

(PROPOSTA DE)

**PROJETO DE LINHAS DE ORIENTAÇÃO PARA A IMPLEMENTAÇÃO DA ALÍNEA
E) DO N.º 4 DO ARTIGO 5.º DOS ESTATUTOS DA AUTORIDADE DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES, APROVADOS PELO DECRETO-LEI N.º 78/2014, DE 14 DE
MAIO.**

Nota Justificativa

É objetivo da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) criar um ambiente regulatório mais favorável e facilitador do desenvolvimento integrado e eficiente do *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*, bem como do investimento estruturante no tecido produtivo, de forma a promover o crescimento económico e do emprego, e o desenvolvimento de uma mobilidade sustentável como expressão de cidadania.

Nesse sentido, a promoção da competitividade do setor portuário é uma das linhas mestras da atuação da AMT, também, e desde logo, porque o próprio Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro, ainda que emitido noutro contexto, estabelece que o Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos Nacionais é um instrumento de desenvolvimento dos portos que deve contribuir para alcançar uma quota significativa no mercado internacional de serviços portuários, melhorar o desempenho da estrutura portuária, bem como melhorar a sua produtividade.

Por outro lado, importa assegurar o funcionamento eficiente dos mercados, de modo a garantir a equilibrada concorrência entre as empresas e a sã concorrência entre os agentes económicos, tal como previsto na Constituição da República Portuguesa, bem como pugnar pela aplicação do princípio da equivalência, no que se refere à relação custo-benefício entre a taxa e a prestação administrativa que visa compensar.

Sem prejuízo da ponderação sobre a necessidade de reavaliação do enquadramento legislativo e regulamentar do setor marítimo-portuário, a definição de um procedimento claro, objetivo e sistematizado de remessa de informação relevante, assim como de explicitação do racional subjacente à aprovação de propostas apresentadas pelas Administrações Portuárias é essencial para o exercício das obrigações legais e estatutárias da AMT, com o objetivo de melhor servir o interesse público sem descuidar os interesses dos *stakeholders*.

Nestes termos, e de acordo com o Plano de Atividades da AMT para 2017, foram elaboradas as “*Orientações para a elaboração de propostas de revisão de regulamentos de tarifas das administrações portuárias para 2018*” (Orientações 2018), elaboradas ao abrigo do disposto na alínea e) do n.º 4 do artigo 5.º dos Estatutos da AMT, aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio (doravante referido como

Estatutos), que determina que a AMT tem a atribuição de “*analisar, apreciar e aprovar anualmente as propostas de regulamentos de tarifas de cada uma das administrações portuárias*”. Estas Orientações 2018, que mereceram a concordância daquelas entidades, determinaram as informações e os documentos que deveriam ser enviadas pelas Administrações Portuárias

Após aplicação das referidas Orientações 2018 na revisão dos Regulamentos de Tarifas das Administrações Portuárias para 2018, a AMT considera estar em condições de propor um novo documento com linhas de orientação, para dar cumprimento à obrigação legal prevista no Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, de base mais duradoura, que, para além da definição da documentação e das informações relevantes a enviar pelas Administrações Portuárias, inclui ainda a definição da metodologia de avaliação a aplicar anualmente às propostas de revisão dos Regulamentos de Tarifas.

Esta metodologia de avaliação, e a sua submissão a consulta pública, surgem num contexto em que se torna necessário definir procedimentos regulares que permitam à AMT exercer as suas atribuições e competências de forma transparente para todos os *stakeholders*.

A avaliação anual das propostas de revisão dos Regulamentos de Tarifas enviadas pelas Administrações Portuárias inscreve-se no cumprimento da missão da AMT, enquanto regulador económico independente, e fundamenta-se nas atribuições previstas no n.º 1 do artigo 5.º dos seus Estatutos, designadamente, zelar pelo cumprimento do enquadramento legal, nacional, internacional e da União Europeia, aplicável à regulação, supervisão, promoção e defesa da concorrência, visando o bem público, a defesa dos interesses dos cidadãos e dos operadores económicos, e de monitorização e acompanhamento das atividades dos mercados da mobilidade e dos transportes terrestres, fluviais e marítimos e respetivas infraestruturas.

A avaliação AMT engloba diversas análises, a análise do contexto macroeconómico, nacional e internacional, nomeadamente da Zona Euro, a análise da atividade, que traduz o comportamento global do Sistema Portuário do Continente, bem como uma análise de todos os documentos enviados pelas Administrações Portuárias.

Após consideração de todos os elementos acima referidos, a AMT analisa em maior detalhe os documentos que permitem perceber a evolução das principais rubricas de gastos e rendimentos e a relação entre a evolução das tarifas e dos resultados. Esta análise e respetiva metodologia de avaliação visam alcançar uma progressiva harmonização entre o custo das diversas operações e os respetivos valores de faturação considerados no tarifário.

Pretende-se que as Linhas de Orientação agora propostas assumam eficácia externa e, nesse sentido, deverão prosseguir os requisitos aplicáveis à aprovação de

regulamentos administrativos, nomeadamente os da participação e publicidade previstos no Código do Procedimento Administrativo, e na alínea f) do n.º 1 do artigo 5.º e do artigo 6.º dos Estatutos da AMT.

A presente proposta de Linhas de Orientação será divulgada na página eletrónica da AMT e publicada no Diário da República, proporcionando assim a intervenção do Governo, das entidades reguladas e demais entidades destinatárias da atividade da AMT, das associações de utentes e consumidores de interesse genérico ou específico na matéria, no prazo de 30 dias úteis.

Findo o período de discussão pública, a AMT elaborará um relatório contendo a referência às pronúncias recebidas, bem como uma apreciação global que reflita o seu entendimento sobre as mesmas e fundamente as opções tomadas. Este relatório será disponibilizado na página eletrónica da AMT, juntamente com as pronúncias que tenham sido apresentadas no âmbito da consulta pública, expurgadas dos elementos identificados como confidenciais.

Nos termos da alínea f) do n.º 1 e da alínea e) do n.º 4 do artigo 5.º dos Estatutos da AMT, dos artigos 10.º e 11.º do Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro, e dos artigos 98.º e seguintes do Código do Procedimento Administrativo, vem o Conselho de Administração da AMT submeter a consulta pública o projeto de “Linhas de orientação para a elaboração e aprovação das propostas de revisão de regulamentos de tarifas das administrações portuárias”.

Assim, considerando que:

- a) A União Europeia considera que a plena integração dos portos em cadeias logísticas e de transporte sem descontinuidades é necessária para o crescimento e para a utilização e funcionamento mais eficientes da rede transeuropeia de transportes e do mercado interno;
- b) A Comissão Europeia, através da sua comunicação de 23 de maio de 2013 "*Portos: um motor para o crescimento*", propôs medidas de simplificação e transparência administrativa que promovem a eficiência, sustentabilidade e competitividade das cadeias logísticas e de transporte;
- c) Sem prejuízo da autonomia das Administrações Portuárias, no estabelecimento de uma estrutura e nível de taxas portuárias de acordo com a sua própria estratégia comercial e de investimento, a promoção de procedimentos claros, transparentes, simples, equitativos e não discriminatórios por todas as entidades competentes pode contribuir para a qualidade e a eficiência dos serviços prestados, para um clima mais favorável ao investimento, para a manutenção e para o desenvolvimento da infraestrutura e das instalações dos serviços, assim como facilitar toda a cadeia

logística em todos os modos de transporte de mercadorias e assegurar a fiscalização por uma autoridade independente;

- d) A missão da AMT, nos termos da Lei-Quadro das entidades reguladoras independentes, aprovada pela Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, e dos seus Estatutos, tem por objetivo criar um ambiente regulatório mais favorável e facilitador do desenvolvimento integrado e eficiente do *Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes*, bem como do investimento estruturante no tecido produtivo, do crescimento económico e do emprego e do desenvolvimento de uma mobilidade sustentável de elevada qualidade como expressão de cidadania;
- e) Nos termos dos seus Estatutos, compete à AMT, entre outros:
 - i. Assegurar os mecanismos de acompanhamento e avaliação dos níveis de serviço e de funcionamento dos mercados, das empresas nos setores regulados e na economia em geral, bem como de supervisão do cumprimento de objetivos económico-financeiros, quando tal for definido por instrumentos legais ou contratuais;
 - ii. Definir regras e princípios gerais relativos à estrutura de custeio e formação de preços e tarifas nos setores regulados, emitindo parecer sobre as propostas de regulamentos de tarifas e outros instrumentos tarifários, designadamente quando estas se encontrem relacionadas com obrigações de serviço público;
 - iii. Assegurar a objetividade das regras de regulação e a transparência das relações entre operadores e entre estes e os consumidores/utilizadores;
 - iv. Promover e defender a concorrência no setor da mobilidade e dos transportes terrestres, fluviais, marítimos, ferroviários, no setor dos portos comerciais e respetivas infraestruturas;
 - v. Analisar, apreciar e aprovar anualmente as propostas de regulamentos de tarifas de cada uma das administrações portuárias;
 - vi. Emitir instruções vinculativas no âmbito da simplificação, transparência e harmonização de tarifários praticados pelas administrações portuárias, promovendo e defendendo a concorrência entre os portos nacionais, e determinar a correção das irregularidades na atividade tarifária das administrações portuárias;
 - vii. Promover a avaliação dos níveis de serviço das administrações portuárias, designadamente em matéria tarifária.
- f) O Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos Nacionais, aprovado por Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro, alterado pelos Decretos-Lei n.º 129/2010, de

7 de dezembro, e n.º 6/2017, de 6 de janeiro, define fatores e procedimentos que presidem à atualização das taxas das autoridades portuárias;

- g) No âmbito do enquadramento legal supramencionado, a promoção da competitividade do setor portuário é uma das linhas mestras da atuação da AMT, preconizando-se que o referido Regulamento deve ser um instrumento de desenvolvimento que contribua para melhorar o desempenho da estrutura portuária, bem como a sua produtividade;
- h) Sem prejuízo da ponderação sobre a necessidade de reavaliação do enquadramento legislativo e regulamentar do setor marítimo portuário, a remessa de informação relevante à AMT afigura-se preponderante para o exercício das suas obrigações legais e estatutárias, assim como para o estabelecimento de regras claras e objetivas que norteiem a avaliação das propostas das Administrações Portuárias;

Nos termos da alínea f) do n.º 1 e da alínea e) do n.º 4 do artigo 5.º dos Estatutos da AMT, e dos artigos 10.º e 11.º do Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro, o Conselho de Administração da AMT aprovar o projeto de “LINHAS DE ORIENTAÇÃO PARA A ELABORAÇÃO E APROVAÇÃO DE PROPOSTAS DE REVISÃO DE REGULAMENTOS DE TARIFAS DAS ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS”, nos seguintes termos:

I – DOCUMENTAÇÃO JUSTIFICATIVA DA PROPOSTA

1. Cada Administração Portuária deve remeter à AMT a proposta de revisão tarifária acompanhada da respetiva memória justificativa, a qual deve conter os elementos a seguir indicados:
 - 1.1 Descrição e justificação da política tarifária – informação sobre a política tarifária prosseguida, os princípios económicos relevantes utilizados, designadamente racionalização dos custos, melhoria do desempenho, captação de mercados, eliminação de défices, entre outros, bem como outras considerações pertinentes para o entendimento da proposta do novo tarifário.
 - 1.2 Descrição das principais ações empreendidas e os correspondentes resultados relativamente a ganhos de eficiência, quantificando os benefícios diretos e mencionando os benefícios indiretos transferidos para os utilizadores com a aplicação do regulamento em revisão ou atualização.
 - 1.3 Informação sobre a estratégia empresarial prosseguida, sobre o impacto esperado da atualização das taxas nos respetivos proveitos e o modo como são concretizados os princípios do sistema tarifário dos portos do continente, nomeadamente:

- a) Melhoria da competitividade e o aumento da quota do mercado internacional de serviços portuários;
- b) Melhoria do desempenho dos recursos humanos e das infraestruturas e equipamentos portuários, otimizando a sua utilização conjunta;
- c) Racionalização dos custos fixos e variáveis e o ajustamento das receitas para que, de forma progressiva, estas assegurem a recuperação daqueles e contribuam para o financiamento dos investimentos;
- d) Maior transparência no sistema, permitindo o apuramento de indicadores de desempenho;
- e) Harmonização entre o custo das diversas operações e os respetivos valores de faturação considerados no tarifário;
- f) Equivalência no que se refere à relação custo-benefício entre a taxa e o serviço ou prestação administrativa que visa compensar.

1.4 Contas de exploração analítica por áreas de negócio e tipos de serviço:

- a) Áreas de negócio: elaboração do quadro apresentado no Anexo 1 para cada um dos anos N-2, N-1, N e N+1^{1,2}, permitindo enquadrar a prestação de serviços no âmbito do regulamento de tarifas nos restantes negócios das administrações portuárias;
- b) Tipos de serviço: elaboração do quadro apresentado no Anexo 2 para cada um dos anos N-2, N-1, N e N+1, permitindo obter informação sobre receitas e custos associados a cada tipo de serviço previsto no regulamento em revisão/atualização.

1.5 Demonstrativo das alterações dos gastos operacionais e da evolução do índice de preços ou tarifas dos serviços públicos tendo em vista situar as alterações tarifárias portuárias no contexto da evolução de outros tarifários ou preços, para os anos N-2, N-1, N e N+1 (quadro apresentado no Anexo 3):

- a) Reajuste salarial da Administração Portuária;

¹ O ano N é o ano no qual é elaborada a proposta de Regulamento de Tarifas, sendo, por conseguinte, o ano N+1 o da aplicação do Regulamento de Tarifas em revisão. Os restantes anos são definidos por relação a este ano. Assim, o ano N+1 é o ano seguinte ao ano N, o ano N-1 é o ano anterior, o ano N-2 é 2 anos antes, etc.

A título de exemplo, no primeiro ano de implementação das presentes linhas de orientação, o ano N é o ano de 2018, o ano N+1 é o ano de 2019, os anos N-1 e N-2 são, respetivamente, os anos de 2017 e 2016.

² Para os anos relativamente aos quais não há dados históricos, devem ser enviadas previsões ou estimativas, acompanhadas dos pressupostos sobre as quais estas assentam.

- b) Reajuste dos custos das mercadorias vendidas e matérias consumidas (combustíveis e outros materiais);
 - c) Reajuste de fornecimentos e serviços externos (eletricidade, água, saneamento, manutenção e reparação e outros fornecimentos e serviços externos).
- 1.6 Quadro comparativo das tarifas portuárias em vigor nos anos N-1 e N e proposta para o ano N+1, e proveitos realizados, estimados ou previstos que lhes estão associados (quadro apresentado no Anexo 4).
- 1.7 Relatórios de prestação anual de contas do ano N-2 ou N-1 – Relatório e Contas, Relatório e Parecer do fiscal único, Relatório de Auditoria Externa, Certificação Legal de Contas e Relatório de Governo da Sociedade/Sustentabilidade.
- 1.8 Elementos de planeamento e programação para os anos N e N+1:
 - a) Plano de Atividades e orçamentos (exploração e investimento);
 - b) Plano de investimentos e respetivas fontes de financiamento.
- 1.9 Elementos comparativos das principais taxas com as correspondentes de outros portos concorrentes.
- 1.10 Nota síntese dos procedimentos de consulta a entidades interessadas no âmbito da atualização do regulamento de tarifas, designadamente das Comunidades Portuárias, onde constem os seguintes elementos:
 - a) Documentação sujeita a consulta;
 - b) Meios utilizados na audiência, prazo de consulta (se consulta direta, listar as entidades e respetivos endereços) e justificação do procedimento adotado;
 - c) Contributos recebidos e respetiva apreciação pela administração portuária, bem como indicação de eventuais alterações na proposta de regulamento que tenham sido introduzidas na sequência da consulta;
 - d) Outros elementos considerados relevantes.
- 2. As propostas de atualização tarifária devem ser remetidas à AMT até 30 de agosto do ano N, acompanhadas dos elementos mencionados, devendo os quadros em anexo ser remetidos em formato editável para o e-mail: ds@amt-autoridade.pt;
- 3. Sempre que as propostas e respetivos anexos não possam cumprir, formal ou substancialmente, com as orientações supra, as Administrações Portuárias deverão justificar tal impossibilidade, e disponibilizar informação alternativa que possa dar cumprimento aos objetivos em causa, bem como tomar as necessárias medidas para suprir a lacuna com a brevidade possível.

II - AVALIAÇÃO

A metodologia de análise e avaliação das propostas de revisão dos Regulamentos de Tarifas das Administrações Portuárias tem como referencial uma Taxa de Rentabilidade de Referência (TRR), cuja metodologia de cálculo se encontra detalhada no Anexo 5-A, e engloba os seguintes passos:

1. Cálculo da Taxa de Rentabilidade Bruta Média (TRBM) de cada Administração Portuária, cuja metodologia se encontra detalhada no Anexo 5-B, que é posteriormente comparada com a Taxa de Rentabilidade de Referência, com o objetivo de enquadrar a decisão sobre a proposta de revisão do Regulamento de Tarifas. Desta comparação podem resultar dois cenários:

- a) A TRBM é inferior ou igual à TRR: poderão verificar-se acréscimos de tarifas, no cumprimento das condições impostas infra;
- b) A TRBM é superior à TRR: não deverá verificar-se um acréscimo global de tarifas, sem prejuízo de alterações individuais a cada tarifa, desde que não resultem num acréscimo dos proveitos associados ao regulamento de tarifas submetido a aprovação.

Nestes casos, a metodologia de análise e avaliação das propostas de revisão dos Regulamentos de Tarifas termina neste ponto.

2. Nos casos, identificados na alínea a) do ponto anterior, em que é possível a existência de acréscimos tarifários, o passo seguinte é o de determinar que tarifas podem ser atualizadas. Existem dois cenários possíveis:

- a) Se a Administração Portuária enviou informação detalhada relativa aos proveitos e custos associados a cada tipo de serviço (TUP Navio, Pilotagem, Reboque, Amarração, etc...), a análise será efetuada por tipo de serviço;
- b) Se a Administração Portuária apenas enviou dados globais constantes das Demonstrações de Resultados, a atualização aplica-se a todas as tarifas de igual modo, sendo, no máximo, de montante igual ao da taxa de variação do índice harmonizado de preços no consumidor (IHPC) no ano N, considerando para este efeito a previsão do Banco de Portugal (no seu relatório de verão ou atualização posterior).

Nestes casos, a metodologia de análise e avaliação das propostas de revisão dos Regulamentos de Tarifas termina neste ponto.

3. Nos casos em que a análise é feita por tipo de serviço, o passo seguinte é o de determinar quais os serviços cujas tarifas podem ser atualizadas e qual o limite máximo de atualização.

4. A metodologia utilizada é a apresentada nos pontos 1 e 2, embora aplicada agora aos proveitos e custos associados a cada tipo de serviço. Assim, para cada tipo de serviço, calcula-se a Taxa de Rentabilidade Bruta Média Simples (ver Anexo 5 e Anexo 5-A) e compara-se esta taxa com a taxa de rentabilidade de referência. Desta comparação podem surgir dois cenários:
- a) Se a Taxa de Rentabilidade Bruta Média Simples for superior à Taxa de Rentabilidade de Referência não poderão verificar-se acréscimos nas tarifas associadas aos serviços em que esta situação ocorre;
 - b) Se a Taxa de Rentabilidade Bruta Média Simples for positiva e inferior ou igual à Taxa de Rentabilidade de Referência, poderão existir acréscimos nas tarifas associadas aos serviços em que esta situação ocorre, até ao limite máximo da taxa de variação do IHPC para o ano N;
 - c) Por fim, se a Taxa de Rentabilidade Bruta Média Simples for negativa, poderão existir acréscimos nas tarifas associadas aos serviços em que tal ocorre, até ao limite máximo da soma da taxa de variação do IHPC para o ano N e de metade da taxa de variação do IHPC para o ano N+1.

A análise e avaliação das propostas de revisão dos Regulamentos Tarifários, efetuada de forma desagregada por tipo de serviço, permite aplicar um indexante para atualização das tarifas de forma diferenciada pelos diversos tipos de serviços prestados, ponderando os respetivos resultados de exploração, observando um limite máximo a fixar anualmente, em função do contexto económico existente, cumprindo assim os objetivos estratégicos supramencionados.

A metodologia apresentada configura regras gerais de avaliação das propostas de revisão dos tarifários apresentadas pelas Administrações Portuárias, não prejudicando a consideração de razões particulares invocadas que sustentem decisões distintas, desde que não contrariem os objetivos finais da revisão ou atualização dos tarifários.

III – DISPOSIÇÕES ADICIONAIS

Os órgãos da AMT e os seus trabalhadores, bem como os prestadores de serviços e seus colaboradores, estão sujeitos aos deveres de diligência e sigilo, nos termos do artigo 48.º dos seus Estatutos.

Os representantes legais das empresas ou outras entidades destinatárias da atividade da AMT e as pessoas que colaborem com aquelas estão obrigadas, nos termos do artigo 8.º dos Estatutos da AMT, a prestar toda a colaboração que lhes seja solicitada pela AMT para o cabal desempenho das suas funções, designadamente as informações e documentos, os quais devem ser fornecidos no prazo estabelecido pela AMT, que não pode ser superior a 30 dias.

A AMT pode, no exercício dos seus poderes de regulação, supervisão, fiscalização e sancionatórios e ao abrigo do n.º 5 do artigo 34.º dos Estatutos:

- a) Fiscalizar e auditar a aplicação do enquadramento legal e regulamentar, incluindo a decorrente das presentes Linhas de Orientação e proceder às necessárias inspeções e inquéritos;
- b) Emitir instruções vinculativas;
- c) Instruir e decidir os processos de contraordenação, designadamente nos termos das alíneas a), b) c), h) e i) do n.º 1 do artigo 40.º do referidos Estatutos.

As decisões emitidas pela AMT ao abrigo do enquadramento legal enunciado e das presentes Linhas de Orientações serão divulgadas na página eletrónica da AMT, salvaguardada a informação que esteja a coberto de sigilo comercial ou outro previsto na lei.

As presentes Linhas de Orientação serão revistas sempre que se justifique, de modo a refletir eventuais alterações que venham a ser introduzidas nestas matérias, a nível nacional ou a nível da União Europeia, bem como o resultado da consulta pública, e das interações com outros Reguladores e com os *stakeholders*.

As presentes Linhas de Orientação entram em vigor no dia seguinte à data da publicação no Diário da República.

Conta de Exploração Analítica por Área de Negócio - Ano N-2

Unidade: Euro

	Regulamento Geral de Tarifas (Geral) *	Regulamento de tarifas específicas	Concessões (movimento de cargas)	Concessões (pesca)	Concessões (Náutica de recreio)	Concessões (outras)	Outras áreas de negócio	Total
1. Rendimentos								0
2. Gastos Diretos	0	0	0	0	0	0	0	0
CMVMC								0
FSE								0
Pessoal								0
Depreciações e amortizações								0
Outros Custos**								0
3. Gastos Indiretos	0	0	0	0	0	0	0	0
CMVMC								0
FSE								0
Pessoal								0
Depreciações e amortizações								0
Outros Custos**								0
4. Custos Totais (2+3)	0	0	0	0	0	0	0	0
5. Resultados (1-4)	0	0	0	0	0	0	0	0

* Elementos a discriminar nos quadros seguintes

** Não devem ser considerados os gastos relacionados com perdas por imparidade, perdas por reduções de justo valor, provisões e gastos e perdas de financiamento.

Conta de Exploração Analítica por Área de Negócio - Ano N-1

Unidade: Euro

	Regulamento Geral de Tarifas (Geral) *	Regulamento de tarifas específicas	Concessões (movimento de cargas)	Concessões (pesca)	Concessões (Náutica de recreio)	Concessões (outras)	Outras áreas de negócio	Total
1. Rendimentos								0
2. Gastos Diretos	0	0	0	0	0	0	0	0
CMVMC								0
FSE								0
Pessoal								0
Depreciações e amortizações								0
Outros Custos**								0
3. Gastos Indiretos	0	0	0	0	0	0	0	0
CMVMC								0
FSE								0
Pessoal								0
Depreciações e amortizações								0
Outros Custos**								0
4. Custos Totais (2+3)	0	0	0	0	0	0	0	0
5. Resultados (1-4)	0	0	0	0	0	0	0	0

* Elementos a discriminar nos quadros seguintes

** Não devem ser considerados os gastos relacionados com perdas por imparidade, perdas por reduções de justo valor, provisões e gastos e perdas de financiamento.

Conta de Exploração Analítica por Área de Negócio - Ano N
(Valores Estimados)

Unidade: Euro

	Regulamento Geral de Tarifas (Geral) *	Regulamento de tarifas específicas	Concessões (movimento de cargas)	Concessões (pesca)	Concessões (Náutica de recreio)	Concessões (outras)	Outras áreas de negócio	Total
1. Rendimentos								0
2. Gastos Diretos	0	0	0	0	0	0	0	0
CMVMC								0
FSE								0
Pessoal								0
Depreciações e amortizações								0
Outros Custos**								0
3. Gastos Indiretos	0	0	0	0	0	0	0	0
CMVMC								0
FSE								0
Pessoal								0
Depreciações e amortizações								0
Outros Custos**								0
4. Custos Totais (2+3)	0	0	0	0	0	0	0	0
5. Resultados (1-4)	0	0	0	0	0	0	0	0

* Elementos a discriminar nos quadros seguintes

** Não devem ser considerados os gastos relacionados com perdas por imparidade, perdas por reduções de justo valor, provisões e gastos e perdas de financiamento.

Conta de Exploração Analítica por Área de Negócio - Ano N+1
(Valores Previsionais)

Unidade: Euro

	Regulamento Geral de Tarifas (Geral) *	Regulamento de tarifas específicas	Concessões (movimento de cargas)	Concessões (pesca)	Concessões (Náutica de recreio)	Concessões (outras)	Outras áreas de negócio	Total
1. Rendimentos								0
2. Gastos Diretos	0	0	0	0	0	0	0	0
CMVMC								0
FSE								0
Pessoal								0
Depreciações e amortizações								0
Outros Custos**								0
3. Gastos Indiretos	0	0	0	0	0	0	0	0
CMVMC								0
FSE								0
Pessoal								0
Depreciações e amortizações								0
Outros Custos**								0
4. Custos Totais (2+3)	0	0	0	0	0	0	0	0
5. Resultados (1-4)	0	0	0	0	0	0	0	0

* Elementos a discriminar nos quadros seguintes

** Não devem ser considerados os gastos relacionados com perdas por imparidade, perdas por reduções de justo valor, provisões e gastos e perdas de financiamento.

Conta de Exploração Analítica por Tipos de serviço - Ano N-2

Unidade: Euro

	TUP Navio	TUP Carga	Pilotagem	Reboque	Amarração/ Desamarração	Movimentação de Cargas	Tráfego de Passageiros	Armazenagem	Uso de Equipamentos	Fornecimentos	Resíduos	Diversos	Total+
1. Rendimentos		n/a											0
2. Gastos Diretos	0	n/a	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CMVMC													0
FSE													0
Pessoal		n/a											0
Depreciações e amortizações		n/a											0
Outros Custos**		n/a											0
3. Gastos Indiretos	0	n/a	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CMVMC													0
FSE													0
Pessoal		n/a											0
Depreciações e amortizações		n/a											0
Outros Custos**		n/a											0
4. Custos Totais (2+3)	0	n/a	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5. Resultados (1-4)		n/a											
6. Quantidade	GT	Ton	N.º de Navios	N.º de Rebocadores	N.º de Operações	Ton	N.º de Passageiros	m2	un		m3		
7. Custo Unitário (4/6)		n/a											
8. Resultado Unitário (5/6)		n/a											

* Valores da coluna do regulamento de Tarifas (Geral) do Quadro do Anexo 1
** Não devem ser considerados os gastos relacionados com perdas por imparidade, perdas por reduções de justo valor, provisões e gastos e perdas de financiamento.

Conta de Exploração Analítica por Tipos de serviço - Ano N-1

Unidade: Euro

	TUP Navio	TUP Carga	Pilotagem	Reboque	Amarração/ Desamarração	Movimentação de Cargas	Tráfego de Passageiros	Armazenagem	Uso de Equipamentos	Fornecimentos	Resíduos	Diversos	Total+
1. Rendimentos		n/a											0
2. Gastos Diretos	0	n/a	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CMVMC													0
FSE													0
Pessoal		n/a											0
Depreciações e amortizações		n/a											0
Outros Custos**		n/a											0
3. Gastos Indiretos	0	n/a	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CMVMC													0
FSE													0
Pessoal		n/a											0
Depreciações e amortizações		n/a											0
Outros Custos**		n/a											0
4. Custos Totais (2+3)	0	n/a	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5. Resultados (1-4)		n/a											
6. Quantidade	GT	Ton	N.º de Navios	N.º de Rebocadores	N.º de Operações	Ton	N.º de Passageiros	m2	un		m3		
7. Custo Unitário (4/6)		n/a											
8. Resultado Unitário (5/6)		n/a											

* Valores da coluna do regulamento de Tarifas (Geral) do Quadro do Anexo 1
** Não devem ser considerados os gastos relacionados com perdas por imparidade, perdas por reduções de justo valor, provisões e gastos e perdas de financiamento.

Conta de Exploração Analítica por Tipos de serviço - Ano N
(Valores Estimados)

Unidade: Euro

	TUP Navio	TUP Carga	Pilotagem	Reboque	Amarração/ Desamarração	Movimentação de Cargas	Tráfego de Passageiros	Armazenagem	Uso de Equipamentos	Fornecimentos	Resíduos	Diversos	Total+
1. Rendimentos		n/a											0
2. Gastos Diretos	0	n/a	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CMVMC													0
FSE													0
Pessoal		n/a											0
Depreciações e amortizações		n/a											0
Outros Custos**		n/a											0
3. Gastos Indiretos	0	n/a	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CMVMC													0
FSE													0
Pessoal		n/a											0
Depreciações e amortizações		n/a											0
Outros Custos**		n/a											0
4. Custos Totais (2+3)	0	n/a	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5. Resultados (1-4)		n/a											
6. Quantidade	GT	Ton	N.º de Navios	N.º de Rebocadores	N.º de Operações	Ton	N.º de Passageiros	m2	un		m3		
7. Custo Unitário (4/6)		n/a											
8. Resultado Unitário (5/6)		n/a											

* Valores da coluna do regulamento de Tarifas (Geral) do Quadro do Anexo 1
** Não devem ser considerados os gastos relacionados com perdas por imparidade, perdas por reduções de justo valor, provisões e gastos e perdas de financiamento.

Conta de Exploração Analítica por Tipos de serviço - Ano N+1
(Valores Previsionais)

Unidade: Euro

	TUP Navio	TUP Carga	Pilotagem	Reboque	Amarração/ Desamarração	Movimentação de Cargas	Tráfego de Passageiros	Armazenagem	Uso de Equipamentos	Fornecimentos	Resíduos	Diversos	Total+
1. Rendimentos		n/a											0
2. Gastos Diretos	0	n/a	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CMVMC													0
FSE													0
Pessoal		n/a											0
Depreciações e amortizações		n/a											0
Outros Custos**		n/a											0
3. Gastos Indiretos	0	n/a	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CMVMC													0
FSE													0
Pessoal		n/a											0
Depreciações e amortizações		n/a											0
Outros Custos**		n/a											0
4. Custos Totais (2+3)	0	n/a	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5. Resultados (1-4)		n/a											
6. Quantidade	GT	Ton	N.º de Navios	N.º de Rebocadores	N.º de Operações	Ton	N.º de Passageiros	m2	un		m3		
7. Custo Unitário (4/6)		n/a											
8. Resultado Unitário (5/6)		n/a											

* Valores da coluna do regulamento de Tarifas (Geral) do Quadro do Anexo 1
** Não devem ser considerados os gastos relacionados com perdas por imparidade, perdas por reduções de justo valor, provisões e gastos e perdas de financiamento.

DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS POR NATUREZAS

Unidade: Euro

RENDIMENTOS E GASTOS	N-2 (Valores Reais)	N-1 (Valores Reais)	N (Valores Estimados)	N+1 (Valores Previsionais)
Vendas e serviços prestados				
Subsídios à exploração				
Ganhos/perdas imputados de subsidiárias, associadas e empreendimentos conjuntos				
Variação nos inventários da produção				
Trabalhos para a própria entidade				
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas				
Fornecimentos e serviços externos (1)				
Gastos com o pessoal (2)				
Imparidade de inventários (perdas/reversões)				
Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)				
Provisões (aumentos/reduções)				
Imparidade de investimentos não depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)				
Aumentos/reduções de justo valor				
Outros rendimentos				
Outros gastos				
Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos	0	0	0	0
Gastos/reversões de depreciação e de amortização				
Imparidade de investimentos depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)				
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	0	0	0	0
Juros e rendimentos similares obtidos				
Juros e gastos similares suportados				
Resultado antes de impostos	0	0	0	0
Imposto sobre o rendimento do período				
Resultado líquido do período	0	0	0	0

(1) DECOMPOSIÇÃO DO VALOR DE FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS

621. Subcontratos				
622. Serviços especializados				
623. Materiais				
624. Energia e fluidos				
625. Deslocações, estadas e transportes				
Outros fornecimentos e serviços externos	0	0	0	0

(2) DECOMPOSIÇÃO DO VALOR DE GASTOS COM O PESSOAL

631. Remunerações dos Órgãos Sociais				
632. Remunerações do Pessoal				
635. Encargos Sobre Remunerações				
636. Seguros de Acidentes no Trab. e Doenças Profissionais				
637. Gastos de Acção Social				
Outros Gastos com o Pessoal				

Taxas e proveitos associados ao regulamento de tarifas

	Taxas ^(*)				Proveitos			
	Un	N-1	N	N+1	N-1 (Valores Reais)	N (Valores Estimados)	N+1 (Valores Previsionais)	Variação (%) N/N- 1
Taxas								
USO DO PORTO - TUP/NAVIO								
Tipo de navio								
Navios-tanque								
Navios de contentores								
Navios Rol-on / Roll-off								
Navios de passageiros								
Navios Graneleiros								
...								
Restantes embarcações ou navios								
...								
...								
Embarcações ou navios em reparação nos cais especializados ou estaleiros								
Navios em "lay up", em imobilização técnica, ...								
...								
TUP/NAVIO SEM MOVIMENTO DE CARGA OU PASSAGEIROS								
Acostados ao cais								
Fundeados								
Armados para viagem								
Não armados para viagem								
Outras situações								
Navios em reparação (taxa diária base)								
Navios de pesca do largo ou costeira (taxa diária base)								
...								
TUP / navio em avença								
Embarcações de tráfego fluvial ou local								
Embarcações de recreio e ... afetas às atividades marítimo-turísticas								
Estacionamento em cais de espera								
Embarcações ou navios de pesca do largo ou costeira								
UE1 = taxa diária de estacionamento,								
PILOTAGEM								
A unidade de pilotagem (UP)								
Taxa horária adicional caso os tempos máximos sejam excedidos								
...								
AMARRAÇÃO E DESAMARRAÇÃO								
Até 999								
De 1000 a 1999								
De 2000 a 4999								
De 5000 a 9999								
De 10 000 a 19 999								
>= 20 000								
MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS E TRÁFEGO DE PASSAGEIROS								
Tarifa de tráfego de passageiros (por passageiro)								
...								
...								
Tarifa de movimentação de pescado								
Movimentação de pescado fresco transacionado ou avaliado em lota								
ARMAZENAGEM								
Armazenagem a coberto ou descoberto (Taxa de referência por 10 m²/dia)								
Cargas em terraplenos ou armazéns (exceto contentores, ...)								
Contentores e unidades Ro-Ro								
Pela armazenagem de cargas a descoberto em terraplenos								
...								
...								
Pela armazenagem de cargas a coberto em armazéns								
...								
...								
Pela armazenagem de contentores nos terraplenos								
...								
...								
Pela armazenagem de carga Ro-Ro								
...								
...								
...								
USO DE EQUIPAMENTO								
Equipamento de manobra e transporte marítimo (Tarifa horária)								
Lanchas auxiliares semi-rígidas grandes								
Lanchas auxiliares semi-rígidas pequenas								
Lanchas auxiliares rígidas								
Lanchas de serviços e lanchas rápidas								
Lancha de pilotagem								
Lanchas								
Batelão de combate à poluição								
Defensas amovíveis								
...								
Equipamento de manobra e transporte terrestre (Tarifa horária)								
- Guindaste elétrico de via até x t de força de elevação								
...								
- Guindaste automóvel até x t de força de elevação								
...								
...								
- Empilhador frontal de garfos até x t de força de elevação								
...								
...								
- Empilhador frontal para contentores								
- "Spreader" de 20 pés								
- "Spreader" de 40 pés								
...								
Movimentação de Contentores								
Embarque de contentores								
Desembarque de contentores								
Mudança de posição a bordo								
...								
Básculas								
Taxa unitária de pesagem								
Lote de mercadorias								
FORNECIMENTOS								
Fornecimento de Pessoal (Taxa por Homem/Hora)								
Pessoal técnico e chefias superiores								
Chefias operacionais								
Operadores de equipamento								
Operários especializados e pessoal de exploração								
Pessoal marítimo								
Pessoal auxiliar								
...								
Fornecimento de energia elétrica e água								
Fornecimento de energia elétrica a navios ao cais (por kWh)								
Fornecimento de energia elétrica a contentores frigoríficos (por hora)								
Fornecimento de aguada a navios (por m3)								
Fornecimento de aguada a navios em fundeadouro (por m3)								

(*) Caso exista mais do que um valor para o serviço, referir o mais significativo em termos de rendimentos gerados

ANEXO 5

Metodologia para a definição da Taxa de Rentabilidade de Referência e da Taxa de Rentabilidade Bruta Média das Administrações Portuárias

Introdução

A avaliação do grau de rentabilidade global das Administrações Portuárias para contextualização da análise das propostas de revisão dos respetivos Regulamentos de Tarifas e o enquadramento da decisão de aprovação ou de não aprovação, segue a metodologia de cálculo descrita neste anexo, assente em dois vetores:

A Taxa de Rentabilidade de Referência: Valor de referência para o nível máximo de rentabilidade que as administrações portuárias possam deter e manter, não sendo aceitável qualquer proposta de atualização dos valores das respetivas tarifas, que conduza a valores de rentabilidade que o ultrapassem, a menos que justificadas por razões ponderosas apresentadas pelas administrações portuárias;

A Taxa de Rentabilidade Bruta Média da Administração Portuária: Taxa de rentabilidade calculada em função dos resultados antes de impostos obtidos nos últimos três anos, para efeito de comparação com a taxa de rentabilidade de referência;

ANEXO 5-A - Taxa de Rentabilidade de Referência (TRR)

O apuramento da Taxa de Rentabilidade de Referência (TRR) resulta da soma de três variáveis distintas. A saber:

1. A taxa de juro de refinanciamento (taxa referencial) fixada pelo Banco Central Europeu (BCE);
2. O acréscimo à taxa referencial do BCE previsto no §5.º do artigo 102.º do Código Comercial, para a determinação da taxa de juros comerciais; e
3. A taxa de variação do índice harmonizado de preços no consumidor (IHPC) prevista pelo Banco de Portugal;

equacionadas nas seguintes três dimensões:

1.ª Taxa base: taxa de juros comerciais

Esta dimensão reflete o estipulado no Decreto-Lei n.º 62/2013, de 10 de maio, que estabelece medidas contra os atrasos no pagamento de transações comerciais, transpondo a Diretiva n.º 2011/7/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, e altera o artigo 102.º do Código Comercial, que no seu §5.º passa a estabelecer “no caso de transações comerciais sujeitas ao Decreto-Lei n.º 62/2013, de 10 de maio, a taxa de juro referida no parágrafo terceiro não poderá ser inferior ao valor da taxa de juro aplicada pelo Banco Central

Europeu à sua mais recente operação principal de refinanciamento efetuada antes do 1.º dia de janeiro ou julho, consoante se esteja, respetivamente, no 1.º ou no 2.º semestre do ano civil, acrescida de oito pontos percentuais”.

Nos termos desta disposição legal do citado diploma, e da Portaria n.º 277/2013, de 26 de agosto, que o regulamenta, os valores das taxas de juros comerciais são fixados semestralmente por despacho conjunto dos Ministros das Finanças e da Justiça, e publicados no início de cada semestre na 2.ª série do Diário da República, por avisos da Direção-Geral do Tesouro e Finanças (DGTF).

O valor da taxa de juro para o 1.º semestre de 2018, fixado pelo Aviso n.º 1989/2018, de 3 de janeiro, da DGTF, manteve o valor de 8%, que já vigora desde o 2.º semestre de 2016, altura em que o BCE fixou em 0% o valor da taxa de refinanciamento para a zona Euro.

Para o presente processo de determinação da TRR será utilizado o valor que for definido pela DGTF para os segundos semestres de cada ano.

2.ª Incorporação da taxa de variação do IHPC

Considerando o facto de o processo de revisão dos regulamentos de tarifas das Administrações Portuárias decorrer no ano anterior aquele em que produzirá efeitos, e que os níveis de rentabilidade que estão subjacentes à comparação com a rentabilidade média das Administrações Portuárias refletem as condições de exploração dos três exercícios imediatamente anteriores, considera-se relevante que a TRR incorpore as taxas de variação do índice harmonizado de preços no consumidor (IHPC) previstas pelo Banco de Portugal, no habitual boletim económico de junho para o ano em que é apresentada a proposta de revisão do regulamento de tarifas, e para o ano seguinte, assumindo a primeira multiplicada pelo fator 1 e a segunda pelo fator 0,5.

3.ª Cobertura do risco de alterações do mercado e do reforço da estrutura económica e financeira

Esta terceira dimensão preconiza o robustecimento da estrutura económica e financeira das Administrações Portuárias e da sua capacidade de endividamento, bem como a cobertura do risco de flutuações de mercado, considerando a multiplicidade de fatores que condicionam a atividade portuária, relativamente aos quais as Administrações Portuárias não detêm controlo absoluto.

O valor a equacionar nesta dimensão é função do valor da taxa base e considera-se adequado que corresponda a 50% do seu valor.

Cálculo:

DIMENSÃO		VALOR
(1) Taxa base (taxa de juros comerciais - cfr. DL 62/2013)		
• Referencial do BCE [0%]	0%	
• Acréscimo previsto no §5º do artigoº 102.º, do Código Comercial	8%	8,00%
(2) Taxa de variação do IHPC (previsão do BdP)		
• Taxa prevista para o Ano N – aplicado o fator 1.....	1x1,5%	
• Taxa prevista para o Ano N+1 – aplicado o fator 0,5	0,5x1,5%	2,25%
(3) Cobertura do risco de mercado e do reforço da estrutura: % de (1)		
	0,5x8%	4,00%
(4) Taxa de Rentabilidade de Referência (1) + (2) + (3)		14,25%

ANEXO 5- B - TAXA DE RENTABILIDADE BRUTA MÉDIA DAS ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS (TRBM)

Na avaliação da rentabilidade das Administrações Portuárias, no âmbito da metodologia subjacente às «Linhas de orientação para a elaboração e aprovação de propostas de revisão de regulamentos de tarifas das administrações portuárias» (doravante referidas como Linhas de Orientação), serão equacionadas várias dimensões da sua estrutura económica, sem prejuízo de estar sempre presente o conceito de Taxa de Rentabilidade Bruta, refletida pelos resultados dos exercícios antes de impostos. Serão também considerados os três exercícios imediatamente anteriores ao da apresentação das propostas de revisão dos Regulamentos de Tarifas.

As variáveis a equacionar neste processo de análise de rentabilidade das Administrações Portuárias, apuradas com base nos elementos das Classes 6 e 7 do Sistema de Normalização Contabilística (SNC), são as seguintes:

- 1) Volume de rendimentos (VR) - valor total registado na classe 7 do SNC;
- 2) Resultados do exercício antes de impostos (REal) - saldo entre o VR e o valor total registado na classe 6 do SNC; e
- 3) Rendimentos e gastos não elegíveis (RGnE) - somatório dos valores registados no SNC nas contas seguintes:
 - 65 - Perdas por Imparidade,
 - 66 - Perdas por Reduções de Justo Valor,
 - 67 - Provisões do Período,
 - 69 - Gastos e Perdas de Financiamento,
 - 73 - Variações nos Inventários da Produção,
 - 74 - Trabalhos para a Própria Entidade,
 - 75 - Subsídios à Exploração,
 - 76 - Reversões,
 - 77 - Ganhos por Aumentos de Justo Valor, e
 - 79 - Juros, Dividendos e Outros Rendimentos Similares.

O processo tendente à determinação da TRBM para efeito das Linhas de Orientação segue sucessivamente os seguintes apuramentos:

1.º Taxa de rentabilidade bruta média simples (<trbms>)

- Média simples dos quocientes entre <REal> e <VR>, apurados nos exercícios N-3, N-2 e N-1.

2.º Taxa de rentabilidade bruta média ponderada (<trbmp>)

- Média dos quocientes entre <REal> e <VR>, apurados nos exercícios N-3, ao qual é atribuído o coeficiente de ponderação 1, N-2, com coeficiente de ponderação 5, e N-1, com coeficiente de ponderação 10.

3º Taxa de rentabilidade bruta média ponderada corrigida de verbas não elegíveis (<trbmpcr>)

- Média dos quocientes entre <REal>, deduzido do montante <RGnE>, e <VR>, apurados nos exercícios N-3, com coeficiente de ponderação 1, N-2, com coeficiente de ponderação 5, e N-1, com coeficiente de ponderação 10.

A taxa considerada como a mais adequada para ser classificada como a TRBM para efeito da aplicação das Linhas de Orientação é a TRBM ponderada corrigida de verbas não elegíveis.