

## ACESSO AO MERCADO FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS EM PORTUGAL – ALTA VELOCIDADE FERROVIÁRIA

A Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece o espaço ferroviário único na União Europeia (UE)<sup>i</sup>, consagra o direito de livre acesso ao mercado dos serviços nacionais de transporte ferroviário de passageiros.

Pode ser limitado o direito de acesso sempre que o mesmo possa comprometer o equilíbrio económico de um contrato de serviço público (CSP) por decisão da entidade reguladora independente – a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT). Para o efeito deve ser realizado um teste de equilíbrio económico (TEE)<sup>ii</sup>, tendo também em conta os benefícios para os consumidores e o impacto sobre o desempenho e a qualidade dos serviços ferroviários.

A empresa B-Rail apresentou à AMT, em 19 de abril de 2021<sup>iii</sup>, uma 1.ª notificação de acesso à rede ferroviária com início das operações em 2023, que foi substituída em 29 de novembro de 2021<sup>iv</sup> por uma nova notificação, desta vez para início das operações em 2025.

Para ambas as notificações, a CP - Comboios de Portugal (CP) e o Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) requereram a realização do TEE pela AMT.

A AMT avaliou os impactos do novo serviço e, em 19 de janeiro de 2023, após audiência dos interessados, decidiu<sup>v</sup> quanto ao pedido de acesso com início em 2025:

- Limitar o acesso da B-Rail à prestação dos serviços de transporte de passageiros, por não existir capacidade disponível na infraestrutura ferroviária nacional para acomodar o modelo de exploração preconizado pela empresa;
- Informar que, tendo em conta os dados apresentados pelo gestor da infraestrutura – Infraestruturas de Portugal (IP) - a programação do serviço ferroviário poderia, eventualmente, evoluir no período entre 2025-2028 para uma operação de menor escala e para uma operação plena a partir de 2029, caso fossem concretizados diversos investimentos tal como a construção da linha de alta velocidade ferroviária (LAV).

A B-Rail apresentou uma nova notificação de acesso à rede, com início em 1 de janeiro de 2029<sup>vi</sup>, tendo a CP e o IMT requerido novamente a realização do TEE.

Reunidos os elementos necessários, concluiu-se que:

- Caso sejam realizados os investimentos preconizados, a rede ferroviária comportará os serviços atualmente existentes bem como novos serviços de novos operadores;

- Decorre da legislação europeia que a liberdade de acesso à infraestrutura ferroviária é um pressuposto da liberalização total dos serviços de transporte ferroviário de passageiros, sendo classificada de interesse “preponderante”, apenas podendo ser impedido ou limitado se o seu impacto substancial negativo sobre contratos de serviço público for comprovado;
- O CSP Estado-CP tem um prazo de duração até 2029, podendo eventualmente ser prorrogado caso sejam concretizadas as respetivas condições de prorrogação contratual - o que deve ser validado pela AMT - o que ainda não se verificou;
- Com o aumento previsível da capacidade de toda a rede ferroviária resultante dos novos investimentos, o atual CSP Estado-CP terá necessariamente de ser alterado em função de novos canais disponíveis e de novos horários.

Considerando que:

- A Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente e o Pacto Ecológico Europeu<sup>vii</sup> foram internalizadas em Portugal, pela Lei do Clima ou pela Estratégia Nacional de Adaptação às Alterações Climáticas;
- A abertura do mercado ferroviário e a oferta de mais serviços, por vários agentes económicos, decorre da legislação europeia, que preconiza a necessidade de aumentar substancialmente os serviços de transporte ferroviário de passageiros. Por essa via, pretende-se a curto prazo diminuir as emissões de gases com efeito de estufa (GEE) e promover a coesão ambiental, económica, social e territorial;
- Um eventual impacto substancial negativo no CSP Estado-CP em vigor, decorrente da entrada de um novo operador, não foi comprovado sendo, assim, inviável realizar o TEE.

Nos termos da legislação europeia e nacional, o Conselho de Administração da AMT decidiu, em 21 de dezembro de 2023, rejeitar os pedidos de TEE apresentados pela CP e IMT por falta de informação fiável e rigorosa sobre o impacto da entrada de novos serviços ferroviários sobre o CSP Estado-CP.

Em consequência, não pode ser limitado o acesso da B-Rail à prestação de serviços de transporte ferroviário de passageiros na rede ferroviária a partir de 2029, tendo como pressuposto que os investimentos na infraestrutura são efetivamente concretizados.

A construção da LAV é também uma peça essencial na construção do Espaço Ferroviário Único Europeu, abrindo este mercado à concorrência e a outros prestadores de serviços, cujos contributos se afiguram ser essenciais somar aos dos operadores existentes, para cumprir o compromisso de se atingirem as exigentes metas europeias de descarbonização e de sustentabilidade da mobilidade<sup>viii</sup> e que Portugal preconiza, inclusive, antecipar.

A LAV permite também o aumento da capacidade ferroviária do país, para o transporte de passageiros e mercadorias, e contribui decisivamente para os objetivos de

transferência modal de outros modos de transporte e aprofundamento da coesão social, territorial e económica, não apenas do Eixo Atlântico, onde reside 80% da população, mas em todo o país.

Recorde-se que a Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente<sup>ix</sup> preconiza a redução das emissões de GEE em 55% até 2030 e em 90% até 2050, através de várias iniciativas como disponibilizar transporte de passageiros de qualidade, acessível, frequente e fiável, duplicar os comboios de alta velocidade até 2030 e triplicar até 2050, e que as viagens coletivas programadas de menos de 500 km sejam neutras em emissões até 2030, com impacto na redução de deslocações aéreas naquelas distâncias.

A decisão foi sujeita a audiência dos interessados, no âmbito da qual a B-Rail concordou com a decisão, a IP não expressou objeções e a CP e o IMT não apresentaram dados adicionais no sentido de comprovar, sem dúvidas, eventuais impactos negativos no CSP.<sup>x</sup>

Face ao exposto, a AMT decidiu, em 1 de fevereiro de 2024, manter a decisão de rejeitar o pedido de realização de TEE em cumprimento da legislação europeia e nacional aplicável, não podendo ser limitado o acesso pela B-Rail à rede ferroviária nacional a partir de 2029.

Lisboa, 15-04-2024

---

<sup>i</sup> Alterada (UE) 2016/2370 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016 e transporta pelo Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 124-A/2018, de 31 de dezembro.

<sup>ii</sup> O Regulamento de Execução (UE) 2018/1795 da Comissão, de 20 de novembro de 2018, ao abrigo do qual a AMT aprovou o Regulamento n.º 910/2019, de 28 de novembro de 2019.

<sup>iii</sup> [https://www.amt-autoridade.pt/media/3034/notificacao\\_programacao\\_novo\\_servico\\_transporte\\_ferroviano\\_passageiros.pdf](https://www.amt-autoridade.pt/media/3034/notificacao_programacao_novo_servico_transporte_ferroviano_passageiros.pdf)

<sup>iv</sup> [https://www.amt-autoridade.pt/media/3281/nova\\_notificacaoprogramacaonovoservicotransporteferrovianopassageiros.pdf](https://www.amt-autoridade.pt/media/3281/nova_notificacaoprogramacaonovoservicotransporteferrovianopassageiros.pdf)

<sup>v</sup> <https://www.amt-autoridade.pt/media/3603/comunicadonovotransporte18012023.pdf>

<sup>vi</sup> <https://www.amt-autoridade.pt/media/3565/programacaonovoservicotransportesferro.pdf>

<sup>vii</sup> [https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/delivering-european-green-deal\\_pt](https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/delivering-european-green-deal_pt)

<sup>viii</sup> <https://www.amt-autoridade.pt/media/4192/amt-emite-parecer-pr%C3%A9vio-vinculativo-favor%C3%A1vel-quanto-ao-primeiro-concurso-da-alta-velocidade-ferrovi%C3%A1ria.pdf>

<sup>ix</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789&from=EN>

<sup>x</sup> Se as informações prestadas pelos requerentes forem insuficientes para a realização do TEE, deve ser adotada uma decisão que resulte na rejeição da realização daquele teste, não podendo ser limitado o acesso à rede ferroviária [https://www.amt-autoridade.pt/media/2218/regulamento-n%C2%BA-910\\_2019-de-28-de-novembro.pdf](https://www.amt-autoridade.pt/media/2218/regulamento-n%C2%BA-910_2019-de-28-de-novembro.pdf)