

MEMORANDO

Assunto: PROPOSTA DE ATUALIZAÇÃO DO REGULAMENTO DE TARIFAS DA ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE SETÚBAL E SESIMBRA, S.A. PARA 2018

1. INTRODUÇÃO

A presente análise inscreve-se no cumprimento da missão da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), enquanto regulador económico independente, nos termos dos seus Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, e de acordo com as exigências que emanam da Lei-quadro das entidades reguladoras independentes, aprovada pela Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, e fundamenta-se nas atribuições previstas no n.º 1 do artigo 5º dos referidos Estatutos, designadamente, de 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 e fluviais.

É objetivo da AMT 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, 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, existe a necessidade de *“assegurar o funcionamento eficiente dos mercados, de modo a garantir a equilibrada concorrência entre as empresas”* e *“a concorrência salutar entre os agentes mercantis”* tal como previsto na alínea f) do artigo 81.º e alínea a) do artigo 99.º, ambos da Constituição da República Portuguesa, bem como de 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 AMT entendeu que a definição de um procedimento

claro, objetivo e sistematizado de remessa de informação relevante seria essencial para o exercício das respetivas obrigações legais e estatutárias, com o objetivo de melhor servir o interesse público e ter em devida conta os interesses dos *stakeholders*.

Nestes termos, 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*”, que mereceram a concordância daquelas entidades.

Nesta sequência, no uso das respetivas competências e de acordo com aquelas orientações, as administrações portuárias elaboraram e apresentaram as suas propostas de tarifários para 2018, juntando elementos da maior relevância para uma decisão informada e fundamentada e que potencie de forma efetiva e positiva a competitividade do sistema, tais como:

- Princípios económicos relevantes tidos em conta na atualização tarifária (racionalização dos custos, melhoria do desempenho, captação de mercados, eliminação de défices, etc.);
- Descrição das principais ações empreendidas e os resultados correspondentes relativamente a ganhos de eficiência, nomeadamente benefícios diretos e indiretos transferidos para os utilizadores;
- Estratégia empresarial prosseguida, impacte esperado da atualização das taxas nos respetivos proveitos e concretização dos princípios do sistema tarifário dos portos do continente;
- Contas de exploração analítica por áreas de negócio e tipos de serviço;
- Descrição dos sistemas e respetivos componentes associados ao tipo de serviço prestado ou disponibilizado pela administração portuária, relativamente a cada tarifa do regulamento;
- Mapa evolutivo das rubricas que constituem a demonstração de resultados por naturezas em valores reais de 2015 e 2016, estimados para 2017 e previstos para 2018;
- Relatórios de prestação anual de contas de 2016;
- Balancetes analíticos de razão das classes 6 e 7 dos exercícios de 2015 e 2016 e 1.º semestre de 2017;
- Elementos de planeamento e programação para o 2018;
- Nota síntese dos procedimentos de consulta a entidades interessadas, nomeadamente as Comunidades Portuárias.

Além destes elementos, para efeito da análise das propostas será também tido em conta o enquadramento macroeconómico caracterizado pela atual conjuntura económica nacional e internacional, traduzida nos indicadores que constam do Boletim Económico do Banco de Portugal de junho de 2017, atualizado no princípio do mês de outubro.

2. ENQUADRAMENTO GERAL

Importa caracterizar brevemente o contexto macroeconómico, nacional e internacional, nomeadamente da Área Euro, bem como a atividade que traduz o comportamento global do sistema portuário do Continente, onde se inserem naturalmente as diversas propostas de atualização do regulamento de tarifas para 2018.

2.1. Breve caracterização da conjuntura macroeconómica

As propostas de atualização dos regulamentos de tarifas que as administrações portuárias apresentam para vigorarem em 2018 surgem num contexto macroeconómico globalmente positivo para o corrente ano de 2017, segundo as previsões do Banco de Portugal, atualizadas no princípio do corrente mês de outubro e por comparação com os valores de 2016.

Este contexto macroeconómico caracteriza-se, nomeadamente, pelo crescimento do produto interno bruto (PIB), que o Banco de Portugal prevê venha a atingir +2,5% (evoluindo de +1,5% no ano transato), bem como pelo crescimento do consumo privado, de +1,9%, da formação bruta de capital fixo (FBCF), em 8% (quando em 2016 havia sido de +1,6%) e das exportações e das importações, respetivamente +7,1% e +6,9%, e ainda o emprego a crescer +3,1% (superior em 1,5 pontos percentuais ao crescimento de 2016).

Esta situação insere-se num ambiente conjuntural internacional favorável, sublinhando-se o facto de a generalidade dos indicadores referidos para Portugal apresentarem valores superiores aos projetados pelo Banco de Portugal para a média da Área Euro.

No entanto, não se poderá deixar de considerar que as propostas de atualização tarifária ora apresentadas terão efeitos em 2018, sendo que as projeções do Banco de Portugal apontam para um abrandamento do desempenho da economia nacional para os anos de 2018 e 2019, com o crescimento do PIB a recuar para taxas de variação anual de +2% e +1,8%, respetivamente, a FBCF a abrandar 2,7 pontos percentuais para um crescimento de +5,3% em 2018 passando para +5,5% em 2019, o crescimento das exportações a diminuir 0,3 pontos percentuais em 2018 (para +6,8%) e mais 2 pontos percentuais em 2019 (para +4,8%), enquanto as importações mantêm a sua taxa de crescimento de +6,9% em 2018, recuando 1,7 pontos percentuais em 2019.

O Banco de Portugal prevê igualmente um abrandamento do comportamento médio da economia na zona Euro traduzido por estes indicadores. Para o índice harmonizado de preços no consumidor, o Banco de Portugal prevê para o corrente ano de 2017 um crescimento de +1,6%, diminuindo ligeiramente para +1,4% em 2018 e subindo para +1,5% em 2019.

A nível mundial é igualmente apontada uma previsão de abrandamento do comércio mundial de uma taxa anual de +4% para o corrente ano para 3,2% em 2018¹, bem como a diminuição de 0,2 pontos percentuais no produto interno bruto da OCDE e mundial, respetivamente para +1,9% e +2,6%.

Pela importância de que se reveste para a atividade portuária em geral, importa sublinhar a expectativa de crescimento da indústria de transporte marítimo de contentores, que se estima que atinja +3,4% no corrente ano e aumente para +3,6% em 2018, sendo igualmente expectável que o crescimento da procura supere o da oferta².

2.2. A atividade do sistema portuário do Continente

Decorre do ponto anterior a possível coexistência de ambientes indutores de efeitos contrários à evolução da atividade portuária. Por um lado, o abrandamento no tocante à economia, nacional e internacional, mas, por outro lado, algum otimismo no que respeita à evolução do tráfego internacional de contentores, que poderá propiciar um ambiente favorável à manutenção de um crescimento expressivo na atividade de *transshipment* de contentores.

A atividade portuária de movimentação de carga observada nos últimos cinco anos, que constitui a base para a estimativa do movimento expectável para 2018 e se resume no quadro seguinte,

Descritivo	2012	2013	2014	2015	2016	2017 (*)	Δ% média anual
Carga Embarcada	27 547 822	34 495 148	36 464 231	38 086 221	39 681 385	40 395 870	+6,7%
Δ% Anual	+9,3%	+25,2%	+5,7%	+4,4%	+4,2%	+1,8%	-
Carga Desembarcada	40 652 440	45 173 182	46 585 951	51 235 997	54 196 273	58 206 795	+7,2%
Δ% Anual	-2,5%	+11,1%	+3,1%	+10,0%	+5,8%	+7,4%	-
Volume Total de Carga Movimentada (Ton)	68 200 262	79 668 330	83 050 182	89 322 218	93 877 658	98 602 664	+7,0%
Δ% Anual	+2,0%	+16,8%	+4,2%	+7,6%	+5,1%	+5,0%	-

(*) Estimativa por extrapolação linear dos valores acumulados a agosto

apresenta um crescimento médio anual sustentado de +7%, determinado por +6,7% na carga embarcada e +7,2% na carga desembarcada, embora influenciado por um volume significativamente relevante de tonelage de carga movimentada em operações de transbordo de contentores³.

¹ Fonte 'The Economist Intelligence Unit'.

² Fonte 'Bloomberg'.

³ As operações de *transshipment* de contentores têm apresentado um crescimento médio que se estima na casa dos +23% ao ano, apurado pelo seu movimento medido em TEU. Sublinha-se que a evolução do volume de TEU e da tonelage de carga contentorizada apresentam uma correlação quase perfeita, estimando-se que o volume de carga contentorizada represente cerca de 17,5% do total de carga movimentada no sistema portuário do Continente.

A evolução anual do movimento de contentores verificada no sistema portuário do Continente tem um registo tendencial francamente positivo, superior a +10% ao ano em termos de volume de TEU e a +23% no segmento do *transshipment*.

Descritivo	2012	2013	2014	2015	2016	2017 (*)	Δ% média anual
Movimento Total de Contentores (TEU)	1 741 266	2 193 459	2 519 978	2 580 076	2 744 174	3 104 396	+10,5%
Δ% Anual	+8,9%	+26,0%	+14,9%	+2,4%	+6,4%	+13,1%	-
Movimento de Contentores em Trânsito (TEU)	451 315	784 941	1 034 767	1 119 354	1 277 645	1 531 839	+23,4%
Δ% Anual	+21,8%	+73,9%	+31,8%	+8,2%	+14,1%	+19,9%	-

(*) Estimativa por extrapolação linear dos valores acumulados a agosto

No tocante ao movimento de navios há a registar o significativo aumento da dimensão média dos que escalam os portos comerciais do Continente, traduzido por uma taxa média anual de crescimento da arqueação bruta (GT) de +7,6%, que constitui a base normal de tarifação da TUP Navio.

Descritivo	2012	2013	2014	2015	2016	2017 (*)	Δ% média anual
Número de Escalas de Navios	9 625	10 384	10 592	10 863	10 814	11 012	+2,3%
Δ% Anual	-7,5%	+7,9%	+2,0%	+2,6%	-0,5%	+1,8%	-
Arqueação Bruta Total dos Navios	140 135 129	165 289 418	173 553 529	191 503 099	200 424 895	206 276 480	+7,6%
Δ% Anual	+0,5%	+18,0%	+5,0%	+10,3%	+4,7%	+2,9%	-

(*) Estimativa por extrapolação linear dos valores acumulados a agosto

3. ENQUADRAMENTO E APRECIÇÃO DA PROPOSTA DA ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE SETÚBAL E SESIMBRA, S.A.

No presente enquadramento da proposta de atualização do Regulamento de Tarifas para 2018 apresentado pela Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, S.A. (APSS) pretende-se caracterizar sucintamente o seu desempenho em termos da atividade portuária desenvolvida, bem como a sua situação económica, quer em termos globais, quer em termos operacionais das diversas áreas de negócio e serviços prestados no âmbito do regulamento geral de tarifas.

3.1. Enquadramento da atividade portuária da APSS

O volume global de carga movimentada no porto de Setúbal tem registado diminuições desde 2015 (estimando-se que a do corrente ano seja de -1,2%, após ter rondado -7% nos dois anos anteriores), mantendo, no entanto, uma tendência de evolução positiva a uma taxa média de +1,5% ao ano.

O comportamento deste porto no que toca ao movimento de contentores é assaz diferente, sendo de assinalar um forte crescimento desde 2012 (ano em que registou a última quebra), traduzido numa taxa média anual de crescimento de +26,6%. O abrandamento que poderia estar associado à variação estimada para 2017 de apenas +0,3% é fortemente condicionado pelo pico registado em 2016 (+29,2%), por reflexo das greves do porto de Lisboa, retomando agora o normal ciclo de evolução crescente.

Caso não surja uma sensível inflexão de tendência de evolução recente, é equacionável a verificação de um nível de atividade global para 2018 de crescimento nulo ou ligeira retração.

Descritivo	2012	2013	2014	2015	2016	2017 (*)	Δ% média anual
Volume de Carga (Ton)	6 058 579	7 008 667	8 058 046	7 495 084	6 985 504	6 900 987	+1,5%
Δ% Anual	-12,1%	+15,7%	+15,0%	-7,0%	-6,8%	-1,2%	-
Movimento Total de Contentores (TEU)	49 350	70 564	103 563	121 165	156 567	156 996	+26,6%
Δ% Anual	-36,0%	+43,0%	+46,8%	+17,0%	+29,2%	+0,3%	-
Arqueação Bruta Total dos Navios	13 692 553	15 051 136	16 657 178	18 129 800	19 123 603	24 689 009	+11,9%
Δ% Anual	-19,6%	+9,9%	+10,7%	+8,8%	+5,5%	+29,1%	-

(*) Estimativa por extrapolação linear dos valores acumulados a agosto

3.2. Apreciação da proposta de regulamento tarifário da APSS

A APSS propõe um aumento tarifário para 2018 em linha com a previsão do Banco de Portugal de um aumento do índice de preços no consumidor (IPC, taxa média anual exceto habitação) em junho de 2017 de 1,06%.

A APSS explicita que *“optou por propor atualizar as taxas, sem as alterar, procurando não sobrecarregar, num contexto de incentivo à atividade económica, as empresas que direta ou indiretamente utilizam o porto de Setúbal para exportar e importar matérias-primas ou produtos finais”*.

A proposta de regulamento tarifário inclui alterações, nomeadamente nas reduções e nas taxas agravadas, incluindo a harmonização gradual da regras de descontos na TUP Navio e na tarifa de pilotagem, através da diminuição das redução para ambas as tarifas, justificada pela APSS com *“(a) a necessidade de ter uma base semelhante de comparação das condições de competitividade dos diferentes portos nacionais no que respeita aos tarifários de entidades públicas (...) (b) a necessidade de ajustar o equilíbrio financeiro da APSS aos novos investimentos a realizar, nomeadamente as dragagens de aprofundamento dos canais de navegação, que implicarão novos pesados custos de amortização anual do investimento e custos adicionais acrescidos muito significativos de manutenção dos fundos e de meios de prestação de serviços, em especial na pilotagem”*.

É importante sublinhar que a metodologia de avaliação das propostas de revisão dos regulamentos de tarifas ora iniciada visa, entre outros objetivos, uma progressiva harmonização entre o custo das diversas operações e os respetivos valores de faturação considerados no tarifário.

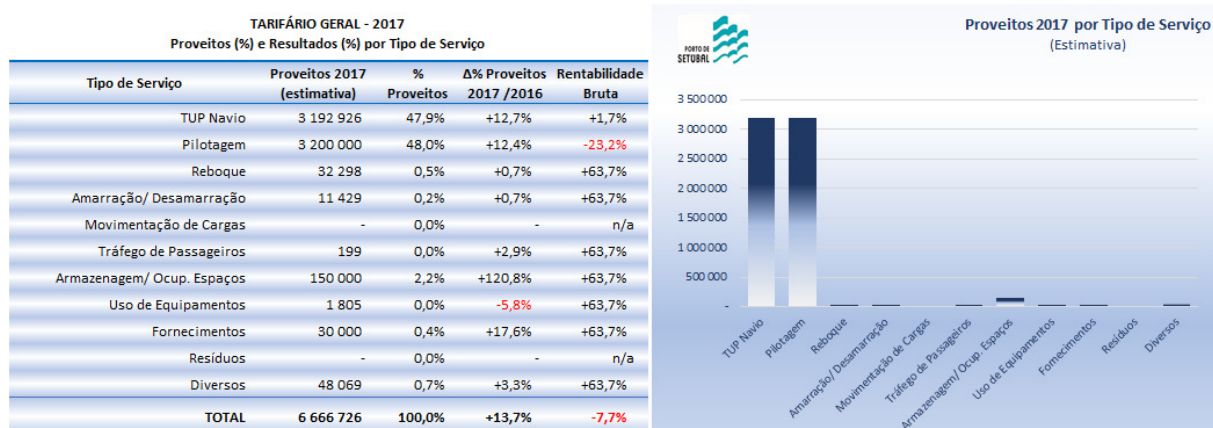
No contexto deste objetivo, considera-se que valor do indexante para atualização das tarifas não terá, necessariamente, se aplicar da mesma forma aos diversos tipos de serviços prestados. Antes pelo contrário, tendo em conta o enquadramento e os princípios já referidos, e por razões de rigor, o seu valor deve ser ponderado pelos respetivos resultados de exploração, observando um limite máximo a fixar anualmente, em função do contexto económico existente.

Concretizando, designadamente tendo em conta o princípio da equivalência no que se refere à relação custo-benefício entre a taxa e a prestação administrativa que visa compensar, a AMT considera que não se justifica a existência de aumentos tarifários nos serviços que apresentam uma taxa de rentabilidades das vendas superior a 10% e que nos serviços que apresentam taxas de rentabilidade das vendas negativas, o aumento poderá ir até à soma do valor previsto para o IHPC em 2017 e de metade do valor previsto para o IHPC em 2018⁴, de acordo com o boletim económico de junho de 2017 do Banco de Portugal. Para os serviços que apresentam taxas de rentabilidade das vendas entre 0 e 10%, a atualização poderá ir até 1,6%.

Quando a administração portuária não tenha enviado informação desagregada por tipo de serviço, a decisão basear-se-á na taxa de rentabilidade das vendas calculada com base na demonstração de resultados.

⁴ Considerando o boletim económico do Banco de Portugal de junho de 2017, o valor máximo considerado para a atualização tarifária é 2,3%.

Uma análise das contas de exploração por área de negócio para 2017 permite concluir que a taxa de rentabilidade bruta do regulamento geral de tarifas é negativa, o que implica que os custos associados ao regulamento são superiores aos proveitos, o que parece indicar que é, de facto, necessário aumentar os proveitos.



A análise por tipo de serviço permite constatar uma elevada assimetria quer a nível do volume dos proveitos, quer a nível dos resultados operacionais estimados para 2017, nomeadamente TUP Navio e Pilotagem. Com efeito, estes dois serviços representam cerca de 96% dos proveitos, representando os restantes um peso marginal. Em termos de taxa de rentabilidade, a da TUP Navio ronda os 2% enquanto a de pilotagem é negativa em cerca de 23%. Uma progressiva harmonização das tarifas cobradas com os seus respetivos custos implica, assim, variações tarifárias distintas por tipo de serviço.

AP	Rubricas	2016-Real	2017-Estimado	2018-Previsto	Var 17/16	Var 18/17
APSS	VENDAS E SERVIÇOS PRESTADOS	17 387 673	19 105 928	19 087 119	+9,9%	-0,1%
	TOTAL RENDIMENTOS	19 256 856	20 932 718	20 947 893	+8,7%	+0,1%
	TOTAL DOS GASTOS	-11 718 613	-12 857 589	-13 366 364	+9,7%	+4,0%
	EBITDA	7 538 243	8 075 129	7 581 530	+7,1%	-6,1%
	EBIT	4 188 553	4 241 205	3 334 214	+1,3%	-21,4%
	RESULTADO ANTES DE IMPOSTOS	4 272 193	4 345 205	3 438 214	+1,7%	-20,9%
	RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	3 221 168	3 287 375	2 614 136	+2,1%	-20,5%
	EBITDA / RENDIMENTOS	+39,1%	+38,6%	+36,2%	-	-
	EBIT / RENDIMENTOS	+21,8%	+20,3%	+15,9%	-	-
	INDICADORES DE RENTABILIDADE					
	- Das Vendas e Serviços Prestados	+18,5%	+17,2%	+13,7%	-	-
	- Do Total de Rendimentos	+16,7%	+15,7%	+12,5%	-	-

A comparação das tarifas praticadas em 2017 pela APSS e pela APDL e APL mostra que a APSS tem uma tarifa TUP Navio inferior àqueles dois portos e que tem também as maiores reduções associadas a esta tarifa. Em termos de tarifa de pilotagem, está alinhada com os outros portos mas as reduções a ela associadas são bastante superiores.

De referir que, no âmbito da consulta às entidades interessadas, a APSS consultou a AGEPOR, a AOPS, a ANESUL e a comunidade portuária de Setúbal. De uma forma global, os interessados não concordam

com as diminuições nas taxas de redução mas a APSS justifica que estas são necessárias com base no facto de, por um lado, ser a única Administração Portuária a permitir a acumulação de linhas pertencentes a um mesmo armador para efeito de descontos de linha regular e, por outro, ser necessário financiar o plano de investimentos. Alerta ainda para o facto de a atualização tarifária proposta (+1,06%) ser inferior ao IHPC (1,6%).

4. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Os elementos disponibilizados pela APSS permitiram elaborar uma análise aprofundada à sua proposta de atualização do Regulamento de Tarifas para 2018, na sequência da qual se propõe:

- (a) Não aprovar a proposta da APSS, de atualização do Regulamento de Tarifas, que deverá ser reformulada de acordo com os seguintes limites máximos relativamente às tarifas que constam do atual Regulamento:
- Para as tarifas associadas aos serviços Reboque, Amarração/desamarração, Tráfego de passageiros, Armazenagem/ocupação de espaços, Uso de equipamento e Fornecimentos, o acréscimo deverá ser nulo;
 - Para as tarifas associadas ao serviço TUP Navio, o acréscimo não deve ultrapassar os 1,6%;
 - Para as tarifas associadas ao serviço Pilotagem, o acréscimo não deve ultrapassar os 2,3%.
- (b) Oficiar esta administração portuária para obtenção da posição desta entidade face à decisão preliminar da AMT, no âmbito de audiência prévia, nos termos dos artigos 121.º e 122.º do Código do Procedimento Administrativo.

Lisboa, 3 de novembro de 2017

ANEXO

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE SETÚBAL E SESIMBRA, S.A.
Demonstração de Resultados por Natureza
Períodos: 2016-Real, 2017-Estimado e 2018-Previsto

Rub	Rubricas	2016-Real	2017-Estimado	2018-Previsto	Var 17/16	Var 18/17
1	Vendas e serviços prestados	17 387 673	19 105 928	19 087 119	+9,9%	-0,1%
14	Outros rendimentos	1 779 405	1 676 790	1 685 774	-5,8%	+0,5%
2	Subsídios à exploração	-	-	-	-	-
3	Ganhos/perdas imputados de subsidiárias ...	-	-	-	-	-
5	Trabalhos para a própria entidade	89 778	150 000	175 000	+67,1%	+16,7%
	TOTAL RENDIMENTOS	19 256 856	20 932 718	20 947 893	+8,7%	+0,1%
6	Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	-	-	-	-	-
7	Fornecimentos e serviços externos	-2 652 023	-2 992 070	-3 340 901	+12,8%	+11,7%
8	Gastos com o pessoal	-8 164 071	-8 778 225	-8 959 110	+7,5%	+2,1%
10	Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	-53 563	-60 000	-60 000	+12,0%	+0,0%
11	Provisões (aumentos/reduções)	-	-	-	-	-
12	Imparidade de investimentos não depreciáveis ...	-	-	-	-	-
13	Aumentos/reduções de justo valor	-	-	-	-	-
15	Outros gastos	-848 956	-1 027 293	-1 006 353	+21,0%	-2,0%
	TOTAL DOS GASTOS	-11 718 613	-12 857 589	-13 366 364	+9,7%	+4,0%
16	Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos	7 538 243	8 075 129	7 581 530	+7,1%	-6,1%
17	Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-3 349 689	-3 833 923	-4 247 315	+14,5%	+10,8%
19	Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	4 188 553	4 241 205	3 334 214	+1,3%	-21,4%
20	Juros e rendimentos similares obtidos	83 639	106 000	106 000	+26,7%	+0,0%
21	Juros e gastos similares suportados	-	-2 000	-2 000	-	+0,0%
22	Resultado antes de impostos	4 272 193	4 345 205	3 438 214	+1,7%	-20,9%
23	Imposto sobre o rendimento do período	-1 051 025	-1 057 830	-824 078	+0,6%	-22,1%
24	RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	3 221 168	3 287 375	2 614 136	+2,1%	-20,5%
	EBITDA / RENDIMENTOS	+39,1%	+38,6%	+36,2%	-	-
	EBIT / RENDIMENTOS	+21,8%	+20,3%	+15,9%	-	-
	INDICADORES DE RENTABILIDADE					
	- Das Vendas e Serviços Prestados	+18,5%	+17,2%	+13,7%	-	-
	- Do Total de Rendimentos	+16,7%	+15,7%	+12,5%	-	-