

Por Protocolo

Exmo. Senhor
Dr. João Fernando Amaral de Carvalho
Presidente do Conselho de Administração da
AMT - Autoridade da Mobilidade e dos
Transportes
Palácio Coimbra,
Rua de Santa Apolónia, n.º 53
1100-468 Lisboa

S/ Referência	S/ Comunicação	N/ Referência	Data
3582-CA/2019	15-07-2019	070200145136734	30 JUL 2019
DRE.DERI.020			

Assunto: Projeto de Regulamento - Modelo de Tarifa Aditiva a aplicar à 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

Consulta pública publicada pela AMT no seu *site* em 17 de Julho de 2019

Gostaríamos de, antes de mais, agradecer o trabalho desenvolvido por essa Autoridade na formulação do modelo de tarifa aditiva, o qual constitui, sem qualquer dúvida, um avanço na concretização do conceito consagrado nos Contratos de Concessão e nos Contratos de Prestação de Serviços relativos à cobrança de taxas de portagem.

Aproveitamos, contudo, a presente consulta pública para tentarmos reforçar a sensibilização da AMT para as preocupações e as necessidades das partes que se encontrarão seguidamente envolvidas na aplicação do modelo de tarifa aditiva, começando por referir, por maioria de razão, as posições contratuais do Presidente do Conselho Diretivo do IMT e do IMT.

Aqueles Contratos prevêem que o Presidente do Conselho Diretivo do IMT seja, em dois momentos sucessivos do processo de renegociação da remuneração pelo serviço de cobrança de taxas de portagem:

DSGCC/RNS

- i) o destinatário e receptor dos requerimentos de abertura de procedimento obrigatório de conciliação para a determinação do valor unitário por Transação Agregada submetidos pelas Concessionárias/Prestadoras do Serviço, assim como da eventual contraproposta que a IP, notificada dos requerimentos e querendo, apresente; e,
- ii) o responsável pela condução do processo de mediação que se segue e que deverá estar concluído no prazo de 30 (trinta) dias a contar da primeira sessão de conciliação, no quadro de tantas sessões de conciliação quantas forem marcadas pelo IMT.

No âmbito da primeira função, caber-lhe-á, no curto prazo contratual de cinco dias a contar da apresentação dos requerimentos, ajuizar da conformidade formal e material daqueles com os requisitos contratuais, designadamente a formulação de uma proposta de valor unitário por Transação Agregada e, além de outros elementos que legal ou regulamentarmente exigíveis, a observância pela respectiva nota justificativa do valor proposto, dos princípios contratuais definidos e o modelo de tarifa aditiva definido pela AMT. Desse juízo de conformidade, dependerá a continuidade do processo de conciliação ou a sua suspensão, para correcção ou aperfeiçoamento pelos autores, as Concessionárias/Prestadoras do Serviço e/ou a IP, caso tenha apresentado contraproposta.

Foi um juízo desse tipo, mas mais fácil porque objectivamente óbvio, que obrigou o IMT, na pessoa do seu Presidente, a devolver às Concessionárias/Prestadoras requerentes, na fase originária de cada um destes processos, os respectivos requerimentos para aperfeiçoamento, por não se encontrarem integralmente justificados na observância dos princípios consagrados nos Contratos, concretamente no que referia ao modelo de tarifa aditiva, tal como ainda não fora definido pela AMT.

No âmbito da segunda função, o Presidente do Conselho Diretivo do IMT, ou a quem este delegar a competência para dirigir o processo de conciliação, ainda que que possa ser assessorado pelos técnicos ou peritos considerados necessários, não se pode manter numa posição meramente passiva ou reactiva, uma vez que as regras contratuais para este procedimento determinam que produza parecer próprio sobre o valor unitário por Transação Agregada a fixar no âmbito de cada processo, ponderando o teor de cada requerimento inicial das respectivas Concessionária/Prestadora do Serviço e cada pronúncia ou contraproposta da IP, devendo apresentar, indicativamente, um valor que considere adequado atendendo aos princípios estabelecidos nos contratos e, sempre, ao modelo de tarifa aditiva definido.

A responsabilidade do Presidente do Conselho Diretivo do IMT, e do próprio IMT, na boa e competente condução destes processos surge, aliás, relevada no direito que os contratos atribuem às Concessionárias/Prestadoras do Serviço de recurso ao mecanismo arbitral de resolução de conflitos DSGCC/RNS

previsto nos Contratos de Prestação de Serviços também no caso de o IMT injustificadamente não cumprir os prazos previstos.

O sucesso, e desde logo a viabilidade, da aplicação do modelo por todas as partes que não apenas o IMT, desde a montagem das propostas até ao final da negociação e à fixação da remuneração para o próximo triénio, dependem, em grande parte afinal, tratando-se do conceito central na construção do valor unitário por transacção agregada, do rigor e da objectividade que o modelo definido pela AMT ofereça.

Nesse sentido, apelamos a que o desenvolvimento do modelo de tarifa aditiva seja aprofundado desde já nesta fase originária, indo-se tão mais longe quanto possível na concretização dos princípios consagrados nos contratos, designadamente no que se refere à desagregação dos vários factores (custos e receitas) no seu nível mais detalhado, ao reforço das obrigações de transparência na fundamentação de dados históricos e propostas e à internalização dos incentivos à optimização.

Efectivamente, além da identificação e enumeração das diversas componentes de custos, e também de receitas, do serviço de cobrança de taxas de portagem, conforme consta do ponto 5. do Projeto de Regulamento, seria útil que o modelo incluísse um formato-tipo, tal como sucede com as demonstrações financeiras, que obrigando à desagregação de todos os componentes, propiciasse a sua apresentação reorganizada com coerência parcial e global, em função das naturezas dos vários custos e receitas, ilustrando a aplicação dos princípios e do modelo de tarifa aditiva.

Um exemplo de detalhe de princípio que as regras deverão prever e cuja observância e cumprimento, ou não, a formatação poderia evidenciar enquanto sub-conjunto específico, pode ser encontrado onde se prescreve nos Contratos que *'os valores unitários dos Custos Administrativos e das coimas devem ser determinados de modo a que no agregado das Cobranças Secundária e Coerciva resulte para a Concessionária um equilíbrio entre i) o valor correspondente às receitas provenientes da remuneração pelo serviço de cobrança de taxas de portagem, da cobrança de Custos Administrativos e da parte que lhe couber das coimas cobradas, nos termos da lei, e ii) a soma dos custos associados a essas cobranças com a justa remuneração da Concessionária pelo serviço prestado, tendo por base o modelo da tarifa aditiva e a repartição de riscos e a partilha de benefícios acordadas.'*

Também a transparência de informação, que os Contratos estabelecem como *'referência obrigatória'* e sobre a qual se debruça o ponto 6. do Projeto de Regulamento ganharia em que o alcance das obrigações de desagregação siga, no mínimo, a estrutura de custos considerada e tratada no ponto 5. do Projecto de Regulamento e ainda que a sua fundamentação seja obrigatoriamente comprovada por

DSGCC/RNS

elementos de contabilidade assim como por toda a demais documentação que deva suportar custos externos específicos.

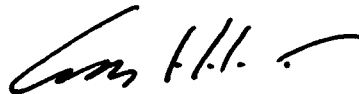
Por fim, sendo indubitável que, tal como prevêm os contratos, *'a adequação dos valores a cobrar à evolução da eficácia e eficiência do sistema de cobrança de taxas de portagem como um todo, tendo em conta a experiência adquirida e as melhorias técnicas e processuais que forem sendo conseguidas'* constituirá um dos alicerces do critério de repartição de risco definido nos termos previstos nas cláusulas relativas a repartição de risco de cobrança e partilha de benefícios do serviço de cobrança de taxas de portagem, importaria que a AMT considerasse e introduzisse, desde já, mecanismos que, por um lado, incentivem as Concessionárias/Operadoras a otimizar precisamente as *'eficácia e eficiência'* da sua operação, e, por outro lado, permitam ao processo a captura de optimizações, historicamente tendenciais, ao longo dos triénios por parte das entidades sobre cujos preços as Concessionárias/Operadoras não tenham qualquer influência ou negociação.

No limite, o tratamento autonomizado de todas ou algumas *'componentes da cadeia de valor nas quais não existe livre concorrência'*, devidamente estudadas, identificadas e excepcionadas, como variáveis *'back-to-back'* – portanto, materialmente, excluídas do âmbito negocial destes processos de revisão e acrescendo pelo custo efectivamente suportado - dos custos líquidos globais e, conseqüentemente, do valor unitário por Transação Agregada, poderia reduzir o grau de risco a ponderar pelas Concessionárias/Operadoras nas suas propostas e, em última análise, na conseqüente remuneração a suportar pela IP, S.A.

Agradecemos a oportunidade para apresentarmos uma contribuição e ficamos ao inteiro dispor dessa Autoridade para o que entender conveniente.

Com os melhores cumprimentos, 

O Presidente do Conselho Diretivo



Eduardo Feio