



## ADMINISTRAÇÃO

AMT - Autoridade da Mobilidade e dos Transportes  
 Ex.mo Sr. Presidente  
 Dr. João Carvalho  
 Palácio Coimbra  
 Rua Santa Apolónia, nº 53  
 1100-468 Lisboa

Registada c/ AR

V/ Refª (Your Ref.)	N/ Refª (Our Ref.)	DocID	Data (Date)
	EQUI/5706/COMEX/GPI/87/2019	126585077	30/07/2019

**ASSUNTO:** Consulta pública – Projeto de Regulamento – Modelo de Tarifa Aditiva a aplicar à  
 (Subject) determinação do valor da remuneração pelo serviço de cobrança de taxas de portagem nas  
 Concessões Costa de Prata, Beiras Litoral e Alta, Grande Porto, Interior Norte, Norte Litoral e  
 Algarve

Exmos Senhores,

Por referência ao Projeto de Regulamento em epígrafe, e nos termos e para os efeitos do Art.º 6.º dos estatutos dessa Autoridade, cumpre pela presente apresentar os comentários e sugestões que o documento nos suscita, estruturados de forma semelhante à do Projeto de Regulamento.

## I – Disposições Gerais

### ➤ Alínea f) Definição de Entidade de Cobrança de Portagens (ECP)

Fazemos notar a discrepância da definição de ECP [*entidade responsável por intermediar a cobrança de transações entre as entidades (...) cujos serviços são cobrados por intermédio do dispositivo eletrónico e os utentes ...*] com o inscrito na alínea b) do nº 5.2.1.1 que define os CTT como ECP quando estes atuam em situações de cobrança secundária, a qual, por definição, não é intermediada por dispositivo eletrónico.

## II – Estruturação do Modelo

### ➤ Princípios gerais, nºs 4.1 e 4.2.

Numa primeira nota julgamos ser de recordar que, nos termos dos Contratos de Prestação de Serviços, por remissão dos Contratos de Concessão e das respetivas Bases, o valor da *remuneração pelo serviço de cobrança de portagens* inclui, de facto, um modelo de estruturação tarifária agregando a totalidade dos custos a retribuir cfr proposta de definição constante da alínea h) do n.º 2 do Projeto, contudo não se subsume totalmente ao texto apresentado neste n.º 4.1.

Com efeito, pese embora se concorde em absoluto com a consagração de uma lógica de eficiência do serviço de cobrança, entendemos também que

- (i) A defesa da eficiência do serviço de cobrança não passa necessariamente, *strictu sensu*, pela introdução de um princípio de tendencial redução de custos a suportar pelo contraente público. Do nosso ponto de vista, a defesa da eficiência pode, em certos casos, determinar um aumento dos custos (totais ou unitários) a suportar pelo contraente público desde que justificados – e a justificação para este aumento pode, desde logo, resultar da potencialização do aumento de receitas (medidas com valor constante de tarifas de portagem), seja pela via do aumento do volume de transações cobradas seja pela redução/eliminação dos níveis de incobrabilidade (por exemplo em resultado de futura ativação de regimes ágeis de coercividade transfronteiriça, conforme previsto na nova diretiva de interoperabilidade recentemente aprovada). Por a expressão constante do processo ser, em nossa opinião, algo redutora, sugerimos que o teor do já referido n.º 4.1. seja o que segue (ou equivalente):

4.1. A Tarifa Aditiva deve promover a eficiência no serviço de cobrança, a tendencial otimização dos custos a suportar e das receitas a perceber (medidas com valor constante das tarifas de portagem) pelo contraente público (...)

- (ii) O conceito de equilíbrio económico e financeiro das empresas prestadoras do serviço que consta da definição do n.º 4.1 carece de ser lido numa perspetiva que preserve a intenção original prescrita nos Contratos de Prestação de Serviços a que se aplica o regulamento projetado. Dito de outra forma, haverá equilíbrio se e na medida em que os princípios que constam da Cl.ª 23.7 (por simplicidade, reportamo-nos ao Contrato de Prestação de Serviços relativo à Concessão da Costa da Prata) como enformadores do valor unitário da Tarifa da Transação Agregada e dos quais a tarifa aditiva aqui em tratamento é apenas um. Ou seja, o equilíbrio económico e financeiro das empresas pressupõe a ponderação dos demais princípios estabelecidos na referida Cláusula 23.7, designadamente, entre outros, os critérios de repartição do risco tal como definidos na Cl.ª 27.ª, o tratamento previsto para os Custos Administrativos e as Coimas relativas à Cobrança Coerciva, a adequação dos valores a cobrar à evolução da eficácia e eficiência do Sistema de Cobrança de Portagens como um todo e a justa remuneração da operadora pelos serviços prestados.

Pelo que se sugere que no n.º 4.2. a redação seja alterada para contemplar os seguintes termos ou equivalentes:

4.2. Sem prejuízo da consideração em conformidade do conjunto dos princípios definidos nos Contratos de Prestação de Serviços para a determinação do valor unitário por Transação Agregada a suportar pelo contraente público, para efeitos do cálculo da tarifa aditiva que o integra:

4.2.1. (...)

Pelo que antecede, todo o Projeto de Regulamento deverá ser lido, na presente súmula de contributos, à luz desta fundamental premissa.

➤ Princípios Gerais, nº 4.6.

Consideramos que a redação deste ponto, ao usar um conceito de “gastos gerais de funcionamento” permite uma interpretação - que, presumimos, não será a pretendida por V. Exas. - segundo a qual custos gerais de gestão / custos de estrutura (máxime imputação de custos com cargos de gestão ou outros custos gerais de gestão, essenciais para o funcionamento da empresa nos termos legais) não seriam elegíveis para o cálculo da tarifa, ainda que considerados na devida proporção desta atividade, o que, ademais, poderia colocar em causa o equilíbrio económico-financeiro da operadora do serviço - o que, e muito bem, o Projeto de Regulamento expressamente pretende salvaguardar.

Nesses termos, somos a sugerir que a redação do nº 4.6 seja alterada para contemplar os seguintes termos ou equivalentes:

*4.6. Os custos elegíveis apenas podem integrar gastos gerais de funcionamento comprovadamente necessários à gestão geral da empresa e à prossecução da prestação do serviço de cobrança de portagens na medida em que não estejam cobertos ou incluídos em outras rubricas de remuneração da Operadora; não são elegíveis, entre outros, custos associados à promoção orientada ou de natureza social, cultural ou outra.*

➤ Estrutura de Custos - Cl.ª 5.2.1

Salvo melhor opinião, há uma incongruência no texto proposto, que, se por um lado apela ao que seja uma exclusividade legal ou regulamentar, por outro remete para uma exclusividade de facto decorrente de inexistência no mercado de alternativas. Na verdade, o relevante deve ser o que a cada momento deva ser qualificado como sujeito ou não a concorrência e que está indissociavelmente ligado à evolução (de facto, legal ou regulamentar) do serviço de cobrança de portagens. Como tal, a ênfase deve ser colocada na realidade factual verificada a cada momento, sob pena de (cfr. Cl.ª 8.ª) o processo de revisão deste Regulamento se tornar uma rotina e não um movimento excepcional.

É nesta perspetiva que vemos, por exemplo, a consideração dos custos Via Verde como não sujeitos a concorrência ou o racional subjacente à consideração dos custos CTT em cobrança secundária - desde logo porque antecipamos para um curto prazo alterações, por exemplo as decorrentes da implementação dos novos princípios de interoperabilidade transnacional definidos na Diretiva da CE e do Parlamento Europeu recentemente aprovada (que potenciará o aparecimento de forte concorrência entre ETCs nacionais e não nacionais), ou as que estarão associadas ao impacto da cobrança através de sítios da internet das ECP, etc.

Receamos por isso que a exemplificação feita tenha como resultado uma resistência à natural evolução do sistema pelo que sugerimos a sua revisão à luz do que acima se aduz (talvez por restrição da exemplificação).

➤ Estrutura de Custos, CI 5.2.1.2

Os custos de transação bancária eletrónica são atualmente já genericamente sujeitos a concorrência, pelo que também aqui sugerimos revisão da exemplificação

➤ Estrutura de Custos, CI 5.3.1.1. e 5.3.1.2

O elenco de exemplos que é apresentado para ilustrar o conceito de back office parece-nos justificar uma nova reflexão, porquanto ele pode parecer fazer crer que custos não referidos em qualquer outro ponto do Projeto possam ser impassíveis de contabilização no modelo de tarifa aditiva.

Sugerimos por isso que sejam incluídos na exemplificação:

- (i) Os custos de gestão/ estrutura, que necessariamente hão de ser considerados, mas que resultavam já excluídos do conceito de “gastos gerais de funcionamento” (ver comentário ao ponto 4.6);
- (ii) Os encargos de manutenção e administração das plataformas digitais de suporte à atividade;
- (iii) Os custos com subcontratos para prestação dos serviços de back office,;
- (iv) Os custos de emissão de notificações e avisos de pagamento, sejam eles diretos ou decorrentes de prestações de terceiros.

Nesta linha sugerimos em particular que:

- a redação da alínea b) do nº 5.3.1.1. inclua os seguintes termos

*“b) encargos com licenças, manutenção e administração de software e hardware utilizados na atividade”;*

- o nº 5.3.1.2 seja alterado para contemplar os seguintes termos ou equivalentes:

*“5.3.1.2. Custos com colaboradores afetos ao serviço de back-office ou com subcontratos com entidades terceiras efetivamente alocados à atividade, designadamente:*

- a) Encargues pela gestão documental e validação de fotografias;*
- b) Emissão de notificações e avisos de pagamento;*
- c) Instrução e acompanhamento de processos junto de entidades terceiras responsáveis pela cobrança coerciva, designadamente a AT;*
- d) Serviço de apoio aos clientes, como seja, atendimento presencial e telefónico, bem como reclamações e contencioso.”*

➤ Estrutura de Custos, CI 5.3.3.

A componente física (imobilizado) dos sistemas de cobrança de portagens inclui não só equipamentos de estrada (RSE) mas também por plataformas digitais (hardware e software) que gerem a informação recolhida nas vias e interagem com os clientes e entidades terceiras envolvidas no processo de cobrança, que são comumente conhecidas por *back-offices* (nota: não confundir com o back-office de gestão a que se reporta o nº 5.3.1.2.), e que, no caso da organização Ascendi, tem funções divididas por duas plataformas distintas internamente designadas por OBO – Operational Back-office e CBO – Commercial Back-office

Entendemos por isso que a redação do nº 5.3.3. deveria ser alargada para atender a esta realidade dado a similitude da natureza dos custos que pretende cobrir, pelo que sugerimos a seguinte redação

*“5.3.3 Equipamentos de estrada (RSE) e Plataformas Digitais de Suporte Operacional e Comercial (hardware e software) - A sua manutenção ou substituição podem ser considerados (...)”*

Sendo o que sobre este tema se nos oferece, subscrevemo-nos com os melhores cumprimentos,



---

Fontes de Carvalho  
(Administrador Executivo)