



Estudo “Concorrência no setor do transporte ferroviário de passageiros e de mercadorias em Portugal”

Realizada a análise ao estudo “Concorrência no setor do transporte ferroviário de passageiros e de mercadorias em Portugal”, e no exercício da faculdade de pronúncia que nos foi conferida, a Infraestruturas de Portugal (IP) apresenta abaixo os respetivos comentários e observações ao mesmo:

- **No que diz respeito à Recomendação 2 – Boas práticas no desenho de procedimentos concursais para a aquisição de material ferroviário de forma a maximizar a concorrência.**

A IP reconhece que os mercados de materiais para via-férrea — incluindo carril, travessas, sistemas de fixação e aparelhos de mudança de via— apresentam, no contexto nacional, um número reduzido de operadores, resultado de elevados requisitos técnicos e regulamentares, da utilização exclusiva de bitola ibérica e do volume de procura limitado, aspetos devidamente identificados pela AdC.

A IP acolhe o objetivo de reforçar a concorrência sempre que tal seja compatível com os requisitos de segurança, interoperabilidade e fiabilidade da infraestrutura, e apresenta os seguintes comentários às seis recomendações específicas:

- I. *Promover procedimentos participados, equacionando uma eventual consulta prévia ao mercado a fim de ter em consideração todas as soluções disponíveis, incluindo as mais inovadoras. No âmbito da consulta prévia, deve ser procurado abranger o maior número possível de potenciais participantes no concurso, assegurando, todavia, que qualquer informação não se traduza em eventuais vantagens que falseiem as condições de concorrência.*

A IP concorda que as consultas preliminares ao mercado podem ser úteis para mapear soluções tecnológicas, sobretudo em segmentos onde exista diversidade potencial de oferta. O artigo 35.º-A do CCP já prevê estes mecanismos, e a IP tem vindo a utilizá-los quando adequado, garantindo tratamento igual e evitando a divulgação de informação que distorça a concorrência - preocupação igualmente referida pela AdC. A IP continuará a ponderar o uso destas consultas, especialmente em concursos de maior



complexidade técnica ou quando exista expectativa de inovação relevante. Para além destes mecanismos formais, a IP tem procurado reforçar o contacto com o mercado internacional, participando em feiras de referência do setor ferroviário. Destaca-se, em particular, a presença na InnoTrans, considerada mundialmente como o principal evento dedicado à tecnologia e infraestrutura ferroviária. A participação da IP em 2022 e 2024 permitiu:

- Estabelecer contacto com potenciais novos fornecedores internacionais;
- Atualizar o conhecimento sobre soluções tecnológicas relevantes para futuras especificações;
- Reunir com fornecedores habituais para clarificação de questões relacionadas com contratos em execução;
- Identificar oportunidades de inovação e de diversificação da base de fornecedores nas áreas de infraestrutura e tecnologia ferroviária.

A IP continuará a valorizar estas iniciativas como complemento às consultas preliminares previstas no CCP, contribuindo para a expansão do universo de fornecedores capazes e interessados em participar nos seus procedimentos concursais, em linha com a recomendação da AdC no sentido de abranger o maior número possível de participantes.

→ II. *Assegurar, nas peças dos procedimentos, um princípio de neutralidade tecnológica, adequando as exigências técnicas ao estritamente necessário para fomentar a participação de empresas concorrentes com soluções distintas para a mesma finalidade.*

A IP sublinha que a definição das especificações técnicas é condicionada por normas europeias de interoperabilidade, requisitos de segurança, características estruturais da rede (incluindo o ecossistema técnico da RFN evidenciado pela AdC), e pela necessidade de garantir compatibilidade com a via existente. Sempre que possível, a IP já privilegia requisitos funcionais e de desempenho, havendo situações — como no caso de travessas, fixação e aparelhos de via — onde os requisitos técnicos e normativos reduzem significativamente a diversidade de soluções possíveis. A IP, ainda assim, continuará a assegurar que as especificações não excedem o estritamente necessário.



- III. *Considerar da adequabilidade de uma eventual divisão em lotes, caso tal se revele necessário para promover a participação de mais participantes no procedimento.*

A AdC sublinha que a agregação de produtos em único lote, como "travessas + sistemas de fixação", poderá limitar a participação. A IP reconhece a pertinência desta análise, ainda que tal agregação resulte, em muitos casos, de constrangimentos operacionais, de integração técnica (tolerâncias de montagem, fiabilidade do conjunto) e financeiros (otimização de recursos e sinergias). A IP continuará a avaliar, em cada procedimento:

- A viabilidade técnica e económica de desagregar produtos (travessas vs. sistemas de fixação).
- A eventual introdução de combinações de lotes, como sugerido pela AdC.
- A existência de benefícios concorrenciais sem comprometer a uniformidade técnica ou níveis de segurança.
- A avaliação dos prazos de entrega, que a AdC identifica como obstáculo à entrada de novos produtores.

A divisão em lotes continuará a ser ponderada sempre que possa aumentar a concorrência sem comprometer a exequibilidade técnica ou a eficiência contratual e financeira.

- IV. *Disponibilizar aos candidatos toda a informação necessária à elaboração de propostas com estimativas de custos e valor mais precisas, reduzindo a assimetria informativa entre o(s) incumbente(s) e restantes participantes.*

A IP compromete-se a continuar a fornecer, nas peças concursais, informação completa e clara, permitindo maior precisão nas propostas. A AdC considera que a disponibilização de informação detalhada reduz a vantagem informativa de incumbentes, e a IP subscreve esta orientação, salvaguardando, contudo, os limites associados à proteção de informação crítica para a segurança ferroviária e respeito pela propriedade intelectual.

- V. *Após submissão de propostas, conferir os indícios de conluio na contratação pública no Guia de Boas Práticas no Combate ao Conluio na Contratação Pública da AdC, e no caso de suspeita contactar a AdC.*

A IP valoriza e segue as orientações da AdC relativas à prevenção e deteção



de indícios de conluio nos procedimentos de contratação pública, aplicando o Guia de Boas Práticas no Combate ao Conluio e atuando de forma célere sempre que existam sinais que o justifiquem. A adoção de medidas preventivas é fundamental num setor com características de mercado concentrado e historial de riscos associados. Neste âmbito, a IP tem procurado reforçar, de forma sistemática, a cultura interna de ética, transparência e integridade, complementando os mecanismos de controlo com iniciativas dirigidas à capacitação dos seus colaboradores.

Formação interna em integridade e prevenção de ilícitos - A Academia IP disponibiliza o curso de e-learning "Crimes de Corrupção e Infrações Conexas". Trata-se de uma formação simples e direta, que:

- sensibiliza para riscos e consequências legais, reputacionais e disciplinares;
- clarifica os principais tipos legais relevantes para a atividade da IP;
- é dirigida a todos os colaboradores, com especial enfoque nas áreas de contratação, gestão e fiscalização de contratos;
- é certificada pela DGERT, mediante conclusão do módulo de certificação.

O formato e-learning permite que os colaboradores realizem a formação de acordo com a sua disponibilidade, garantindo atualização regular dos conhecimentos essenciais nesta matéria.

Reconhecimento externo da qualidade dos controlos internos - A robustez do sistema de integridade da IP é igualmente confirmada por avaliações externas independentes. O Instituto Português de Auditoria Interna (IPAI) - representante nacional do The Institute of Internal Auditors (IIA) - atribuiu à atividade de Auditoria Interna da IP a classificação de "geralmente em conformidade", a mais elevada no âmbito do programa internacional QAIP - Quality Assurance and Improvement Program. Este reconhecimento demonstra que:

- os controlos, políticas e práticas de auditoria interna seguem as normas e o código de ética internacionais do IIA;
- as oportunidades de melhoria identificadas não representam falhas estruturais;
- existe um ambiente de controlo sólido, credível e alinhado com as melhores



práticas internacionais.

Combinando mecanismos formais de deteção de conluio, formação contínua em integridade e o reconhecimento externo da qualidade dos seus controlos internos, a IP reafirma o seu compromisso com a transparência, ética e conformidade, contribuindo para procedimentos concorrenciais mais robustos e fiáveis, em linha com os objetivos definidos pela AdC.

→ VI. *Evitar a realização de procedimentos de qualificação de fornecedores que cristalizem as condições de mercado por um período demasiado longo.*

A IP compreende a preocupação da AdC sobre a manutenção prolongada de listas de fornecedores qualificados. A IP compreende também a preocupação da AdC relativamente ao risco de que sistemas de qualificação excessivamente prolongados possam cristalizar o mercado e dificultar a entrada de novos operadores. Neste domínio, importa clarificar que, desde 2022, os sistemas de qualificação anteriormente existentes para o fornecimento de carril, travessas de betão e aparelhos de via caducaram, tendo a IP optado por procedimentos totalmente concorrenciais, através de concursos públicos nacionais e internacionais, em estrito cumprimento do Código dos Contratos Públicos. Esta opção permitiu assegurar, nos últimos anos, uma abertura plena ao mercado e evitar dependências de sistemas de qualificação desatualizados, garantindo igualdade de oportunidades entre operadores económicos, nacionais e internacionais. Paralelamente, a IP encontra-se atualmente a desenvolver novos sistemas de qualificação para o fornecimento de aparelhos de via e de carril, concebidos segundo princípios que asseguram:

- compatibilidade com os requisitos técnicos e de segurança aplicáveis;
- abertura contínua à candidatura de novos fornecedores;
- alinhamento com as melhores práticas de concorrência recomendadas pela AdC;
- e conformidade integral com o CCP.

No caso ferroviário, a qualificação decorre frequentemente de exigências de segurança, ensaios, homologações e certificações europeias, que implicam ciclos longos e investimento técnico relevante. Ainda assim:

- Os sistemas de qualificação são abertos.



- A abertura a novos entrantes continua a ser garantida dentro do enquadramento técnico-regulamentar.
- A IP evitará períodos excessivos sem renovação dos procedimentos de qualificação, sempre que compatível com normas de interoperabilidade e segurança.

O objetivo é que estes novos sistemas funcionem como instrumentos de eficiência e transparência, sem constituírem barreiras à entrada ou mecanismos de exclusão, contribuindo para um mercado mais dinâmico, competitivo e seguro.

Em síntese, a IP acolhe a Recomendação 2, reconhecendo que uma atuação pró concorrencial tem impacto imediato não só no setor dos materiais ferroviários, mas também na eficiência das empreitadas e na sustentabilidade do investimento público. Reitera, contudo, que muitos dos fatores identificados (concentração da oferta, limitações da bitola ibérica, requisitos técnicos e regulatórios, ciclos longos de homologação) não decorrem das regras dos concursos, mas de características estruturais do setor ferroviário nacional identificadas pela própria AdC.

A IP continuará empenhada em reforçar a transparência, a concorrência e a eficiência, assegurando simultaneamente os padrões técnicos e de segurança indispensáveis à operação ferroviária.

- **Relativamente à Recomendação 7 - *Revisão dos critérios de repartição de capacidade*** (para o Governo e IP), a IP refere que está vinculada ao cumprimento estrito da legislação e regulamentação aplicável e subsidiariamente ao princípio da equidade. As alterações recomendadas pela AdC situam-se fora do âmbito de intervenção direto da IP, sendo matérias da competência da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) e do Governo. Naturalmente que na eventualidade de ajustes ao Decreto-Lei n.º 217/2015, enquanto principal diploma de regulação da atividade de gestão da infraestrutura ferroviária, a IP irá consequentemente assegurar a respetiva conformidade. Acresce que está previsto para o final do 1º semestre de 2026 a publicação do novo Regulamento Europeu de Gestão da Capacidade, que se espera ter diversos impactos neste domínio.



- **No que concerne à Recomendação 8 - Boas práticas na celebração de acordos-quadro para a repartição de capacidade** (para a AMT e IP).

A IP esclarece que está presentemente a concluir a definição da metodologia de receção e avaliação da receção de pedidos de celebração de acordos-quadro (AQ). Neste âmbito, a IP tem recolhido inputs no Grupo de Trabalho da RNE/FTE, “Task Force Rolling Planning/Framework Agreements”, mais recentemente reenquadrado no SERAF (Single European Railway Area Forum), versando os trabalhos de implementação do Regulamento de Gestão da Capacidade que se prevê poder ser implementado a breve prazo. Assinala-se que estas atividades de cooperação visam a harmonização dos Framework Agreements em articulação com o novo processo de Rolling Planning (mais orientado para os serviços de mercadorias), devendo a IP procurar encontrar soluções consistentes com os GI europeus (sendo que somente um conjunto limitado de GI oferece AQ), nomeadamente em termos das características das consultas aos interessados e respetivos critérios de avaliação. Na metodologia a definir serão consideradas as recomendações apresentadas pela Adc.

- **Sobre a Recomendação 9 - Mitigar barreiras ao acesso a material circulante decorrentes das especificidades da Rede Ferroviária Nacional** (para o Governo e para IP).

A Infraestruturas de Portugal (IP) reconhece que determinadas especificidades técnicas da Rede Ferroviária Nacional (RFN), designadamente a bitola ibérica e a utilização histórica do sistema nacional CONVEL e Rádio Solo Comboio, podem limitar o acesso ao material circulante. Nesse sentido, a estratégia em curso procura equilibrar a interoperabilidade europeia, a continuidade operacional (intraoperabilidade) e a sustentabilidade técnica e económica do sistema ferroviário nacional.

Bitola – No que respeita à problemática da bitola, importa reter que a rede ferroviária convencional existente em Portugal é, integralmente, constituída por infraestruturas em bitola 1668mm, a chamada bitola ibérica; em Espanha apenas 2% da rede convencional está construída em bitola 1435 mm (bitola standard europeia) ou bitola mista (terceiro carril), sendo que as três ligações transfronteiriças com Portugal – Valença, Vilar Formoso e Caia - são em bitola ibérica.

-



Uma eventual migração das infraestruturas ferroviárias existentes mais relevantes, pertencentes à Rede Principal e Principal Alargada da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) (que correspondem a 46% da extensão total da rede ferroviária nacional), conforme preconizado na última versão do Regulamento da RTE-T, daria origem a uma “ilha Ferroviária” em bitola 1435 mm, que teria de ser articulada com a restante rede ferroviária nacional, exigindo (i) a criação de terminais ferro-ferro para assegurar a continuidade do transporte de mercadorias; (ii) a instalação de aparelhos de mudança de bitola para assegurar a continuidade do transporte de passageiros; e (iii) a aquisição de novo material circulante de bitola 1435 mm e material bi-bitola. Acresce que, a existência de duas sub-redes com bitolas diferentes daria origem a um incremento dos custos anuais de exploração (manutenção e operação) e a uma gestão muito mais complexa da rede.

Em suma, a migração de bitola da rede ferroviária nacional teria associado um investimento vultuoso e um aumento de custos anuais de exploração, sem qualquer benefício para os passageiros, pelo que não dariam origem ao aumento de procura e/ou receitas.

O Regulamento da RTE-T impõe, no seu número 3 do Artigo 17.º (Bitola nominal da norma europeia para vias ferroviárias), que seja realizada uma avaliação que indique as linhas ferroviárias (pertencentes à Rede Principal e Principal Alargada) objeto de uma eventual migração para bitola 1435 mm. A IP está, presentemente, a desenvolver esta análise de forma, plenamente, articulada com Espanha, devendo os resultados da mesma ser remetidos, pela Tutela, à Comissão Europeia (DGMOVE) em julho do corrente ano.

A articulação com Espanha reveste-se de extrema relevância, dado que sobre a sua rede ferroviária existente, em bitola ibérica, recaem a mesma tipologia de obrigações; pelo que, a estratégia retida por Espanha para a migração de bitola vai impactar, significativamente, as opções a considerar por Portugal.

Em paralelo, o projeto de Alta Velocidade (AV) está, igualmente, a ser desenvolvido em bitola ibérica, opção que assenta nos seguintes fundamentos principais:

- Integração funcional com a rede existente, permitindo a exploração combinada entre a rede de Alta Velocidade e a rede convencional, o prolongamento de serviços para além o corredor principal e a maximização do benefício territorial do



investimento;

- Utilização preferencial das estações ferroviárias existentes, sendo estas adaptadas para receber os serviços AV;
- Interoperabilidade em território nacional, evitando ruturas técnicas e operacionais que resultariam de uma mudança imediata e isolada de bitola;
- Alinhamento com a realidade do lado espanhol, onde os principais troços de ligação internacional relevantes para Portugal se encontram, atualmente, em exploração ou desenvolvimento em bitola ibérica, não existindo ganhos imediatos de interoperabilidade transfronteiriça com uma mudança unilateral de bitola do lado português;
- Maximização do valor socioeconómico do investimento, ao reduzir a necessidade de material circulante dedicado, exclusivamente, à Alta Velocidade e ao aumento da flexibilidade de exploração do sistema como um todo.

A opção pela bitola ibérica não é encarada como irreversível, estando a infraestrutura a ser concebida de forma a permitir (nomeadamente através da colocação de travessas polivalentes), no futuro, uma eventual migração para bitola europeia, quando o contexto ibérico e europeu o justificar, assegurando, assim, uma abordagem faseada e sustentável de convergência com os padrões europeus.

O Regulamento da RTE-T estabelece no ponto 1, do seu Artigo 17.º que novas linhas ferroviárias da rede principal, que abrange a Linha de Alta Velocidade (LAV) Porto-Lisboa, permitam a circulação de comboios com bitola 1435 mm até ao final de 2030. Já o ponto 5, do mesmo artigo, permite que se concedam isenções temporárias aos requisitos do ponto 1. Neste âmbito, Portugal vai remeter à Comissão, no 2.º Semestre de 2026, um pedido de isenção temporária, para cumprimento dos requisitos do ponto 1, até ao final de 2040.

Confirma-se que, quer nas análises de custo-benefício, quer na avaliação dos impactos na interoperabilidade da rede e outras análises conexas, que estão presentemente a ser elaboradas pela IP, em resposta ao estabelecido nos números 3 e 5 do Artigo 17.º do Regulamento da RTE-T, se estão a considerar as estratégias relativas ao material circulante dos diversos operadores ferroviários, em linha com o estabelecido no parágrafo I da recomendação 9, emanada pela AdC.

Sistemas CCS (Controlo Comando e Sinalização) - Relativamente aos sistemas CCS,

-



a IP tem em curso um programa consistente de implementação do ERTMS (ETCS Nível 2 e GSM-R), enquanto principal instrumento de interoperabilidade técnica à escala europeia. Destacam se, neste contexto:

- A nova Linha de Évora e a Linha da Beira Alta, ambas com ETCS Nível 2 em instalação. Nestas linhas, transitoriamente, vai ser mantido o sistema Convel.
- A Linha de Cascais, com instalação de ETCS Nível 2 em curso, sendo a sua entrada em serviço faseada e condicionada à colocação em exploração, pela CP, de material circulante compatível, de forma a não comprometer a continuidade e a segurança da operação.

No contexto do desenvolvimento da Alta Velocidade, a IP tem previstos novos procedimentos de contratação específicos para os sistemas CCS, designadamente LC+LAV S&T01 e LC+LAV S&T02. Estes procedimentos acompanharão o calendário de implementação da Alta Velocidade e serão concebidos já com base na adoção plena de ERTMS (ETCS Nível 2 e GSM-R), assegurando desde a origem a interoperabilidade e a compatibilidade com material circulante europeu, quer na linha de Alta Velocidade, quer na rede convencional entre Lisboa Santa Apolónia e Leixões. Soluções transitórias – STM / CONVEL - Reconhecendo a necessidade de uma transição faseada entre sistemas nacionais e europeus, a IP assegurou igualmente soluções transitórias de compatibilidade através do STM PT (ou STM/CONVEL). No âmbito do procedimento de Desenvolvimento e Certificação do STM PT, encontra-se previsto a disponibilização do produto no mercado:

- A partir de janeiro de 2027, para o Lote 1 (Critical Software), e
- A partir de julho de 2027, para o Lote 2 (Hitachi),

permitindo que qualquer operador ferroviário possa via a operar na RFN com material circulante equipado com ETCS + STM PT, assegurando a circulação segura nas linhas ainda exploradas com CONVEL, enquanto decorre a migração progressiva para ERTMS/ETCS.

Em síntese, a IP considera que a estratégia adotada (assente no desenvolvimento da Alta Velocidade em bitola ibérica, na implementação progressiva do ERTMS/ETCS nos sistemas CCS e na existência de soluções transitórias STM/CONVEL) responde de forma equilibrada às recomendações da Autoridade da Concorrência, mitigando barreiras técnicas ao acesso a material circulante, promovendo a interoperabilidade e



garantindo simultaneamente a robustez, continuidade e eficiência da exploração ferroviária.

- **Quanto à recomendação 11 - *Implementação de um modelo liberalizado na contratação de energia***

A IP e as Empresas Ferroviárias (EF) têm efetuado reuniões periódicas sobre os assuntos relacionados com a Energia de Tração, designadamente aqueles que se referem à abertura da possibilidade das EF poderem aceder diretamente ao mercado da energia (*Third Party Access – TPA*). Estão em curso, desde 2023, os trabalhos entre a IP, ERSE, DGEG, REN e E-REDES para a avaliação e execução das alterações regulamentares e procedimentais que possibilitem a implementação do TPA, devidamente enquadrado na forma de funcionamento do setor elétrico. Trata-se de uma implementação com grau de complexidade elevado, considerando que a IP tem de passar a ser um Operador de Rede integrado no setor elétrico (Operador de Rede de Distribuição Fechada – ORDF), com obrigações (e tarefas e volume de trabalho) adicionais face às existentes atualmente. Destaca-se a recente publicação do Despacho da DGEG n.º 12625/2025 de 28 de outubro, que estabelece as normas técnicas a observar na instalação e exploração de Redes de Distribuição Fechadas (RDF). Este despacho da DGEG resulta do trabalho conjunto efetuado com os reguladores do setor elétrico e os operadores da RESP iniciado em 2023. Com a publicação deste despacho foram desencadeadas as alterações regulamentares por parte da ERSE que são essenciais para a operacionalização das RDF. A IP está empenhada em procurar e implementar soluções que melhorem as condições para o acesso à energia de tração a preços mais competitivos, nas quais se incluir a implementação do TPA.

No contexto das recomendações apresentadas, importa ainda referir que a IP, através do CAE, tem vindo a procurar realizar reuniões com diversos potenciais players industriais de mercado, no sentido de sensibilizar para a existência de oportunidades futuras, mas também auscultar diretamente a perceção sobre eventuais dificuldades ou constrangimentos sentidos. O processo é sempre concorrencial, naturalmente, mas uma das principais dificuldades que vamos sentindo prende-se com as questões associadas a previsibilidade financeira em valores e datas de lançamento de concursos, associado a processos de autorização e outros



trâmites administrativos. A IP reconhece a relevância desta preocupação e continuará a procurar soluções que reforcem a previsibilidade e a estabilidade do pipeline de investimento, contribuindo para um ambiente concorrencial mais robusto e atrativo.

Por último, solicita-se correção dos seguintes pontos:

- **66 e 103** – A indicação de que somente se encontram “*atualmente licenciadas duas empresas para o transporte de mercadorias: a Medway, Operador Ferroviário e Logístico de Mercadorias S.A (Medway) e a Captrain Portugal S.A. (Captrain)*” não está correta. Propõe-se a seguinte redação: Encontram-se atualmente com licenças válidas para operar em Portugal no transporte ferroviário de mercadorias três empresas: Medway – Operador Ferroviário e Logístico de Mercadorias, S.A. (Medway), Captrain Portugal, S.A. (Captrain) e Continental Rail. Encontram-se ainda autorizadas duas empresas para efetuar operações em estações fronteiriças: Renfe Mercancías (Vilar Formoso e Elvas) e Transfesa (Vilar Formoso).
- **78** – A frase “Por norma, as linhas da RFN são utilizadas tanto para transporte de passageiros como para transporte de mercadorias. No entanto, nem toda a rede é utilizada para serviço de transporte ferroviário misto. Assim, existem troços usados exclusivamente para o transporte de passageiros, principalmente em zonas urbanas ou para o transporte de mercadorias, principalmente conexões a portos, áreas industriais e centros de distribuição” deve ser corrigida, atendendo a que apenas a Linha de Cascais é utilizada exclusivamente para o transporte de passageiros.
- **83** – A indicação de que a “exploração está prevista para 2026” deverá ser corrigida para o 1.º Trimestre de 2027.
- **226** – Identificam-se a sublinhado as incorreções na redação deste ponto “*Em Portugal, a aplicação deste novo regime tarifário entrou parcialmente em vigor em 2020, tendo por base os custos de gestão da infraestrutura ferroviária incorridos em 2017. Estava prevista a progressiva implementação da nova metodologia ao longo dos anos subsequentes a um ritmo análogo à variação generalizada dos preços. Todavia, entre março de 2020 e dezembro de 2022, a CE permitiu a sua suspensão temporária. A retoma da implementação do novo modelo de custos estava prevista para 2023.*”
Propõe-se a seguinte redação alternativa: Em Portugal, a aplicação deste novo regime tarifário entrou totalmente em vigor em 2020, tendo por base os custos de gestão da



infraestrutura ferroviária incorridos em 2017. Para tal implementação foi considerado um mecanismo de implementação progressiva apenas para o segmento de mercadorias, devido elevado ao impacto da nova regulamentação europeia no tarifário desse segmento. Estava prevista a continuação da aplicação da nova metodologia ao longo dos anos subsequentes a um ritmo análogo à variação dos custos de gestão da infraestrutura, ou mais concretamente, dos custos diretamente imputáveis aos serviços ferroviários inscritos no pacote mínimo de acesso. Todavia, com o início da pandemia e face ao forte impacto no mercado de transporte por ferrovia, a IP entendeu não ser adequado, nesse contexto, transpor para o mercado o incremento devido por uma atualização tarifária com base nos custos reais da atividade.

Assim, face à suspensão temporária da obrigatoriedade de aplicação do Regulamento de Execução (EU) 2015/909 da Comissão Europeia, entre março de 2020 e 31 de dezembro de 2023, a IP propôs tarifários para 2021, 2022 e 2023 apenas indexados à variação prevista da inflação, à data da publicação dos respetivos Diretórios da Rede. Tal mecanismo de atualização tarifária foi aprovado pela AMT:

- Para 2021, atualização tarifária face a 2020 por aplicação do Índice de Preços ao Consumidor (IPC), previsto então para 2021 no Cenário Macroeconómico 2020 e 2021 constante do Programa de Estabilização Económica e Social (PEES), de valor +0,4%;
- Para 2022, atualização tarifária face a 2021 por aplicação do Índice de Preços ao Consumidor (IPC) estimado para 2022 pelo Banco de Portugal em 14 de setembro de 2020, com base em atualização das projeções efetuadas em 16 de junho de 2020, e que correspondeu a +1,1%;
- Para 2023, atualização tarifária face a 2022 por aplicação do Índice de Preços ao Consumidor (IPC), previsto para 2023 no Programa de Estabilidade e Crescimento 2021-2025, com valor igual a +1,1%.

A retoma da aplicação do novo modelo tarifário foi proposta pela IP para as tarifas de 2024, atendendo à obrigatoriedade de aplicação do Regulamento de Execução (EU) 2015/909 da Comissão Europeia.

- **227** – Assinalam-se as seguintes imprecisões neste ponto: “*Desde a sua entrada em vigor, a AMT e o Governo determinaram limites ao novo regime tarifário, contendo o crescimento da TUI em face do previsto. Em 2022, a AMT determinou que a IP deveria*



ajustar o tarifário até à variação anual máxima de 4%, dada a conjuntura macroeconómica adversa à data (i.e., guerra na Ucrânia e crise energética). Em 2024, o Governo determinou que o aumento da TUI em 2024 ficaria limitado a 2,9%, em linha com a taxa de inflação, ao abrigo do Pacote de Mobilidade Verde". Em concreto:

→ Em 2022, não foi mandatado pela AMT qualquer ajuste ao tarifário:

- No Parecer n.º 75/2022 Homologação das Taxas de Utilização da Infraestrutura de 2022, a AMT apenas valida as tarifas e o enquadramento da atualização efetuada, num contexto de mitigação dos impactos económicos da pandemia.
- No Parecer n.º 64/2022 de Homologação das Taxas de Utilização da Infraestrutura de 2023, ponto 42, a AMT valida as tarifas e enquadramento da atualização efetuada, dando igualmente nota que "Em face destas circunstâncias, considera-se dever ser permitido ao gestor da infraestrutura ajustar o tarifário inscrito no Diretório da Rede de 2023, por publicação de uma adenda até uma atualização máxima de +4% (média anual) do tarifário em vigor no ano de 2022, a qual corresponde à variação prevista do IPC no Orçamento do Estado para 2023".

Recorde-se que o tarifário publicado para 2023, à data deste parecer, havia considerado uma variação da inflação de apenas +1,1%.

O Regulador deu assim indicação que a IP poderia promover um ajuste com incremento do tarifário (apenas) de 2023, até ao valor máximo de 4% (aumento adicional de +2,9%), uma vez que a inflação prevista era consideravelmente superior ao valor inscrito nos cálculos da IP para o Diretório da Rede 2023.

Contudo, tal aumento tarifário não foi efetivado pela IP.

- Se a referência pretendida no texto for ao tarifário de 2024, foi em outubro de 2023, que a AMT publicou o estudo "Tarifação da Infraestrutura Ferroviária - Análise e recomendações", no qual indica apenas que "No atual contexto de incerteza económica e de ajustamentos da política regulatória a nível europeu, considera-se aconselhável: (i) não proceder, transitoriamente, a acréscimos tarifários na ordem dos 20%, tal como proposto pela IP (...)".

Nesse documento também não há qualquer determinação quanto a uma "variação anual máxima de 4%".

→ Em 2024, a AMT, e não o Governo, determinou de facto que a atualização tarifária



para o Horário Técnico 2024 ficasse limitada +2,9%, mas apenas para o segmento de mercadorias.

- **343** - Na frase “A IP pode geri-las diretamente ou disponibilizá-las a operadores de instalações de serviço, que podem ser, igualmente, operadores ferroviários, a título de contrato de arrendamento, contrato de comodato ou cedência de uso, direito de uso consagrado por título administrativo ou protocolo específico, ou, ainda, por concessão”, a referência a “contratos de arrendamento” deve ser substituída por “contratos de concessão ou subconcessão”.