

AUTORIDADE DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES

Deliberação n.º 287/2020

Sumário: Modelo de tarifa aditiva a aplicar à determinação do valor da remuneração pelo serviço de cobrança de portagem eletrónica nas concessões Costa de Prata, Grande Porto, Beiras Litoral e Alta, Interior Norte, Norte Litoral e Algarve.

Ao abrigo do disposto na alínea *h*) do n.º 2 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, e após ponderação dos contributos recebidos em procedimento de consulta pública, o Conselho de Administração da AMT deliberou, em reunião realizada em 5 de dezembro de 2019, aprovar o “Modelo de Tarifa Aditiva a Aplicar à Determinação do Valor da Remuneração pelo Serviço de Cobrança de Portagem Eletrónica nas Concessões Costa de Prata, Grande Porto, Beiras Litoral e Alta, Interior Norte, Norte Litoral e Algarve”, anexo.

Modelo de tarifa aditiva a aplicar à determinação do valor da remuneração pelo serviço de cobrança de portagem eletrónica nas concessões Costa de Prata, Grande Porto, Beiras Litoral e Alta, Interior Norte, Norte Litoral e Algarve

Preâmbulo

A modificação do regime de exploração das autoestradas concessionadas em regime SCUT, obrigou à renegociação dos seus contratos de concessão, nomeadamente as da Costa de Prata, do Grande Porto, das Beiras Litoral e Alta, do Interior Norte, do Norte Litoral e do Algarve, nos quais ficou confirmada a cobrança de portagens aos utilizadores e o facto de a Infraestruturas de Portugal, S. A. (IP, S. A.) ser a titular das receitas de portagem.

Os contratos modificados referentes às concessões da Costa de Prata, do Grande Porto e do Norte Litoral, foram assinados em 2010 e novamente em 2015, ano em que também foram assinados os contratos modificados respeitantes às concessões das Beiras Litoral e Alta, do Interior Norte e do Algarve, tendo, em todos, ficado estabelecido que a remuneração das concessionárias pelo serviço de cobrança de portagens, que realizam em favor da IP, S. A., deve ser determinada através da aplicação de um modelo de tarifa aditiva definido pela entidade com poderes de regulamentação do sistema de cobrança eletrónica de taxas de portagem.

O Decreto-Lei n.º 76/2014, de 14 de maio, extinguiu a SIEV — Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos, S. A. e, conforme o disposto no seu n.º 2 do artigo 3.º, transferiu para a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) “As atribuições da SIEV, S. A., respeitantes à regulação do sistema de identificação eletrónica de veículos, nomeadamente, a definição e aprovação dos respetivos regulamentos e sua fiscalização...”.

A AMT, conforme dispõe a alínea *h*) do n.º 2 do artigo 5.º dos respetivos Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, tem atribuições expressas em matéria do sistema de identificação eletrónica de veículos para cobrança de portagens, nomeadamente “Definir e aprovar a regulamentação aplicável ao sistema de identificação eletrónica de veículos para cobrança de portagens, constituído pelos sistemas, normas e procedimentos técnicos que sustentam o processamento da informação sobre os eventos de tráfego e sobre a deteção do dispositivo eletrónico instalado nos veículos, recolhida a partir de equipamentos de identificação ou deteção eletrónica, utilizados pelas Estradas de Portugal, S. A., as concessionárias ou as subconcessionárias, os distribuidores e importadores dos dispositivos eletrónicos de veículos, bem como as entidades de cobrança das taxas de portagem.”

A intervenção da AMT visa, deste modo, disponibilizar às concessionárias e ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT), um modelo de tarifa aditiva, parametrizando os custos elegíveis aplicáveis à remuneração dos serviços de cobrança das portagens, em conformidade com o disposto nos contratos das concessões e, assim, atuando na concretização da missão e dos objetivos estratégicos da própria AMT, induzindo clareza, transparência e estabilidade do ponto de vista regulatório, contribuindo para a concretização de um ambiente favorável à atração de inves-

timento sustentado, produtivo e estruturante para o Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes Portugêses, e promovendo o interesse público da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável.

Em conformidade, estabelece-se seguidamente o Modelo de Tarifa Aditiva, que deve ser aplicado na determinação da remuneração do serviço de cobrança eletrónica de taxas de portagem em Concessões do Estado, tal como estabelecido nos Contratos das Concessões da Costa de Prata, do Grande Porto, das Beiras Litoral e Alta, do Interior Norte, do Norte Litoral e do Algarve, e subsidiariamente nos Contratos de Prestação de Serviço, anexos àqueles contratos de concessão e firmados entre a IP, S. A. e as concessionárias designadas.

I — Disposições Gerais

1 — Objeto

O presente documento tem por objeto a definição do Modelo de Tarifa Aditiva, doravante designado de Modelo, a aplicar à determinação do valor da remuneração pela prestação do serviço de cobrança de portagens em regime exclusivamente eletrónico, previsto em contratos de concessão, visando parametrizar as componentes elegíveis que integram a cadeia de valor para o cômputo da tarifa de serviço de cobrança de portagem eletrónica, bem como a informação e justificação que, sobre as mesmas, deve recair.

2 — Definições

Para efeitos de aplicação das disposições constantes no Modelo, e salvo se do contexto resultar claramente sentido diferente, os termos têm o significado expresso neste número, se abaixo indicados, ou, na sua ausência, o significado expresso no Contrato da Concessão respetivo:

- a) “AMT”, Autoridade da Mobilidade e dos Transportes;
- b) “IMT”, Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P.;
- c) “IP, S. A. “, IP-Infraestruturas de Portugal, S. A.;
- d) “Componentes da cadeia de valor não sujeitos a concorrência”, atividades imprescindíveis à realização da atividade de cobrança das taxas de portagem que não estão nem são suscetíveis de estar submetidas à concorrência de mercado, de modo permanente ou a título transitório, designadamente em razão da sua natureza ou das suas características, bem como da posição relativa das partes no contrato ou do contexto da sua formação;
- e) “Contrato de Prestação de Serviços”, o contrato de prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem aos utentes da Autoestrada, cuja minuta inicial consta de Anexo ao Contrato de Concessão, incluindo as alterações que o mesmo venha a sofrer nos termos contratualmente previstos;
- f) “Entidade de Cobrança de Portagem (ECP)”, entidade responsável por intermediar a cobrança de transações, entre as entidades (nomeadamente concessionárias e subconcessionárias de autoestradas com portagem), cujos serviços são cobrados por intermédio do dispositivo eletrónico, e os utentes desses mesmos serviços, que com ela tenham celebrado contrato ou mantenham relação comercial esporádica;
- g) “Registo Automóvel”, registo da propriedade dos veículos conforme estabelecido no Regulamento do Registo de Automóveis, aprovado pelo Decreto n.º 55/75, de 12 de fevereiro, com a redação dada pelas sucessivas atualizações;
- h) “Tarifa Aditiva”, modelo de estruturação tarifária que agrega a totalidade dos custos a retribuir, sendo composta pelas tarifas relativas às diversas actividades, determinadas com base nos respetivos custos fixos e variáveis, imputados fundamentadamente com base num sistema de contabilidade analítica;
- i) “Tarifa de transação eletrónica”, tarifa a ser suportada pelas concessionárias, pelas subconcessionárias ou por outras entidades que, para pagamento dos seus serviços por parte dos utentes ou clientes, aceitem o dispositivo eletrónico como meio de cobrança, por cada transação eletrónica agregada ou não, nos termos da Portaria n.º 314 B/2010, de 14 de junho, alterada pelas Portarias

n.ºs 1033-C/2010, de 6 de outubro, 1296-A/2010, de 20 de dezembro, 135-A/2011, de 4 de abril, e 343/2012, de 26 de outubro;

j) “Transação Agregada”, liquidação de uma “Viagem” realizada numa via portajada;

k) “Viagem”, percurso realizado por uma determinada viatura entre a sua entrada e a sua saída da autoestrada num conjunto de Sublanços da Concessão com um ou mais pórticos instalados, a que correspondam taxas de portagem real que o sistema de cobrança existente possa identificar, de uma forma coerente e integrada, por referência a um dado limite de tempo adequado definido no Contrato de Prestação de Serviços.

3 — Âmbito de Aplicação

3.1 — O presente Modelo aplica-se à determinação do valor dos pagamentos a realizar pela IP, S. A. às concessionárias das Concessões do Estado, para remuneração do serviço de cobrança de taxas de portagem em sistema exclusivamente eletrónico, em que a IP, S. A. é titular das receitas, quando expressamente previsto nos respetivos Contratos de Concessão, nomeadamente:

3.1.1 — Costa de Prata, cujas Bases foram aprovadas e publicadas pelo Decreto-Lei n.º 105/2015, de 16 de junho;

3.1.2 — Grande Porto, cujas Bases foram aprovadas e publicadas pelo Decreto-Lei n.º 110/2015, de 18 de junho;

3.1.3 — Beiras Litoral e Alta, cujas Bases foram aprovadas e publicadas pelo Decreto-Lei n.º 111/2015, de 18 de junho;

3.1.4 — Interior Norte, cujas Bases foram aprovadas e publicadas pelo Decreto-Lei n.º 113/2015, de 19 de junho;

3.1.5 — Norte Litoral, cujas Bases foram aprovadas e publicadas pelo Decreto-Lei n.º 214-B/2015, de 30 de setembro; e

3.1.6 — Algarve, cujas Bases foram aprovadas e publicadas pelo Decreto-Lei n.º 214-C/2015, de 30 de setembro.

3.2 — O Modelo é igualmente aplicável aos Contratos de Prestação de Serviços que constituem Anexos aos Contratos de Concessão identificados no número anterior e que foram firmados entre a IP, S. A. e as respetivas concessionárias, independentemente da entidade que efetuar o serviço de cobrança das taxas de portagem.

II — Estruturação do Modelo

4 — Princípios Gerais

4.1 — A aplicação da Tarifa Aditiva na determinação do valor unitário por Transação Agregada deve promover a eficiência no serviço de cobrança, a tendencial otimização dos custos a suportar e das receitas a perceber pelo contraente público, com uma efetiva equidade na distribuição dos encargos e responsabilidades, tendo em devida conta a necessidade de manter o equilíbrio económico e financeiro das empresas prestadoras do serviço.

4.2 — Neste quadro, a determinação do valor unitário por Transação Agregada, em conformidade com as disposições inscritas nos Contratos de Concessão, deve refletir a repartição de risco de cobrança e partilha de benefícios do serviço de cobrança de taxas de portagem.

4.3 — Sem prejuízo das demais disposições constantes nos Contratos de Concessão e nos Contratos de Prestação de Serviços, para a determinação do valor unitário por Transação Agregada a suportar pela IP, S. A. pela prestação do serviço de cobrança de portagem em regime exclusivamente eletrónico:

4.3.1 — Só devem ser considerados os custos das atividades efetivamente afetas ao serviço, quer sejam exercidas diretamente pela operadora do serviço, quer sejam prestadas por entidades externas, em respeito pelas disposições do Modelo; e

4.3.2 — Deve resultar uma estrutura de formação transparente, evidenciando a afetação de recursos humanos e materiais à sua realização, bem como os encargos resultantes da intervenção, não dispensável, de terceiros.

4.4 — O valor unitário por Transação Agregada resulta dos custos decorrentes de cada atividade, os quais são compostos pelos custos de cada tarefa que contribui para a sua realização, e tendo em consideração que não são permitidas transferências de custos entre as diversas tarefas que contribuem para efetiva realização da cobrança eletrónica de uma taxa de portagem.

4.5 — Os custos elegíveis deverão corresponder aos custos a suportar diretamente com a prestação do serviço de cobrança eletrónica de taxas de portagem.

4.6 — Aqueles custos não podem incorporar qualquer componente que, embora resulte diretamente de tarefas ou seja relacionado com equipamentos dedicados ao serviço de cobrança de portagem em sistema eletrónico, estejam contempladas noutra qualquer quadro contratual, através do qual sejam objeto do respetivo ressarcimento.

4.7 — Os custos elegíveis não podem integrar quaisquer gastos gerais de funcionamento, que não sejam comprovadamente necessários à prossecução da prestação do serviço de cobrança de portagens, e na medida em que não estejam cobertos ou incluídos em outras rubricas de remuneração da Operadora, não sendo elegíveis, entre outros, custos associados a ações de promoção orientada ou de natureza social, cultural ou outra.

4.8 — O valor unitário a apresentar deverá integrar os preços a praticar por cada uma das entidades cujos serviços incorporam as componentes da cadeia de valor nas quais não existe livre concorrência, cujas prestações devem estar claramente identificadas.

4.9 — Não podem ser incluídos quaisquer custos relativos a recuperação de investimentos que o operador não esteja obrigado a reembolsar, ou que estejam incluídos em rubricas de investimento que, a qualquer título, sejam comparticipadas pelo concedente ou pelo titular das receitas de portagem.

5 — Estrutura de Custos (a considerar para o cômputo da tarifa de serviço de cobrança de portagem eletrónica)

5.1 — Para efeitos do cálculo da tarifa por Transação Agregada a suportar IP, S. A., pela prestação do serviço de cobrança de portagem em regime exclusivamente eletrónico, nas concessões supra identificadas, devem ser considerados os custos das atividades efetivamente afetas ao serviço, quer sejam exercidas diretamente pela operadora do serviço, quer sejam prestadas por entidades externas, em respeito pelas disposições do Modelo, e que devem ser desagregados por:

5.1.1 — Componentes da cadeia de valor não sujeitas a concorrência; e

5.1.2 — Componentes da cadeia de valor sujeitas a concorrência.

5.2 — Em ambos os casos, e na medida do possível, devem ser identificadas as parcelas de custo imputáveis a componentes da atividade em que a concessionária e/ou a operadora pode implementar medidas ativas de otimização.

5.3 — As componentes da cadeia de valor não sujeitas a concorrência devem estar claramente identificadas e justificadas, e os custos apresentados refletir exatamente os valores contratados, regulados, no caso de atividades sujeitas a regulação setorial, ou, na sua ausência, em valores históricos conhecidos.

5.3.1 — Nesta categoria devem incluir-se os custos que resultam da necessidade da utilização regular de serviços que, de modo legal ou regulamentar, estão atribuídos em exclusivo a uma única entidade ou que devam ser prestados por uma entidade específica, em razão da não existência no mercado de outras entidades habilitadas à prestação do serviço, considerando-se nesta categoria, designadamente:

5.3.1.1 — Os custos devidos pelo serviço prestado pelas ECP reconhecidas e registadas, atualmente:

- a) Via Verde e CTT — Correios de Portugal, S. A. (CTT), em situações de cobrança primária, e
- b) CTT, em situações de cobrança secundária (pós—pagamento);

5.3.1.2 — Custos de transação bancária eletrónica, associados às redes Multibanco, Visa ou outras, contratualizadas com as empresas provedoras do serviço;

5.3.1.3 — O custo decorrente da consulta à base de dados do Registo Automóvel, junto do Instituto dos Registos e Notariado, I. P., cujos emolumentos são fixados administrativamente;

5.3.1.4 — Os custos decorrentes da emissão de Notificações, através dos CTT, em correio exclusivamente registado, caso em que a fixação dos preços dos serviços postais que integram a oferta do serviço universal é regulada pela Autoridade Nacional de Comunicações (ANACOM);

5.3.1.5 — Tarifa de transação eletrónica estabelecida no Decreto-Lei n.º 236/2012, de 31 de outubro, com a redação dada pelo Decreto-Lei n.º 77/2014, de 14 de maio.

5.3.2 — Neste âmbito, não invalidando a introdução futura de soluções inovadoras no processo de cobrança de taxas de portagem, deve ser promovida e evidenciada uma gestão de procedimentos que permita obter ganhos de eficiência, com reflexos nos custos decorrentes das atividades associadas a componentes da cadeia de valor não sujeitas a concorrência.

5.4 — As componentes da cadeia de valor sujeitas a concorrência compreendem as restantes atividades imprescindíveis à realização da atividade de cobrança das taxas de portagem em regime exclusivamente eletrónico que estão, ou podem ser suscetíveis de estar submetidas, à concorrência no mercado de modo permanente, sem que tal afete a prestação do serviço, considerando-se, nesta categoria, de modo não exaustivo, e sempre dependente de justificação:

5.4.1 — Serviço de *back office*, incluindo, designadamente:

5.4.1.1 — Custos com instalações, equipamentos e licenças:

a) Instalações — Custos de imobiliário/manutenção/eletricidade/limpeza e similares, sendo que em caso de coabitação com outras estruturas, ou serviços da concessionária, apenas podem ser afetados custos na direta proporção da atividade desenvolvida;

b) Encargos com licenças e manutenção de *software* e *hardware* utilizado na atividade;

c) Comunicações; e

d) A utilização dos serviços postais em correio não registado.

5.4.1.2 — Custos com colaboradores afetos ao serviço de *back office*, de acordo com a estrutura proposta e efetivamente alocada à atividade, nomeadamente:

a) Encargues pela gestão documental e validação de fotografias;

b) Emissão de notificações e avisos de pagamento, e gestão de processos de cobrança coerciva;

c) Ligados ao serviço de clientes, como seja, o atendimento presencial, telefónico e por canais digitais, bem como as reclamações e contencioso.

5.4.2 — Custos com serviços de fiscalização — Podem ser considerados na sua componente operacional, nos termos contratados e na estrita proporção da afetação dos meios e colaboradores à atividade do serviço de cobrança de portagem.

5.4.3 — Equipamentos de estrada (RSE), incluindo plataformas digitais de suporte operacional — A sua manutenção ou substituição podem ser considerados apenas e na estrita medida em que estes encargos não estejam incluídos em rubricas de investimento e, ou, de manutenção específicas, previstas noutros “pacotes de investimento” acordados ou contratados com o concedente ou o titular das receitas de portagem.

5.4.4 — Os encargos com a subcontratação para a realização de atividades imprescindíveis à prestação do serviço de cobrança de portagens, a que se aplica o Modelo, é considerado na estrita medida da sua necessidade e com evidência, na formação dos custos imputados ao serviço, do respeito pelos dos princípios aqui estabelecidos.

5.5 — Deve ser evidenciado o fluxo financeiro associado aos Custos Administrativos a cobrar aos utentes, relativos às Cobranças Secundária e Coerciva, bem como as coimas relativas à Cobrança Coerciva, que contribuem para a remuneração da Concessionária e que concorrem para a modelação da repartição de riscos e partilha de benefícios referida em 4.2

5.6 — Deve ser possível verificar, através das relações existentes na cadeia de valor, que a mesma ação não pode ser desempenhada de formas diferentes, devendo o seu custo ou desempenho ser otimizado.



III — Disposições Complementares Relativas à Aplicação do Modelo

6 — Dever de Informação

6.1 — O estabelecimento do valor unitário por Transação Agregada, conforme com um Modelo de Tarifa Aditiva de tarifas ou preços, pressupõe um conhecimento dos custos imputados, sustentados em contabilidade analítica dos provedores do serviço, pelo que a concessionária deve apresentar de forma fundamentada, todos os custos elegíveis associados ao serviço de cobrança de portagem em regime exclusivamente eletrónico.

6.2 — A apresentação dos custos deve ser feita de modo desagregado por tipo e atividade associada, que deve incluir:

6.2.1 — Os custos com pessoal, com material, com amortização de equipamentos, diretamente suportados pela concessionária ou pelo operador do serviço de cobrança;

6.2.2 — Os custos determinados por prestadores de serviços externos, sujeitos a regulação setorial ou com taxas administrativas; e

6.2.3 — Quaisquer outros custos imprescindíveis à cobrança das taxas de portagem.

7 — Dever de Diligência

Sem prejuízo do disposto nos pontos anteriores, cabe aos intervenientes no procedimento de contratação, ou sua revisão, a verificação da conformidade dos pressupostos e da informação prestada pelas concessionárias, sendo aplicáveis todas as disposições constantes dos respetivos Contratos de Concessão.

IV — Disposições Finais

8 — Revisão

8.1 — O presente Modelo está sujeito a avaliação periódica por parte da AMT, que procederá à sua atualização, quando justificada.

8.2 — Para efeitos de avaliação, a AMT tomará em consideração todos os desenvolvimentos relevantes em matéria de cobrança de portagens por meios eletrónicos, designadamente fatores económicos, técnicos ou legais.

9 — Omissões e Integração de Lacunas

Nos casos omissos no presente documento aplicar-se-á, subsidiariamente, o previsto nos Contratos de Concessão.

10 — Vigência

10.1 — O presente Modelo entra em vigor no dia seguinte à sua publicação, sendo aplicável aos procedimentos de revisão do valor da remuneração pela prestação do serviço de cobrança de portagens em regime exclusivamente eletrónico, que estejam em curso ou venham a decorrer após aquela data.

10.2 — O presente Modelo mantém-se em vigor até que sejam aprovadas as suas revisões, quer sejam ordinárias ou extraordinárias.

5 de dezembro de 2019. — O Presidente do Conselho de Administração, *João Fernando do Amaral Carvalho*.

313003645