



Autoridade da Concorrência
Exmo. Senhor Presidente do Conselho de Administração
Prof. Doutor Nuno Cunha Rodrigues
Avenida de Berna, 19
1050-037 Lisboa

Lisboa, 27 de março de 2026

Por e-mail, para o endereço de correio eletrónico consultapublica@concorrencia.pt

Assunto: Pronúncia da B-Rail - Mobilidade Ferroviária, Lda. no âmbito da consulta pública lançada pela Autoridade da Concorrência à versão preliminar do estudo “Concorrência no Setor do Transporte Ferroviário de Passageiros e de Mercadorias em Portugal”

Exmo. Senhor Presidente,

A B-Rail - Mobilidade Ferroviária, Lda. (“**BRail**”) vem, pelo presente, apresentar a sua pronúncia no âmbito da consulta pública lançada pela Autoridade da Concorrência (“**AdC**”) à versão preliminar do estudo “Concorrência no Setor do Transporte Ferroviário de Passageiros e de Mercadorias em Portugal”, nos termos que constam em anexo.

A BRail informa que o conteúdo da presente pronúncia pode ser considerado não confidencial.

A BRail encontra-se à inteira disposição da AdC para prestar qualquer informação complementar que seja considerada necessária.

Sem outro assunto de momento, subscrevemo-nos com os melhores cumprimentos e elevada consideração.

Pela B-Rail - Mobilidade Ferroviária, Lda.

VNCONF - Dados pessoais

(Gerente)

VNCONF - Dados pessoais

(Gerente)



**Pronúncia da B-Rail no âmbito da consulta pública lançada pela Autoridade da Concorrência à
versão preliminar do estudo “Concorrência no Setor do Transporte Ferroviário de
Passageiros e de Mercadorias em Portugal”**

Índice

I.	INTRODUÇÃO.....	3
II.	COMENTÁRIOS ÀS RECOMENDAÇÕES DA ADC	6
A.	RECOMENDAÇÃO 1 – ELABORAÇÃO DE UM CÓDIGO DO SETOR FERROVIÁRIO	6
B.	RECOMENDAÇÃO 3 – REVISÃO DO REGIME DE VALIDADE DAS LICENÇAS DAS EMPRESAS FERROVIÁRIAS E REAVALIAÇÃO DO MONTANTE MÍNIMO E REGULAMENTAÇÃO DOS CRITÉRIOS ASSOCIADOS À COBERTURA DE RESPONSABILIDADE CIVIL	6
C.	RECOMENDAÇÃO 4 – RECOMENDAÇÕES AO CONTRATO DE SERVIÇO PÚBLICO DURANTE A SUA VIGÊNCIA.....	7
D.	RECOMENDAÇÃO 5 – RECOMENDAÇÕES FINDA A DURAÇÃO DO CONTRATO DE SERVIÇO PÚBLICO... 	15
E.	RECOMENDAÇÃO 7 – REVISÃO DOS CRITÉRIOS DE REPARTIÇÃO DE CAPACIDADE	19
F.	RECOMENDAÇÃO 8 – BOAS PRÁTICAS NA CELEBRAÇÃO DE ACORDOS-QUADRO PARA A REPARTIÇÃO DE CAPACIDADE	21
G.	RECOMENDAÇÃO 9 – MITIGAR BARREIRAS AO ACESSO A MATERIAL CIRCULANTE DECORRENTES DAS ESPECIFICIDADES DA REDE FERROVIÁRIA NACIONAL.....	23
H.	RECOMENDAÇÃO 10 – MITIGAR BARREIRAS AO ACESSO A MATERIAL CIRCULANTE EM SEDE DE FUTUROS CONTRATOS DE SERVIÇO PÚBLICO	24
I.	RECOMENDAÇÃO 11 – IMPLEMENTAÇÃO DE UM MODELO LIBERALIZADO NA CONTRATAÇÃO DE ENERGIA.....	25
III.	CONCLUSÕES	26



I. Introdução

1. A B-Rail - Mobilidade Ferroviária, Lda. ("**BRail**") é uma empresa ferroviária que pertence ao Grupo Barraqueiro, criada com o objetivo de explorar serviços ferroviários de transporte de passageiros em Portugal, em particular, no segmento de serviços de longo curso prestados em regime comercial.
2. O projeto da BRail visa, numa primeira fase, prestar serviços ferroviários de transporte de passageiros no eixo atlântico de Portugal, reforçando as ligações entre os principais centros urbanos e promovendo simultaneamente a conectividade com cidades de menor dimensão. Numa segunda fase, a BRail pretende alargar a sua operação a ligações ferroviárias internacionais.
3. O Grupo Barraqueiro iniciou este projeto ferroviário em 2020, na sequência da liberalização do transporte ferroviário de passageiros promovida pela legislação da União Europeia, que consagra o princípio do acesso aberto à infraestrutura ferroviária e visa fomentar a entrada de novos operadores ferroviários no mercado.
4. Não obstante a liberalização do transporte ferroviário de passageiros se encontrar prevista no quadro jurídico da União Europeia há vários anos – no âmbito da construção de um espaço ferroviário europeu único – e ter sido formalmente transposta para o ordenamento jurídico nacional, a mesma ainda não se traduziu numa abertura efetiva do mercado em Portugal, em particular, no segmento dos serviços prestados em regime comercial.
5. Com efeito, no que respeita aos serviços ferroviários de passageiros explorados fora do âmbito de obrigações de serviço público ("**OSP**"), a concorrência permanece inexistente, verificando-se, na prática, uma estrutura de mercado de natureza monopolística.
6. Neste segmento, a CP - Comboios de Portugal, E.P.E. ("**CP**") – que assegura simultaneamente a prestação de serviços ao abrigo de OSP – é atualmente o único operador a prestar serviços ferroviários de passageiros em regime comercial, o que evidencia a persistência de barreiras significativas à entrada de novos operadores ferroviários no mercado.

7. A experiência da B-Rail no desenvolvimento do seu projeto ferroviário demonstra que, apesar da existência de um enquadramento jurídico que consagra o princípio do acesso aberto à infraestrutura ferroviária, subsistem obstáculos relevantes que dificultam a concretização efetiva desse acesso e, consequentemente, o desenvolvimento de serviços concorrenciais no transporte ferroviário de passageiros em Portugal.
8. Neste contexto, a B-Rail saúda a iniciativa da Autoridade da Concorrência (“**AdC**”) de realizar o estudo intitulado “Concorrência no Setor do Transporte Ferroviário de Passageiros e de Mercadorias em Portugal” (“**Estudo**”) e de submeter a respetiva versão preliminar a consulta pública.
9. Esta reflexão assume especial importância no atual contexto de significativo investimento público no setor ferroviário em Portugal, designadamente no que respeita à modernização da rede ferroviária nacional e ao desenvolvimento de novas infraestruturas, incluindo linhas de alta velocidade.
10. A B-Rail entende que a AdC tem um papel fundamental a desempenhar na promoção de condições efetivas de concorrência no setor ferroviário, sobretudo num contexto em que a liberalização formal do mercado, apesar de prevista na legislação nacional e da União Europeia, ainda não se traduziu numa abertura efetiva à entrada de novos operadores ferroviários – ao contrário do que se verifica noutros Estados-membros da União Europeia, com benefícios relevantes para os consumidores finais.
11. Neste contexto, a B-Rail lamenta que, pelo menos, parte das recomendações anteriores da AdC, constantes da “Recomendação no âmbito da liberalização de serviços de transporte ferroviário de passageiros” que a AdC emitiu em dezembro de 2018¹, ainda não tenha sido concretizada, o que demonstra que a intervenção da AdC continua a revelar-se necessária.
12. Justifica-se, efetivamente, que a AdC tenha um papel ativo, através da formulação de recomendações, mas também através do exercício das suas competências de supervisão, investigação e, se necessário, sancionamento de práticas suscetíveis de falsear ou

¹ Recomendação disponível em:

<https://www.concorrencia.pt/sites/default/files/processos/epr/Recomendac%C3%A3o%20da%20AdC%20no%20%C3%A2mbito%20da%20Liberaliza%C3%A7%C3%A3o%20de%20Servi%C3%A7os%20de%20Transporte%20Ferrovi%C3%A1rio%20de%20Passageiros.pdf>.



restringir a concorrência, nos termos do direito da concorrência nacional e da União Europeia.

13. Com efeito, o Estudo identifica diversas situações no funcionamento atual do setor que suscitem preocupações quanto à sua compatibilidade com o enquadramento jurídico concorrencial e que poderão justificar uma intervenção da AdC.
14. No que se refere ao conteúdo do Estudo, a BRail manifesta a sua concordância com várias das análises e recomendações formuladas pela AdC, muitas das quais coincidem com questões que a BRail suscitou junto das autoridades competentes no âmbito do desenvolvimento do seu projeto ferroviário, designadamente no que respeita às barreiras regulatórias e técnicas à entrada de novos operadores ferroviários no mercado.
15. A BRail nota que a presente pronúncia incide apenas sobre os aspetos do Estudo que a BRail considera mais diretamente relevantes para a promoção de condições efetivas de concorrência no transporte ferroviário de passageiros, do ponto de vista da operação que pretende desenvolver.
16. Neste sentido, a pronúncia da BRail centra-se, em particular, sobre as recomendações da AdC relativas ao enquadramento e à execução do contrato de serviço público celebrado entre o Estado Português e a CP com data de 28 de novembro de 2019 (“**Contrato de Serviço Público**”), às regras de repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária, bem como às medidas destinadas a mitigar as barreiras de acesso a fatores essenciais à prestação de serviços ferroviários de passageiros.
17. Importa assinalar que a BRail não apresenta comentários relativamente à recomendação 6 constante do Estudo, porquanto, embora a BRail e a Fertagus - Travessia do Tejo, Transportes S.A. sejam ambas empresas do Grupo Barraqueiro, são entidades juridicamente distintas, que desenvolvem a sua atividade de forma autónoma, em segmentos de mercado diferentes e no âmbito de contextos e enquadramentos normativos específicos.
18. Assim, procede-se em seguida ao comentário, ponto por ponto, das referidas recomendações constantes do Estudo que a BRail considera, pelo menos no imediato, mais pertinentes para a promoção de condições efetivas de concorrência no transporte ferroviário de passageiros.



II. Comentários às Recomendações da AdC

A. Recomendação 1 – Elaboração de um Código do Setor Ferroviário

- 19.** A B-Rail manifesta a sua concordância com a recomendação 1 da AdC, relativa à elaboração de um Código do Setor Ferroviário que consolide e sistematize o enquadramento jurídico aplicável ao setor ferroviário em Portugal.
- 20.** Tendo em conta a dispersão normativa existente, a elaboração de um Código do Setor Ferroviário poderá contribuir para reforçar a clareza, a coerência e a acessibilidade do regime jurídico aplicável.

B. Recomendação 3 – Revisão do regime de validade das licenças das empresas ferroviárias e reavaliação do montante mínimo e regulamentação dos critérios associados à cobertura de responsabilidade civil

- 21.** A B-Rail manifesta a sua concordância com a recomendação 3 da AdC, relativa à revisão do regime de validade das licenças das empresas ferroviárias e à reavaliação do montante mínimo e à regulamentação dos critérios associados à cobertura de responsabilidade civil.
- 22.** O regime de licenciamento deve assegurar um equilíbrio adequado entre a garantia de elevados padrões de segurança e a necessidade de evitar encargos desproporcionados que possam constituir barreiras à entrada de novos operadores ferroviários.
- 23.** Neste contexto, a revogação do prazo máximo de validade das licenças para serviços de transporte ferroviário, a avaliação de formas alternativas de cobertura de responsabilidade civil e a reavaliação da adequabilidade do montante mínimo do seguro de responsabilidade civil poderão contribuir para um enquadramento regulatório mais eficiente, favorável ao exercício da atividade das empresas ferroviárias.
- 24.** Em todo o caso, será necessário assegurar que a alteração das referidas regras se aplica em termos não discriminatórios ao operador incumbente e às demais empresas ferroviárias.



C. Recomendação 4 – Recomendações ao Contrato de Serviço Público durante a sua vigência

(i) Considerações gerais

25. A B-Rail manifesta a sua concordância, em termos gerais, com a recomendação 4 da AdC, relativa à questão de uma eventual prorrogação da duração do Contrato de Serviço Público e à necessidade de serem introduzidas alterações ao Contrato de Serviço Público.
26. Na perspetiva da B-Rail, **o Contrato de Serviço Público constitui atualmente uma das principais barreiras à entrada de novos operadores no mercado do transporte ferroviário de passageiros em Portugal.**
27. Com efeito, trata-se de um contrato que foi diretamente adjudicado à CP, sem procedimento concorrencial, e que tem uma duração muito longa e um âmbito extremamente abrangente de OSP — inclusivamente, compreendendo serviços de longo curso Intercidades, sem que tenha sido demonstrada a necessidade de os integrar no âmbito das OSP.
28. Tal prejudica a entrada de novos operadores ferroviários no mercado, uma vez que, de acordo com o enquadramento normativo aplicável, os serviços sujeitos a OSP são considerados prioritários no processo de repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária face aos serviços comerciais, e que o Contrato de Serviço Público pode ser invocado — como tem ocorrido — para impedir o acesso de outros operadores ferroviários à infraestrutura ferroviária, através da prerrogativa que assiste à CP (e a outras entidades) de solicitar à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (“**AMT**”) a realização de um teste de equilíbrio económico para alegadamente demonstrar que o equilíbrio económico do Contrato de Serviço Público seria comprometido pelos novos serviços de transporte ferroviário de passageiros.
29. Neste sentido, a B-Rail entende que **o Contrato de Serviço Público deve ser reavaliado e reformulado com a maior brevidade possível. Conforme detalhado *infra*, a B-Rail entende que o Contrato de Serviço Público deve ser alterado nos seguintes termos:**
- (i) Os serviços Alfa Pendular e Intercidades devem ser excluídos do Contrato de Serviço Público por terem natureza comercial, em particular: as obrigações de**



oferta mínima de serviços Alfa Pendular constantes do Contrato de Serviço Público devem ser revogadas; os serviços Intercidades devem ser excluídos do âmbito das OSP; e quaisquer referências constantes do Contrato de Serviço Público aos serviços Alfa Pendular e Intercidades devem ser eliminadas para afastar qualquer risco de ser dado um tratamento preferencial a esses serviços no âmbito da repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária;

- (ii) O Contrato de Serviço Público deve ser alterado no sentido de estabelecer uma contabilidade analítica separada dos serviços comerciais e para os diferentes serviços no âmbito do Contrato de Serviço Público, por eixos de mobilidade e por linhas;
- (iii) A metodologia e a fórmula de cálculo das compensações financeiras previstas no Contrato de Serviço Público devem ser revistas para que o cumprimento de níveis de serviço passe a ser um fator relevante na decisão de atribuição e na determinação do montante das compensações financeiras, promovendo a eficiência e a qualidade dos serviços prestados pela CP no âmbito do Contrato de Serviço Público; e
- (iv) O quadro sancionatório do Contrato de Serviço Público deve ser alterado, tal como recomendado pela AdC.

(ii) Concessão incondicional do acesso pela B-Rail à rede ferroviária nacional a partir de 2029

30. A B-Rail sublinha a sua discordância com a interpretação que a AdC parece adotar da decisão que a AMT tomou de não limitar o acesso pela B-Rail à rede ferroviária nacional a partir de 2029, e que é referida no ponto 156 do Estudo. De acordo com essa interpretação da AdC, o referido acesso pela B-Rail poderá ter sido concedido pela AMT apenas a título condicional, no pressuposto de que os investimentos previstos na infraestrutura ferroviária sejam concretizados.

31. À luz do enquadramento normativo aplicável, deve entender-se que a referida decisão da AMT foi uma decisão de concessão **incondicional** do acesso pela B-Rail à rede ferroviária nacional a partir de 2029, pois quaisquer ajustamentos ao pedido da B-Rail, no que se refere aos tempos de percurso e/ou aos tempos de partida, também em função dos investimentos previstos na infraestrutura ferroviária, terão necessariamente de ser



efetuados num momento subsequente, em sede própria, i.e., no âmbito do processo de repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária a conduzir pelo gestor de infraestrutura (i.e., a Infraestruturas de Portugal, S.A. ("IP")) para cada horário de serviço a partir de 2029.

(iii) Limitação da prorrogação da duração do Contrato de Serviço Público

32. A B-Rail concorda com a recomendação da AdC no sentido de que uma eventual prorrogação da duração do Contrato de Serviço Público deve ser objeto de uma avaliação fundamentada.
33. Com efeito, uma eventual prorrogação da duração do Contrato de Serviço Público deve ser cuidadosamente ponderada à luz dos princípios da proporcionalidade, da transparência e da promoção da concorrência, sobretudo tratando-se, como é o caso, de um contrato que não foi adjudicado através de procedimento concorrencial, não tendo existido concorrência pelo mercado.
34. Com efeito, a prorrogação da duração do Contrato de Serviço Público terá como consequência a manutenção de uma estrutura de mercado de natureza monopolística por um período prolongado, adiando, por ainda mais tempo, a concretização efetiva da liberalização do setor que se encontra consagrada na legislação nacional e da União Europeia.
35. Neste contexto, a B-Rail entende que **qualquer prorrogação da duração do Contrato de Serviço Público (i) deve ser excecional, devidamente fundamentada e limitada ao período de tempo estritamente adequado, necessário e proporcional para amortizar os investimentos associados e efetivamente suportados pela CP (não com recurso a financiamento público), e (ii) deve ser acompanhada de uma revisão do respetivo conteúdo, em particular, excluindo-se os serviços Alfa Pendular e Intercidades do Contrato de Serviço Público por terem natureza comercial.**

(iv) Obrigações de oferta mínima de longo curso Alfa Pendular

36. A B-Rail concorda com a recomendação da AdC no sentido de serem revogadas as obrigações de oferta mínima de serviços Alfa Pendular que constam do Contrato de Serviço Público.



37. Com efeito, os serviços Alfa Pendular constituem, pelas suas características, serviços ferroviários de natureza comercial, dirigidos a segmentos de procura que valorizam tempos de viagem reduzidos, níveis superiores de conforto e qualidade de serviço.
38. São serviços que competem diretamente com outros potenciais serviços de longo curso suscetíveis de ser operados em regime comercial por novos operadores ferroviários na mesma linha ferroviária.
39. Conforme identificado pela AdC, num contexto em que a infraestrutura ferroviária se encontra congestionada, a inclusão de obrigações de oferta mínima de serviços Alfa Pendular no Contrato de Serviço Público pode resultar numa repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária que beneficia os serviços Alfa Pendular, em detrimento dos serviços de outros operadores ferroviários, de forma injustificada, não equitativa e discriminatória.
40. Efetivamente, as regras aplicáveis à repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária atribuem uma precedência às obrigações constantes dos contratos de serviço público celebrados pelo Estado e, nos casos em que uma infraestrutura ferroviária seja declarada congestionada, permitem ao gestor de infraestrutura dar prioridade aos serviços sujeitos a OSP e aos serviços de interesse económico geral.
41. Ora, estando os serviços Alfa Pendular previstos no Contrato de Serviço Público e sendo os mesmos qualificados no Contrato de Serviço Público como serviços de interesse económico geral, não se pode excluir que o gestor de infraestrutura, interpretando as normas acima referidas, afete prioritariamente capacidade da infraestrutura ferroviária para o cumprimento das obrigações de oferta mínima de serviços Alfa Pendular.
42. Assim, a manutenção de obrigações de oferta mínima de serviços Alfa Pendular no âmbito do Contrato de Serviço Público pode distorcer a repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária em corredores de elevada procura, consolidando a posição do operador incumbente e dificultando, ou mesmo inviabilizando, o desenvolvimento de serviços concorrenciais.
43. Nesta medida, **o Contrato de Serviço Público deve ser alterado no sentido de (i) serem revogadas as obrigações de oferta mínima de serviços Alfa Pendular, bem como de (ii)**



serem eliminadas quaisquer referências aos serviços Alfa Pendular, na medida em que são serviços comerciais não sujeitos a OSP.

(v) **Contabilidade analítica separada para os diferentes serviços no âmbito do Contrato de Serviço Público**

44. A B-Rail concorda com a recomendação da AdC no sentido de serem tomadas medidas para que exista uma contabilidade analítica separada para os diferentes serviços no âmbito do Contrato de Serviço Público, em conformidade com o disposto na legislação nacional e da União Europeia.
45. Em particular, é fundamental garantir uma distinção efetiva entre os serviços prestados no âmbito de OSP e os serviços prestados em regime comercial, pois a existência de uma separação contabilística entre as diferentes atividades desenvolvidas pelo operador incumbente constitui um elemento essencial para aumentar a transparência e permitir uma concorrência não falseada no mercado do transporte ferroviário de passageiros.
46. Ora, conforme referido no Estudo, o Contrato de Serviço Público não estatui, de forma clara, uma obrigação de contabilidade separada dos serviços prestados com OSP e dos serviços comerciais. Também não estatui uma obrigação de contabilidade separada quanto aos serviços prestados com OSP, por eixos de mobilidade e por linhas.
47. A ausência de uma separação contabilística suficientemente clara e verificável entre as atividades sujeitas a OSP e as atividades comerciais da CP pode criar riscos significativos de subsídio cruzada, proibida pelo enquadramento jurídico aplicável, permitindo que receitas ou compensações associadas à prestação de OSP sejam utilizadas para sustentar atividades comerciais exercidas em mercado sujeito à concorrência.
48. Tal situação pode gerar distorções relevantes no funcionamento do mercado do transporte ferroviário de passageiros e criar condições de concorrência assimétricas entre o operador incumbente e potenciais novos entrantes.
49. Neste contexto, a B-Rail considera que **o Contrato de Serviço Público deve ser alterado no sentido de estabelecer uma contabilidade analítica separada dos serviços comerciais e para os diferentes serviços no âmbito do Contrato de Serviço Público.**

50. Adicionalmente, a B-Rail considera que, de modo a reforçar a transparência nesta matéria, **as contas da CP e a respetiva contabilidade analítica separada, com informação suficientemente detalhada, devem ser tornadas públicas e ser objeto de fiscalização e de relatórios anuais pelas autoridades competentes, os quais devem também ser divulgados ao público.**
51. A disponibilização pública dessa informação contribuiria para aumentar o nível de escrutínio sobre a correta aplicação das compensações associadas às OSP e para reforçar a confiança dos operadores ferroviários e demais intervenientes no funcionamento concorrencial do mercado do transporte ferroviário de passageiros.
52. Como referido no ponto 181 do Estudo, a AMT constatou, em 2024, que o valor das compensações financeiras pelo cumprimento de OSP atribuídas à CP ultrapassou o respetivo valor previsto no Contrato de Serviço Público por referência a uma situação de setembro de 2023. **Tal constatação de que existiu uma situação de sobrecompensação justifica que, tal como recomendado pela AdC, sejam avaliadas as razões pelas quais essa sobrecompensação ocorreu, mas justifica também e adicionalmente que as autoridades competentes efetuem uma auditoria às contas da CP de modo a permitir a identificação e a correção (devendo as parcelas indevidamente recebidas pela CP reverter para o Estado) de todas as situações de sobrecompensação que possam ter ocorrido durante a vigência do Contrato de Serviço Público.**
53. **Importa, efetivamente, que sejam estabelecidos e implementados mecanismos efetivos de fiscalização pelas autoridades competentes (a AdC, a AMT e a Inspeção-Geral de Finanças, no âmbito das suas respetivas competências) quanto ao valor das compensações atribuídas à CP.**
54. A referida situação de sobrecompensação identificada pela AMT evidencia a necessidade de que sejam tomadas medidas adicionais e efetivas por parte das autoridades competentes nesta matéria.
55. O reforço da transparência e da fiscalização neste domínio constitui um elemento essencial para assegurar que o financiamento público não introduz distorções no funcionamento do mercado ferroviário.



56. Neste sentido, a B-Rail solicita à AdC que desenvolva estas questões no âmbito das suas recomendações.

(vi) Metodologia e fórmula de cálculo das compensações financeiras previstas no Contrato de Serviço Público

57. A B-Rail concorda com a recomendação da AdC no sentido de proceder à reavaliação da adequação da metodologia e da fórmula de cálculo das compensações financeiras previstas no Contrato de Serviço Público.

58. A definição destas compensações assume particular relevância para a delimitação das atividades financiadas por recursos públicos e das atividades desenvolvidas em regime comercial, sendo essencial que a metodologia adotada assente em critérios objetivos e verificáveis, que assegurem a correspondência entre as compensações atribuídas e os custos efetivamente incorridos na prestação das OSP.

59. A inexistência de uma metodologia clara pode gerar riscos de sobrecompensação e distorções concorrenciais, comprometendo a neutralidade entre operadores ferroviários.

60. Neste contexto, **a B-Rail considera essencial que a metodologia e a fórmula de cálculo das compensações financeiras previstas no Contrato de Serviço Público sejam revistas para que o cumprimento de níveis de serviço passe a ser um fator relevante na decisão de atribuição e na determinação do montante das compensações financeiras, promovendo a eficiência e a qualidade dos serviços prestados pela CP no âmbito do Contrato de Serviço Público.**

(vii) Mecanismo de sanções pecuniárias

61. A B-Rail manifesta o seu acordo com a recomendação da AdC no sentido do reforço da aplicação efetiva de um mecanismo de sanções pecuniárias eficazes, proporcionais e dissuasoras no âmbito do Contrato de Serviço Público, essencial para assegurar a prestação eficiente do serviço público ferroviário.

62. A existência de mecanismos de sanção eficazes é essencial para promover o cumprimento das obrigações contratuais e conferir credibilidade ao modelo de contratualização adotado no setor do transporte ferroviário.

63. Neste sentido, a B-Rail entende que a **alteração do quadro sancionatório do Contrato de Serviço Público, tal como recomendada pela AdC, poderá contribuir para promover a melhoria da qualidade do serviço prestado, em benefício dos passageiros, tanto mais se for acompanhada pela definição de métricas de desempenho objetivas que possam ser objeto de penalizações em caso de incumprimento.**

(viii) Passe Ferroviário Verde

64. A B-Rail considera relevante a análise efetuada pela AdC relativamente aos potenciais impactos concorrenciais associados à implementação do Passe Ferroviário Verde, entendendo que esta medida suscita várias questões que merecem uma reflexão aprofundada do ponto de vista do funcionamento concorrencial do setor do transporte ferroviário de passageiros.
65. Com efeito, a introdução de mecanismos tarifários fortemente subsidiados no transporte ferroviário de passageiros pode ter efeitos relevantes na estrutura concorrencial do mercado, tanto no plano intramodal – i.e., entre diferentes operadores ferroviários – como no plano intermodal, na medida em que tais medidas podem afetar as condições de concorrência entre o transporte ferroviário e outros modos de transporte, nomeadamente o transporte rodoviário de passageiros.
66. Neste contexto, a B-Rail entende que a implementação do Passe Ferroviário Verde deve ser acompanhada de uma avaliação rigorosa dos respetivos impactos concorrenciais.
67. Em particular, **é necessário realizar uma avaliação transparente do custo real de cada serviço e/ou trajeto incluído no Passe Ferroviário Verde, em termos que permitam ao Estado fundamentar os montantes efetivamente devidos à CP no âmbito do Contrato de Serviço Público, evitando riscos de sobrecompensação e de subsidiação cruzada com os serviços Alfa Pendular (caso os montantes atribuídos à CP sejam utilizados nos serviços Alfa Pendular para compensar as eventuais perdas decorrentes do Passe Ferroviário Verde).** A ausência de uma metodologia de cálculo deste custo que seja clara e transparente pode criar riscos de distorção das condições de concorrência no mercado do transporte ferroviário de passageiros.

68. Adicionalmente, a B-Rail entende que **a inclusão dos serviços Intercidades no âmbito do Passe Ferroviário Verde tem um impacto significativo no funcionamento concorrencial do setor do transporte.**
69. Efetivamente, os serviços Intercidades apresentam características que os tornam potencialmente substituíveis (i) por serviços de transporte ferroviário de passageiros prestados em regime comercial, designadamente os serviços Alfa Pendular e outros potenciais serviços de longo curso suscetíveis de serem operados em regime comercial por novos operadores ferroviários na mesma linha ferroviária (não se excluindo que essa substituíbilidade possa também ocorrer com os serviços da futura linha de alta velocidade Porto-Lisboa numa primeira fase da sua implementação, quando ainda não oferecerem tempos de trajeto substancialmente menores aos dos serviços Intercidades), mas também (ii) por serviços de transporte rodoviário de passageiros em percursos similares, que são, em muitos casos, considerados substituíveis do ponto de vista da procura.
70. Assim, a B-Rail entende que **os serviços Intercidades devem ser excluídos do âmbito do Passe Ferroviário Verde. Em alternativa, caso se opte pela manutenção dos serviços Intercidades no âmbito da medida, deverá ser assegurado que o regime aplicável ao Passe Ferroviário Verde é concebido de forma concorrencialmente neutra, não estando limitado à CP, mas permitindo que outros operadores que prestem serviços ferroviários e rodoviários comparáveis possam beneficiar de condições equivalentes, evitando, deste modo, a criação de vantagens seletivas suscetíveis de distorcer a concorrência.**
71. Note-se que as observações da B-Rail constantes desta alínea (viii) versam, não apenas sobre o ponto VI da recomendação 4 do Estudo, mas também sobre o ponto II da recomendação 5 do Estudo, pelo que, por motivos de síntese, não serão replicadas no ponto D *infra*.
- D. Recomendação 5 – Recomendações finda a duração do Contrato de Serviço Público**
- (i) **(Re)avaliação da adequação, necessidade e proporcionalidade da classificação de cada um dos serviços englobados no Contrato de Serviço Público**
72. A B-Rail concorda com a recomendação da AdC no sentido de que deve ser efetuada uma avaliação rigorosa da necessidade de serviço público em cada uma das rotas incluídas no Contrato de Serviço Público.

73. Conforme anteriormente referido no ponto 28 *supra*, a manutenção de serviços sujeitos a OSP no âmbito de contratos de serviço público em situações em que esses serviços poderiam ser prestados em regime comercial pode limitar o desenvolvimento da concorrência no setor ferroviário e reduzir os incentivos à entrada de novos operadores ferroviários no mercado.
74. Tal resulta de uma conjugação de circunstâncias de facto e de direito: por um lado, determinados serviços sujeitos a OSP como é o caso dos serviços Intercidades são prestados na linha do Norte onde também são prestados serviços comerciais como é o caso dos serviços Alfa Pendular (e poderiam ser prestados serviços comerciais por outros operadores ferroviários), estando a capacidade dessa linha ferroviária limitada; por outro lado, de acordo com o enquadramento normativo aplicável, os serviços sujeitos a OSP são considerados prioritários no processo de repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária face aos serviços comerciais, e o acesso à infraestrutura ferroviária para a prestação de novos serviços de transporte ferroviário de passageiros pode ser limitado caso se demonstre que os mesmos comprometem o equilíbrio económico de um contrato de serviço público.
75. Neste sentido, quanto mais amplas forem as OSP estabelecidas no Contrato de Serviço Público, maior o risco de ser inviabilizada a entrada no mercado de novos operadores de transporte ferroviário de passageiros.
76. Por este motivo, a B-Rail entende que **é imperioso redefinir, o quanto antes, o escopo extremamente amplo das OSP estabelecidas no Contrato de Serviço Público.**
77. Para o efeito, **é necessário verificar se o âmbito destas OSP é necessário e proporcional a uma necessidade real de serviço público, tendo presente a existência de outros serviços rodoviários ou aéreos potencialmente concorrentes ou substituíveis, e o potencial interesse de outros operadores ferroviários em prestar, em condições de mercado (i.e., sem compensação pública), um ou mais serviços que são presentemente qualificados como OSP no Contrato de Serviço Público.**
78. Esta avaliação da necessidade de serviço público deve ser efetuada de forma individualizada para cada rota ou conjunto de rotas, tendo em consideração fatores como



os níveis de procura existentes, a viabilidade económica da prestação do serviço em regime comercial e a existência de alternativas de mobilidade adequadas.

79. A questão coloca-se com especial acuidade relativamente aos serviços de longo curso Intercidades sobre os quais impendem atualmente OSP nos termos do Contrato de Serviço Público. Atendendo às características destes serviços de longo curso, nomeadamente ao tipo de procura que servem, às distâncias percorridas e ao posicionamento comercial que apresentam no mercado ferroviário, são serviços suscetíveis de serem explorados comercialmente de forma viável.

80. Nesta medida, a B-Rail entende que a manutenção dos serviços Intercidades no âmbito de OSP é injustificada e pode limitar o desenvolvimento de um mercado ferroviário mais aberto e competitivo.

(ii) Necessidade de revisão antecipada do Contrato de Serviço Público

81. A B-Rail entende que **a revisão do Contrato de Serviço Público não deve ser adiada até ao termo do seu prazo de vigência, em 2029, ou, em caso de prorrogação, em 2034, devendo antes ser efetuada com a maior brevidade possível, no âmbito da discussão sobre a sua eventual prorrogação.**

82. Este momento constitui uma oportunidade adequada para reavaliar o âmbito e as condições do Contrato de Serviço Público, assegurando o seu alinhamento com os objetivos de promoção da concorrência e de abertura progressiva do mercado ferroviário à concorrência.

83. Em particular, a B-Rail considera que **deve ser reavaliada, desde já, a inclusão de determinados serviços no âmbito de OSP definidas no Contrato de Serviço Público sempre que estes possam ser prestados em regime comercial. É o caso dos serviços Intercidades que devem ser excluídos do âmbito das referidas OSP conforme anteriormente referido.**

84. Uma revisão antecipada do Contrato de Serviço Público permitirá evitar a consolidação de um enquadramento que limite o desenvolvimento de serviços concorrenciais, contribuindo para criar condições mais favoráveis à entrada de novos operadores ferroviários no mercado.



(iii) Promoção de concursos públicos internacionais para a atribuição de novos contratos de serviço público sujeitos a OSP

85. A B-Rail concorda com a recomendação da AdC no sentido de serem promovidos um ou mais concursos públicos internacionais para a atribuição de novos contratos de serviço público sujeitos a OSP, previamente ao termo do Contrato de Serviço Público, e com a antecedência necessária, de forma a não adiar mais a abertura do processo à concorrência pelo mercado.
86. A adoção de procedimentos concursais abertos e concorrenciais, conforme previsto na legislação da União Europeia, constitui um instrumento essencial para assegurar a utilização eficiente de recursos públicos, bem como para promover a transparência, a não discriminação e a participação de diferentes operadores ferroviários no mercado.

(iv) Acesso a instalações de serviço e aos serviços nelas disponibilizados, bem como a recursos humanos especializados, no âmbito do Contrato de Serviço Público

87. A B-Rail considera que devem tomadas medidas que permitam o acesso efetivo e não discriminatório a instalações de serviço e aos serviços nelas disponibilizados no âmbito do Contrato de Serviço Público, bem como medidas que permitam a operadores ferroviários que assim o pretendam, em função das suas necessidades concretas, aceder a recursos humanos especializados no âmbito do Contrato de Serviço Público, quando a continuidade dos contratos de trabalho não resulte da aplicação do regime legal de transmissão de unidade económica.
88. Como referido pela AdC, a disponibilidade e o acesso a estes fatores constituem elementos determinantes para promover procedimentos participados, não apenas pelo operador incumbente, mas também por operadores ferroviários não detentores de instalações de serviço, por exemplo, de manutenção ferroviária.

(v) Ausência de obrigações de oferta mínima em serviços comerciais

89. A B-Rail concorda com a recomendação da AdC no sentido de não serem determinadas obrigações de oferta mínima associadas a serviços comerciais em novos contratos de serviço público com OSP, de forma a eliminar riscos concorrenciais desnecessários,

remetendo-se, a este propósito, para as considerações expostas na alínea (iv) do ponto C *supra* quanto às obrigações de oferta mínima de serviços Alfa Pendular atualmente constantes do Contrato de Serviço Público, que devem ser revogadas o quanto antes, uma vez que limitam o desenvolvimento de serviços concorrenciais por novos operadores ferroviários.

E. Recomendação 7 – Revisão dos critérios de repartição de capacidade

90. A B-Rail manifesta a sua concordância com a recomendação 7 da AdC, relativa à revisão dos critérios de repartição de capacidade.

(i) A repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária deve ser efetuada de forma equitativa e não discriminatória entre serviços comerciais

91. A B-Rail concorda com a referida recomendação da AdC, em particular, quanto à necessidade de serem alterados os artigos 39.º e 47.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua redação atual, bem como, em concordância com essas alterações, os critérios de repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária previstos no Diretório de Rede, de modo a eliminar qualquer risco de ser atribuída prioridade às obrigações de oferta de serviços mínimos de serviços comerciais como é o caso dos serviços Alfa Pendular.

92. A B-Rail entende que importa sublinhar e desenvolver este ponto, no que se refere à necessidade de a repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária ser efetuada de forma equitativa e não discriminatória entre serviços comerciais, conforme exigido pela legislação aplicável.

93. Efetivamente, de modo a observar este preceito, **importa que, em sede de repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária a conduzir pelo gestor de infraestrutura (i.e., a IP), os serviços Alfa Pendular, que se encontram excluídos do âmbito das OSP definidas no Contrato de Serviço Público e são explorados em condições de mercado, não possam beneficiar de qualquer prioridade (ou ser objeto de um tratamento mais favorável) em relação a serviços comerciais que venham a ser propostos por outros operadores ferroviários.**



94. Nesta medida, caso a rede ferroviária nacional não tenha capacidade para acolher, na sua totalidade, ambos os serviços Alfa Pendular e os serviços comerciais que venham a ser propostos por outros operadores ferroviários, a capacidade alocada aos serviços Alfa Pendular terá de ser repartida com os referidos serviços comerciais propostos por outros operadores ferroviários.
95. Efetivamente, a circunstância de a CP ser o operador incumbente no mercado ferroviário de passageiros em Portugal não deve traduzir-se, direta ou indiretamente, na atribuição de qualquer forma de prioridade estrutural no acesso à capacidade da infraestrutura ferroviária para serviços prestados em regime comercial.
96. A atribuição de capacidade em condições que favoreçam sistematicamente o operador incumbente pode, com efeito, constituir um obstáculo significativo à entrada de novos operadores ferroviários no mercado, sobretudo em linhas ferroviárias nas quais a capacidade disponível se encontra limitada como é o caso da linha do Norte.
97. A experiência concreta da B-Rail no âmbito dos pedidos de acesso à infraestrutura ferroviária que submeteu no passado à AMT demonstra que, na prática, subsistem obstáculos relevantes ao acesso efetivo à rede ferroviária nacional.
98. Assim, a B-Rail entende que, **além da recomendação para que sejam revistos os critérios de repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária, deveriam também ser sublinhados os princípios acima enunciados, no que respeita ao tratamento equitativo e não discriminatório entre os serviços Alfa Pendular e outros serviços comerciais, na ótica da defesa da concorrência, com os benefícios daí resultantes para os consumidores finais** (no caso concreto, os passageiros que são utentes desses serviços).

(ii) Taxas de utilização das linhas de alta velocidade

99. A B-Rail considera que a definição das taxas de utilização das futuras linhas de alta velocidade constitui um elemento crítico para a viabilidade económica dos projetos de novos operadores de transporte ferroviário de passageiros.
100. Desconhece-se atualmente quais serão as taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e das instalações de serviço cobradas nas linhas de alta velocidade, o que introduz uma



incerteza quanto às suas possíveis repercussões no modelo de negócio dos operadores ferroviários, obrigando-os a assumir um risco financeiro acrescido.

101. Neste contexto, a B-Rail entende que **o Estudo deveria incluir uma recomendação adicional, relativamente à necessidade de se conhecer, com antecedência suficiente – i.e., no mínimo 3 (três) a 4 (quatro) anos antes da sua entrada em vigor tendo em conta o nível de investimento exigido dos operadores ferroviários – a fórmula de cálculo e o montante das referidas taxas de utilização** para que os operadores ferroviários potencialmente interessados possam computar esses custos no seu modelo de negócio e aferir da viabilidade económica de eventuais serviços futuros nas linhas de alta velocidade.

102. Adicionalmente, a B-Rail considera que **esta definição das taxas de utilização deve ser objeto de um processo de consulta prévia aos operadores ferroviários, a iniciar o quanto antes**, no qual a IP apresentaria uma proposta fundamentada e detalhada e os operadores ferroviários teriam a possibilidade de se pronunciar sobre a mesma, de modo a assegurar um enquadramento regulatório mais transparente, informado e favorável à concorrência efetiva.

F. Recomendação 8 – Boas práticas na celebração de acordos-quadro para a repartição de capacidade

103. A B-Rail manifesta a sua concordância com a recomendação 8 da AdC no que se refere especificamente à adoção de boas práticas na celebração de acordos-quadro para a repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária, sublinhando a importância desse instrumento na promoção da entrada de novos operadores ferroviários.

104. Com efeito, os acordos-quadro conferem previsibilidade quanto à disponibilidade futura de capacidade na rede ferroviária nacional, o que é determinante num setor caracterizado por elevados investimentos iniciais e longos horizontes de planeamento.

105. Para novos entrantes, este instrumento reduz a incerteza associada à atribuição de capacidade numa base anual, permitindo planear e realizar investimentos com maior segurança, o que é fundamental tendo em conta que a exploração de novos serviços de transporte ferroviário de passageiros pressupõe necessariamente a assunção de compromissos financeiros e contratuais significativos por parte do novo entrante.

106. Neste contexto, a B-Rail considera que **os acordos-quadro constituem um mecanismo essencial para reduzir barreiras à entrada e promover condições de concorrência efetiva no setor do transporte ferroviário de passageiros.**
107. A experiência concreta da B-Rail ilustra bem a relevância desta questão.
108. Com efeito, a B-Rail requereu à IP a celebração de um acordo-quadro nos termos da legislação aplicável. Na sequência de vários contactos com a IP, a B-Rail recebeu uma primeira resposta escrita da IP ao referido pedido, na qual a IP informou que se encontrava a *“[...] concluir a definição da metodologia de receção e avaliação deste tipo de pedidos, que conforme é do vosso conhecimento constitui o primeiro caso rececionado pela IP neste domínio.”* e que *“Assim que o processo for definido, o mesmo será comunicado à B-RAIL e a avaliação da vossa solicitação será realizada em conformidade com os prazos e critérios aí estabelecidos [...]”*.
109. Cerca de um ano após essa primeira resposta da IP, sem que, entretanto, a B-Rail tivesse recebido qualquer comunicação da IP a respeito do andamento do processo, a IP informou este mês a B-Rail *“[...] que, neste momento, ainda não se encontram reunidas as condições necessárias para a contratualização de capacidade relativa à futura rede de Alta Velocidade”*. Como justificação para a sua recusa em celebrar um acordo-quadro com a B-Rail, a IP referiu nomeadamente a elevada complexidade dos investimentos previstos, concluindo que *“[...] constata-se que não estão reunidas as condições, nesta fase, para uma adequada avaliação dos riscos identificados. Tal circunstância inviabiliza a definição de cenários definitivos de exploração, bem como a fixação da respetiva data de disponibilização, não sendo, por conseguinte, possível à IP assumir, neste momento, um compromisso de capacidade no âmbito de um Acordo-Quadro para esta futura infraestrutura.”*
110. Embora não exista uma obrigação legal de a IP celebrar acordos-quadro (a legislação aplicável apenas consagra uma possibilidade, devendo o gestor de infraestrutura fundamentar a sua decisão de recusa da celebração de um acordo-quadro), a recusa da IP em atualmente celebrar acordos-quadro com novos operadores ferroviários – assumindo que o sentido da decisão adotada pela IP em relação ao pedido da B-Rail seria o mesmo em relação a pedidos de outros eventuais novos operadores ferroviários – limita



seriamente a entrada de novos operadores ferroviários (como é o caso da B-Rail) no mercado do transporte ferroviário de passageiros.

- 111.** Efetivamente, tal recusa deve ser apreciada de forma conjugada com outras barreiras existentes e potenciais à entrada nesse mercado, como seja, a eventual prorrogação do prazo de vigência do Contrato de Serviço Público e a eventual atribuição de prioridade aos serviços Alfa Pendular em sede de repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária, conforme descrito anteriormente na presente pronúncia.
- 112.** Neste sentido, a B-Rail entende que **devem ser estabelecidos procedimentos relativos à celebração de acordos-quadro que assegurem uma apreciação célere e transparente dos respetivos pedidos, bem como a adoção de decisões devidamente fundamentadas, de modo a garantir a efetiva utilidade desses instrumentos na promoção da concorrência e na viabilização de novos projetos ferroviários.**
- 113.** No que se refere à adequabilidade de, após receber um pedido de acordo-quadro, o gestor de infraestrutura ouvir todos os restantes potenciais candidatos previamente à celebração do mesmo, que é mencionada nas recomendações da AdC, a B-Rail alerta para a necessidade de essa auscultação, ainda que justificada, ser devidamente enquadrada, de modo a evitar que a mesma possa ser utilizada de forma abusiva para injustificadamente impedir ou atrasar a celebração do acordo-quadro.
- 114.** Neste sentido, a B-Rail entende que **é necessário delimitar o âmbito dos potenciais candidatos a auscultar nos termos acima referidos, evitando-se a instrumentalização deste procedimento como forma de bloquear ou dificultar a entrada de novos operadores ferroviários no setor do transporte ferroviário de passageiros.**
- G. Recomendação 9 – Mitigar barreiras ao acesso a material circulante decorrentes das especificidades da rede ferroviária nacional**
- 115.** A B-Rail manifesta a sua concordância com a recomendação 9 da AdC, relativa à mitigação das barreiras ao acesso a material circulante decorrentes das especificidades da rede ferroviária nacional.
- 116.** As características técnicas da infraestrutura ferroviária influenciam diretamente as condições de entrada de novos operadores ferroviários, podendo exigir soluções técnicas



específicas ou material circulante adaptado, com impacto direto nos custos e na viabilidade dos projetos ferroviários.

- 117.** Neste contexto, a B-Rail constata que existe atualmente uma incerteza quanto à bitola em que irão ser construídas as linhas de alta velocidade: (i) bitola europeia ou (ii) bitola ibérica com futura migração para bitola europeia.
- 118.** Esta incerteza dificulta a escolha do material circulante a adquirir pelos operadores ferroviários, obrigando-os a assumir um risco financeiro acrescido, aumentando potencialmente os seus custos e criando obstáculos adicionais à sua entrada no mercado do transporte ferroviário de passageiros.
- 119.** Assim, importa que seja conhecida, o mais rapidamente possível, a bitola das futuras linhas de alta velocidade, de modo a permitir aos operadores ferroviários planearem e tomarem as suas decisões de negócio com a antecedência necessária.
- 120.** Adicionalmente, a circunstância de, na rede ferroviária nacional, estar instalado o sistema CONVEL (Controlo Automático de Velocidade), não estando ainda em funcionamento o sistema ECTS (*European Train Control System*), obriga os operadores ferroviários a investir em interfaces que lhes permitam transitar entre os diferentes sistemas de controlo de velocidade dos comboios. Neste sentido, e tal como recomendado pela AdC, deve ser assegurada (i) uma implementação atempada do ERTMS (Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário), o qual substituirá o sistema CONVEL pelo sistema ECTS e, (ii) durante o período de transição, a disponibilidade de um sistema que permita a integração com o sistema CONVEL, através dos STM (módulos de transmissão específica), aberto a todos os operadores ferroviários interessados.

H. Recomendação 10 – Mitigar barreiras ao acesso a material circulante em sede de futuros contratos de serviço público

- 121.** A B-Rail manifesta a sua concordância com a recomendação 10 da AdC, no sentido de ser assegurado um acesso eficaz e não discriminatório ao material circulante necessário por terceiros nos próximos procedimentos concursais para a adjudicação de novos contratos de serviço público.



122. O acesso a material circulante constitui uma das principais barreiras à entrada no setor ferroviário, atendendo aos elevados custos de investimento, aos longos prazos de aquisição e às especificidades técnicas da rede ferroviária nacional.

123. A disponibilização de material circulante no âmbito dos procedimentos concursais poderá atenuar essa barreira, desde que acompanhada de condições claras quanto à sua utilização, incluindo termos de acesso, duração e condições financeiras.

124. A B-Rail sublinha que estes mecanismos devem assegurar um acesso efetivo, transparente e não discriminatório ao material circulante, de forma a permitir a participação de novos operadores ferroviários nos referidos procedimentos concursais e reforçar a concorrência no setor.

I. Recomendação 11 – Implementação de um modelo liberalizado na contratação de energia

125. A B-Rail manifesta a sua concordância com a recomendação 11 da AdC, relativa à implementação de um novo modelo de contratação de energia elétrica para tração que permita a contratualização da energia de tração diretamente com comercializadores de energia terceiros.

126. A possibilidade de os operadores ferroviários poderem escolher livremente o fornecedor de energia constitui um elemento relevante para promover uma maior eficiência económica no setor, permitindo que cada operador possa negociar condições contratuais adequadas ao seu perfil de consumo.

127. Para novos operadores ferroviários, a existência de um modelo aberto de contratação de energia pode igualmente representar um fator importante na definição dos respetivos modelos de negócio, permitindo uma maior previsibilidade e um maior controlo sobre uma componente relevante da estrutura de custos da operação ferroviária.

128. A B-Rail entende que a liberalização da contratação de energia deverá ser acompanhada pelo desenvolvimento das soluções técnicas necessárias para assegurar uma medição fiável e transparente dos consumos, devendo ser possível medir de forma precisa a energia efetivamente consumida por cada operador ferroviário, bem como eventuais quantidades de energia devolvidas à rede.



III. Conclusões

- 129.** A B-Rail considera que o Estudo constitui um contributo relevante para a identificação das principais barreiras à entrada e ao funcionamento concorrencial do setor do transporte ferroviário de passageiros em Portugal.
- 130.** A AdC tem um papel fundamental a desempenhar na promoção de condições efetivas de concorrência no setor ferroviário, sobretudo num contexto em que a liberalização formal do mercado, apesar de prevista na legislação nacional e da União Europeia, ainda não se traduziu numa abertura efetiva à entrada de novos operadores ferroviários – ao contrário do que se verifica noutros Estados-membros da União Europeia, com benefícios relevantes para os consumidores finais.
- 131.** Efetivamente, a experiência europeia demonstra que a abertura efetiva do mercado do transporte ferroviário de passageiros pode gerar benefícios relevantes para os passageiros, designadamente ao nível da qualidade do serviço, da diversidade da oferta e da inovação, devendo a realidade nacional evoluir nesse sentido.
- 132.** Neste contexto, a B-Rail destaca como prioritárias, nomeadamente, as recomendações da AdC relativas ao Contrato de Serviço Público, durante e finda a sua vigência (recomendações 4 e 5 do Estudo).
- 133.** Em particular, tendo presente que o Contrato de Serviço Público constitui atualmente uma das principais barreiras à entrada de novos operadores no mercado do transporte ferroviário de passageiros em Portugal:
- (i) O Contrato de Serviço Público deve ser reavaliado e reformulado com a maior brevidade possível. Conforme detalhado na presente pronúncia, a B-Rail entende que o Contrato de Serviço Público deve ser alterado nos seguintes termos:
 - (A) Os serviços Alfa Pendular e Intercidades devem ser excluídos do Contrato de Serviço Público por terem natureza comercial, em particular: as obrigações de oferta mínima de serviços Alfa Pendular constantes do Contrato de Serviço Público devem ser revogadas; os serviços Intercidades devem ser excluídos do âmbito das OSP; e quaisquer referências constantes do Contrato



de Serviço Público aos serviços Alfa Pendular e Intercidades devem ser eliminadas para afastar qualquer risco de ser dado um tratamento preferencial a esses serviços no âmbito da repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária;

- (B) O Contrato de Serviço Público deve ser alterado no sentido de estabelecer uma contabilidade analítica separada dos serviços comerciais e para os diferentes serviços no âmbito do Contrato de Serviço Público, por eixos de mobilidade e por linhas;
 - (C) A metodologia e a fórmula de cálculo das compensações financeiras previstas no Contrato de Serviço Público devem ser revistas para que o cumprimento de níveis de serviço passe a ser um fator relevante na decisão de atribuição e na determinação do montante das compensações financeiras, promovendo a eficiência e a qualidade dos serviços prestados pela CP no âmbito do Contrato de Serviço Público; e
 - (D) O quadro sancionatório do Contrato de Serviço Público deve ser alterado, tal como recomendado pela AdC;
- (ii) Qualquer prorrogação da duração do Contrato de Serviço Público (A) deve ser excecional, devidamente fundamentada e limitada ao período de tempo estritamente adequado, necessário e proporcional para amortizar os investimentos associados e efetivamente suportados pela CP (não com recurso a financiamento público), e (B) deve ser acompanhada de uma revisão do respetivo conteúdo, em particular, excluindo-se os serviços Alfa Pendular e Intercidades do Contrato de Serviço Público por terem natureza comercial;
 - (iii) As contas da CP e a respetiva contabilidade analítica separada, com informação suficientemente detalhada, devem ser tornadas públicas e ser objeto de fiscalização e de relatórios anuais pelas autoridades competentes, os quais devem também ser divulgados ao público;
 - (iv) A constatação pela AMT, em 2024, de que existiu uma situação de sobrecompensação justifica que, tal como recomendado pela AdC, sejam avaliadas as razões pelas quais essa sobrecompensação ocorreu, mas justifica também e

adicionalmente que as autoridades competentes efetuem uma auditoria às contas da CP de modo a permitir a identificação e a correção (devendo as parcelas indevidamente recebidas pela CP reverter para o Estado) de todas as situações de sobrecompensação que possam ter ocorrido durante a vigência do Contrato de Serviço Público;

- (v) É necessário realizar uma avaliação transparente do custo real de cada serviço e/ou trajeto incluído no Passe Ferroviário Verde, em termos que permitam ao Estado fundamentar os montantes efetivamente devidos à CP no âmbito do Contrato de Serviço Público, evitando riscos de sobrecompensação e de subsidiação cruzada com os serviços Alfa Pendular (caso os montantes atribuídos à CP sejam utilizados nos serviços Alfa Pendular para compensar as eventuais perdas decorrentes do Passe Ferroviário Verde);
- (vi) Os serviços Intercidades devem ser excluídos do âmbito do Passe Ferroviário Verde. Em alternativa, caso se opte pela manutenção dos serviços Intercidades no âmbito da medida, deverá ser assegurado que o regime aplicável ao Passe Ferroviário Verde é concebido de forma concorrencialmente neutra, não estando limitado à CP, mas permitindo que outros operadores que prestem serviços ferroviários e rodoviários comparáveis possam beneficiar de condições equivalentes, evitando, deste modo, a criação de vantagens seletivas suscetíveis de distorcer a concorrência; e
- (vii) A revisão do Contrato de Serviço Público não deve ser adiada até ao termo do seu prazo de vigência, em 2029, ou, em caso de prorrogação, em 2034, devendo antes ser efetuada com a maior brevidade possível, no âmbito da discussão sobre a sua eventual prorrogação. Em particular, deve ser reavaliada, desde já, a inclusão de determinados serviços no âmbito de OSP definidas no Contrato de Serviço Público sempre que estes possam ser prestados em regime comercial. É o caso dos serviços Intercidades que devem ser excluídos do âmbito das referidas OSP conforme referido anteriormente na presente pronúncia.

134. Na perspetiva da B-Rail, são também prioritárias as recomendações da AdC relativas à revisão dos critérios de repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária (recomendação 7 do Estudo). Efetivamente:

- (i) Importa que, em sede de repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária a conduzir pelo gestor de infraestrutura (i.e., a IP), os serviços Alfa Pendular, que se encontram excluídos do âmbito das OSP definidas no Contrato de Serviço Público e são explorados em condições de mercado, não possam beneficiar de qualquer prioridade (ou ser objeto de um tratamento mais favorável) em relação a serviços comerciais que venham a ser propostos por outros operadores ferroviários; e
- (ii) No que se refere às taxas de utilização das linhas de alta velocidade, o Estudo deveria incluir recomendações adicionais, relativamente à necessidade de (A) se conhecer, com antecedência suficiente – i.e., no mínimo 3 (três) a 4 (quatro) anos antes da sua entrada em vigor tendo em conta o nível de investimento exigido dos operadores ferroviários – a fórmula de cálculo e o montante das referidas taxas de utilização, e de (B) esta definição das taxas de utilização ser objeto de um processo de consulta prévia aos operadores ferroviários, a iniciar o quanto antes.

135. Adicionalmente, no que se refere aos acordos-quadro (objeto da recomendação 8 do Estudo), a B-Rail entende que os mesmos constituem um mecanismo essencial para reduzir barreiras à entrada e promover condições de concorrência efetiva no setor do transporte ferroviário de passageiros. Neste sentido:

- (i) Devem ser estabelecidos procedimentos relativos à celebração de acordos-quadro que assegurem uma apreciação célere e transparente dos respetivos pedidos, bem como a adoção de decisões devidamente fundamentadas, de modo a garantir a efetiva utilidade desses instrumentos na promoção da concorrência e na viabilização de novos projetos ferroviários; e
- (ii) É necessário delimitar o âmbito dos potenciais candidatos a auscultar no âmbito do processo, evitando-se a instrumentalização deste procedimento como forma de bloquear ou dificultar a entrada de novos operadores ferroviários no setor do transporte ferroviário de passageiros.

136. Finalmente, é essencial mitigar as barreiras ao acesso a material circulante decorrentes das especificidades da rede ferroviária nacional e em sede de futuros contratos de serviço público, bem como implementar um modelo liberalizado na contratação de energia (recomendações 9, 10 e 11 do Estudo).



- 137.** A implementação das medidas destacadas nestas conclusões é fundamental para assegurar que a liberalização do setor, que se encontra prevista na legislação nacional e da União Europeia, se traduza numa abertura efetiva do mercado do transporte ferroviário de passageiros, permitindo a entrada de novos operadores ferroviários e promovendo serviços de transporte ferroviário de passageiros mais eficientes, competitivos e orientados para os passageiros.
- 138.** Por último, a B-Rail manifesta a sua disponibilidade para continuar a colaborar construtivamente com as autoridades competentes, nomeadamente a AdC e a AMT, no âmbito da reflexão e de todas as iniciativas que visem promover um enquadramento regulatório mais claro, previsível e concorrencial para o setor do transporte ferroviário de passageiros em Portugal.
