Projeto de Resolução n.º 880/XVI/1.ª
Pela abertura internacional da ferrovia em Portugal

Exposição de Motivos

A concorrência do transporte público de passageiros por meio ferroviário em Portugal é altamente limitada, encontrando-se numa situação de quase monopólio estatal por intermédio da CP - Comboios de Portugal, E.P.E., apesar do disposto no Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, com as respetivas alterações efetuadas pelo Decreto-Lei n.º 124-A/2018, de 31 de dezembro, que pretendiam garantir a independência entre gestor de infraestrutura e operadores, muito por conta dos contratos de concessão com exclusividade e uma relação de excessiva proximidade entre a CP e o Estado.

Por identificar essa falha no mercado, a Autoridade da Concorrência desenvolveu um estudo intensivo sobre as barreiras à concorrência no setor ferroviário em Portugal, apesar do enquadramento legal já não ser uma barreira, muito por força da pressão da União Europeia, que há semelhança de outros setores, tem pugnado pela liberdade da concorrência, em detrimento dos monopólios.

O estudo é claro nas vantagens da melhoria para a integração de concorrência: Na Alemanha, os concursos públicos dos serviços regionais alemães produziram poupanças de 15% a 26% do montante dos subsídios à exploração, na Dinamarca, as poupanças terão chegado aos 16.5%. Para além de inúmeros exemplos apontados pelo estudo de melhoria da qualidade dos serviços e melhoria da oferta.

Dentro do estudo, a Autoridade da Concorrência acaba por apontar 5 principais barreiras competitivas à entrada de novos concorrentes no mercado:

1. Contratos de serviços públicos por ajuste direto, prorrogados sem concurso, exclusivamente atribuídos à CP e à Fertagus, impedindo a competição pelo mercado;

2. A abrangência dos contratos de serviços públicos ser tal de forma aprofundado que impede a competição no mercado por rotas que pudessem ser consideradas rentáveis;
3. Integração vertical de mercados e escassez de acesso aos meios necessários, como material circulante e trabalhadores;
4. Barreiras técnicas à entrada de operadores com presença noutros mercados europeus, nomeadamente, no que concerne à bitola usada e, acima de tudo, aos sistemas de sinalização ferroviária, que implicam a aquisição de material circulante específico para o mercado nacional, não aplicável para mercados europeus não ibéricos.
5. Iniquidade no acesso efetivo e não discriminatório à informação de bilhética, bem como, o acesso aos dados relevantes de prestação deste serviço.

Desta análise, resultaram 14 recomendações que se traduzem em 38 medidas concretas, sendo, a maioria, dirigidas ao Governo e outras, apesar de dirigidas à IP e aos operadores de transporte ferroviário de passageiros, são, na realidade, dependentes das diretivas e ações diretas e indiretas do Governo.

Este relatório deve inspirar parte daquilo que deve ser a estratégia do Governo para decisões tomadas recentemente e decisões futuras que terão de ser tomadas num prazo relativamente curto, nomeadamente, no que concerne à relação do Estado com a CP, a gestão da própria empresa, a definição das obrigações de serviços públicos e a construção e desenho das novas linhas ferroviárias, bem como, a atualização dos mecanismos de sinalização e segurança.

Portugal não pode continuar a adiar as reformas essenciais para a abertura do mercado de transporte ferroviário de passageiros, indo contra o espírito da legislação europeia e contra os interesses dos Portugueses, financeiramente e ambientalmente. A deterioração da imagem do transporte ferroviário por via de medidas panfletárias sem o devido investimento e reformas essenciais, podem aumentar a procura temporariamente, mas, deixará marcas profundas no futuro se nada for feito para melhorar a oferta, abrir os mercados à concorrência, caminhando para uma verdadeira integração europeia e promovendo a coesão territorial em Portugal.

Neste sentido, tendo em consideração o acima exposto, ao abrigo da alínea b) do número 1 do artigo 4.º do Regimento da Assembleia da República, o Grupo Parlamentar da Iniciativa Liberal apresenta o seguinte Projeto de Resolução:

Resolução

Ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, a Assembleia da República delibera recomendar ao Governo que siga escrupulosamente as recomendações deixadas pela Autoridade da Concorrência, nomeadamente, no que concerne:

1. **À elaboração de um Código do Setor Ferroviário, promovendo à simplificação e consolidação da legislação nacional que incide sobre o setor ferroviário;**
2. **À 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;**
3. **À limitação da possibilidade de prorrogação sem procedimentos concursais competitivos dos contratos de serviços públicos com a CP e a Fertagus e usar as ferramentas à disposição para garantir a justiça do seu cumprimento e obter os dados necessários para a correta avaliação económica do setor ferroviário de transporte de passageiros em Portugal nas suas várias rotas e horários;**
4. **Aos procedimentos necessários para garantir que findos os contratos de serviços públicos em vigor, se encontrem executados todos os procedimentos necessários para a abertura de concursos públicos internacionais que permitam à concorrência em condições equitativas entre os vários interessados;**
5. **À garantia de que nos anos em que decorrem os atuais contratos de serviços públicos, são feitos os passos essenciais à autonomização total da CP e que o Estado dispõe do material circulante por si adquirido,**

disponível para alugar a concorrentes que pretendam aceder ao mercado nacional;

6. **À clarificação das regras de preenchimento de horários e rotas não previstas nas obrigações de serviços públicos, com concorrência no seu preenchimento, mas com previsibilidade que permita ao investimento sustentável dos concorrentes que ganhem essas rotas;**
7. **Aos procedimentos e investimentos necessários para mitigar as barreiras técnicas à concorrência que sejam absolutamente necessárias, como é exemplo, a atualização dos sistemas de sinalização ferroviária que deve ser uma prioridade, eventualmente colmatada pelo impulsionamento de soluções de tradução de sinalização, garantindo a compatibilidade entre o sistema nacional e o europeu;**
8. **À colmatação das barreiras existentes à prestação de serviços de bilhética, bem como, garantir o acesso equitativo dos operadores ao mercado, impedindo práticas discriminatórias abusivas, garantir a interoperabilidade plena entre operadores e todas as bilheteiras poderem integrar bilhetes de todos os operadores.**

Palácio de São Bento, 24 de abril de 2026

Os Deputados da Iniciativa Liberal,

Angélique Da Teresa
Carlos Guimarães Pinto
Joana Cordeiro
Jorge Miguel Teixeira
Mário Amorim Lopes
Mariana Leitão
Miguel Rangel
Rodrigo Saraiva
Rui Rocha