operacionais positivos caso a TUI fosse atualizada de acordo com os cenários C1 e C2, mas que ainda assim seria insuficiente para garantir resultados líquidos positivos antes de imposto.

94. Em face do que antecede, a AMT considera que a metodologia relativa ao cálculo dos custos diretamente imputáveis, aqui em estudo, que corresponde ao “Cenário B2” é aquela que se afigura mais consentânea com as disposições do Regulamento de Execução (UE) 2015/909 e as boas práticas dos reguladores europeus.



Neste sentido, e visando garantir o equilíbrio entre as racionalidades i) investidores; ii) operadores e iii) contribuintes, e no sentido do cumprimento do Regulamento de Execução 2015/909, a AMT considera que os custos diretamente imputáveis ao PMA devem ser calculados em conformidade com a metodologia relativa ao “Cenário B2”, devendo, para tal, a IP:

- 94.1. Proceder à atualização dos custos diretamente imputáveis ao PMA, em conformidade com o referido Cenário e com os montantes contabilisticamente apurados para as várias rubricas de gastos incorridos no exercício económico de 2017;
- 94.2. Proceder à atualização dos custos não elegíveis, em conformidade com o referido Cenário e com os montantes contabilisticamente apurados para as várias rubricas de gastos incorridos no exercício económico de 2017;
- 94.3. Apresentar à AMT um Plano de Introdução Progressiva a aplicar ao segmento de mercado de transporte de mercadorias, para um período de referência, entre 5 a 10 anos, tendo em consideração o impacto na competitividade das empresas de transporte ferroviário de mercadorias decorrente da implementação do novo regime tarifário; e
- 94.4. Publicar, durante o 1.º trimestre de 2019, uma 1ª Adenda ao Diretório da Rede 2020, com a revisão do sistema tarifário, resultante da integral aplicação do disposto no Regulamento de Execução 2015/909, da Comissão, e no Decreto-Lei nº 217/2015, de 7 de outubro.



AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES



AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES

ANEXOS



ANEXO I

CENÁRIOS

Cenário A

1. Exclusões de atividades por Setor:

W1 – Comando da Circulação

- Comboio Socorro

W2 – Instalações Elétricas

- Postos de catenária e transformadores
- Subestações

W3 – Valor operacional dos troços

- Taludes
- Pontes
- Túneis
- Aquedutos

W4 – Instalações de Segurança e Comunicação

- Sistemas de sinalização
- Convel
- Telecomunicações

W5 – Edifícios das estações e custos afins

- Edifício Técnico e de Controlo
- Plataformas e Acessos

2. Exclusões das seguintes rubricas de custos em todos os *subsetores* W1, W2, W3, W4 e W5:

➤ Classe 62 - Fornecimentos e Serviços Externos

- 621000003 FSE-Subc-Telecomunicações
- 622100001 FSE-TEs-Informática
- 622100002 FSE-TEs-Consultoria
- 622100005 FSE-Outros Trabalho Especializados
- 622300002 FSE-Vig Seg-Privadas
- 622300003 FSE-Outr Vig e Seg
- 622400001 FSE-Honorários
- 623200001 FSE-Livros e Documentação
- 623300001 FSE-Material de Escritório
- 624210001 FSE-Gasóleo-Viaturas Ligeiras Passageiros
- 624220001 FSE-Gasolina V. Passageiros

- 624300001 FSE-Água
- 624410001 FSE-Gás
- 624420002 FSE-Gás Natural
- 625100001 FSE-Desloc. e Estad
- 625100002 Desloc e estadas-Est
- 625400001 FSE-Portagens
- 626120001 FSE-Rendas-Viaturas Passageiros
- 626130001 FSE-Rendas-Outras viaturas
- 626320001 FSE-Seguros-Outras V
- 626400002 FSE-Licença Software
- 626500001 FSE-Contencioso e Notar
- 626600001 FSE-Despesas Representação
- 626700001 FSE-Limpeza, Higiene e Conforto
- **Classe 64 – Depreciações e Amortizações**
 - 642200001 GDA-Edificações-REFER
 - 642200002 GDA-Telecomunicações
 - 642300001 GDA-Máquina e Instrumentos
 - 642300002 GDA-Matérias Transportes Ferroviários
 - 642400001 GDA- Equipamento Transporte
 - 642500001 GDA- Equipamento Administrativo
 - 642500002 GDA- Equipamento Social
 - 642700002 GDA- Ferram Utensílio
 - 643200001 GDA- Desp Inv Desenv.
- **Classe 68 – Impostos**
 - 681220001 Imp-Ind-Selo-Div
 - 681230001 Imp-Ind-Trans Rod IMV
 - 681300001 Imp-Ind-Taxas
 - 688300001 Quotiz-EN Privadas
 - 688300002 Quotiz-EM U Europeia
 - 688890008 Outros-Não Especific.
- **Classe 91 – Contas de transição**
 - 913000001 EM120

Cenário B

1. Exclusões de atividades por Setor:

W1 – Comando da Circulação

- Comboio Socorro

W2 – Instalações Elétricas

- Postos de catenária e transformadores
- Subestações

W5 – Edifícios das estações e custos afins

- Edifício Técnico e de Controlo
- Plataformas e Acessos

2. Percentagem de afetação dos custos com infraestruturas e obras de arte para efeitos de cálculo dos custos PMA e custos diretos com a conservação do equipamento:

ATIVOS	Fator % máx. afetação aos custos diretos
Taludes	10%
Pontes	10%
Túneis	10%
Aquedutos	10%
Sinalização	5%
Telecomunicações	5%
Convel	5%

Notas: A IP deve identificar o montante dos custos totais PMA por estrutura/sistema e respetivo montante total de exclusões, que permita à AMT verificar a aplicação dos valores percentuais constantes da Tabela supra.

3. Exclusões das seguintes rubricas de custos em todos os subsectores W1, W2, W3, W4 e W5:

➤ Classe 62 - Fornecimentos e Serviços Externos

- 621000003 FSE-Subc-Telecomunic
- 622100001 FSE-TEs-Informática
- 622100002 FSE-TEs-Consultoria
- 622100005 FSE-Outros Trab Espe
- 622300002 FSE-Vig Seg-Privadas
- 622300003 FSE-Outr Vig e Seg
- 622400001 FSE-Honorários
- 623200001 FSE-Livros e Documentação

- 623300001 FSE-Material de Escritório
 - 624210001 FSE-Gasóleo-Viaturas Ligeiras Passageiros
 - 624220001 FSE-Gasolina V. Passageiros
 - 624300001 FSE-Água
 - 624410001 FSE-Gás
 - 624420002 FSE-Gás Natural
 - 625100001 FSE-Deslocações e Estad
 - 625100002 Deslocações e estadas-Est
 - 625400001 FSE-Portagens
 - 626120001 FSE-Rendas-Viaturas Passageiros
 - 626130001 FSE-Rendas-Outras viaturas
 - 626320001 FSE-Seguros-Outras V
 - 626400002 FSE-Licença Software
 - 626500001 FSE-Contencioso e Notar
 - 626600001 FSE-Despesas Representação
 - 626700001 FSE-Limpeza, Higiene e Conforto
- **Classe 64 – Depreciações e Amortizações**
- 642200001 GDA-Edificação-REFER
 - 642200002 GDA-Telecomunicações
 - 642300001 GDA-Máq. e Instrumentos
 - 642300002 GDA-Mat. Transp. Ferrov.
 - 642400001 GDA-Equip. Transporte
 - 642500001 GDA-Equip. Administ.
 - 642500002 GDA-Equipamento Social
 - 642700002 GDA-Ferram Utensí
 - 643200001 GDA-Desp Inv Desenv.
- **Classe 68 – Impostos**
- 681220001 Imp-Ind-Selo-Div
 - 681230001 Imp-Ind-Trans Rod IMV
 - 681300001 Imp-Ind-Taxas
 - 688300001 Quotiz-EN Privadas
 - 688300002 Quotiz-EM U Europeia
 - 688890008 Outros-Não Especific.
- **Classe 91 – Contas de transição**
- 913000001 EM120

CENÁRIO C

1. Exclusões de atividades por Setor:

W5 – Edifícios das estações e custos afins

- Edifício Técnico e de Controlo

2. Exclusões das seguintes rubricas de custos em todos os subsectores W1, W2, W3, W4 e W5:

➤ Classe 62 - Fornecimentos e Serviços Externos

- 621000003 FSE-Subc-Telecomunic
- 622100001 FSE-TEs-Informática
- 622100002 FSE-TEs-Consultoria
- 622100005 FSE-Outros Trab Espe
- 622300002 FSE-Vig Seg-Privadas
- 622300003 FSE-Outr Vig e Seg
- 622400001 FSE-Honorários
- 623200001 FSE-Livros e Documentação
- 623300001 FSE-Material de Escritório
- 624210001 FSE-Gasóleo-Viaturas Ligeiras Passageiros
- 624220001 FSE-Gasolina V. Passageiros
- 624300001 FSE-Água
- 624410001 FSE-Gás
- 624420002 FSE-Gás Natural
- 625100001 FSE-Desloc. e Estad
- 625100002 Desloc e estadas-Est
- 625400001 FSE-Portagens
- 626120001 FSE-Rendas-Viaturas Passageiros
- 626130001 FSE-Rendas-Outras viaturas
- 626320001 FSE-Seguros-Outras V
- 626400002 FSE-Licença Software
- 626500001 FSE-Contencioso e Notar
- 626600001 FSE-Despesas Representação
- 626700001 FSE-Limpeza, Higiene e Conforto

➤ Classe 64 – Depreciações e Amortizações

- 642200001 GDA-Edificac-REFER
- 642200002 GDA-Telecomunicações
- 642300001 GDA-Máq. e Instrumentos
- 642300002 GDA-Mat. Transp. Ferrov.



- 642400001 GDA-Equip. Transporte
 - 642500001 GDA-Equip. Administ.
 - 642500002 GDA-Equipamento Social
 - 642700002 GDA-Ferram Utensílio
 - 643200001 GDA-Desp Inv Desenv.
- **Classe 68 – Impostos**
- 681220001 Imp-Ind-Selo-Div
 - 681230001 Imp-Ind-Trans Rod IMV
 - 681300001 Imp-Ind-Taxas
 - 688300001 Quotiz-EN Privadas
 - 688300002 Quotiz-EM U Europeia
 - 688890008 Outros-Não Especific.
- **Classe 91 – Contas de transição**
- 913000001 EM120

CENÁRIO IP – Custos Não Elegíveis

Lista de Exclusões ao PMA e Acesso a instalações de serviço

Manutenção de Áreas de apoio a Passageiros	
Manutenção de Vedações	
SIP prestado em Estação - Informação de viagem	
Custos Comuns PMA Staff	
Custos Comuns PMA UO Operacionais	
626140001 FSE – Rendas Eq. Imp/Fo	
Manutenção de Áreas de apoio a Passageiros	
626400002 FSE – Lic Software	
626700001 FSE – Limp, Hig e Conf	
622100001 FSE – Tes – Informática	
622300002 FSE – Vig Seg-Privadas	
622100002 FSE – Tes-Consultoria	
622100005 FSE - Outros Trab Espe	
623300001 FSE - Materia de Escr	
624210001 FSE – Gasóleo-ViatLigP	
625200001 FSE – Transportes Pess	
625400001 FSE – Portagens	
626120001 FSE – Rendas-Viat Pass	
626310001 FSE – Seguro-Viat Pass	
626800001 FSE – OutFS c/ViatPass	
622400001 FSE – Honorários	
622600001 FSE – Cons Rep-ViatPass	
625100001 FSE – Desloc e Estad	
623200001 FSE – Livros e Documen	
622600101 FSE – Cons.Rep-LP	
626330002 FSE – Seg.Resp.Civil	
624220001 FSE – Gasolina Vpassag	
681300001 Comando e Controlo nas estações	
681220001 Posto Comando Central	
681300001 Posto Comando Central	
681300001 Referente à manutenção dos sistemas de Telecomunicações	



ANEXO II

Atividades que integram os subsetores de custos

W1 – Comando da Circulação

- Estações comandos de circulação
- Centros de comandos operacionais
- Posto de Comando Central
- Comboio Socorro (a excluir)
- Capacidade

W2 – Instalações Elétricas

- Catenária
- Postos de catenária e transformadores
- Subestações

W3 – Valor operacional dos troços

- Plena Via
- AMVs
- Taludes
- Pontes
- Túneis
- Aquedutos

W4 – Instalações de Segurança e Comunicação

- Conservação de PNs
- Sistemas de sinalização
- Convel
- Telecomunicações
- Estações Guarneçadas PNS

W5 – Edifícios das estações e custos afins

- Edifício Técnico e de Controlo
- Plataformas e Acessos