



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 iniciada pela AMT na sua página eletrónica em 17 de Julho de 2019

Pronúncia da Infraestruturas de Portugal, S.A.

1. É importante que no Regulamento seja explicitado que o produto dos Custos Administrativos e Coimas, que caibam às prestadoras do serviço de cobrança nos termos da lei, concorra para a calibração do valor da remuneração pelo serviço de cobrança, sendo, conseqüentemente, o benefício originado por estes fluxos positivos, repercutido na economia da IP. Esta precisão assegura alinhamento com o espírito e letra dos Contratos de Prestação de Serviço (“CPS”), que preveem esta lógica económica para os vários regimes remuneratórios vigentes ao longo do período contratual; quer durante Período Transitório, bem como no período subsequente, e remanescente, durante o qual estará em vigor o Modelo de Tarifa Aditiva (“Modelo”).
2. No que respeita às componentes da cadeia de valor não sujeitas a concorrência, importa segregar este universo em dois subgrupos, em função da capacidade das Operadoras terem alguma possibilidade de intervenção na otimização de custos:
 - a) Custos com Entidades de Cobrança de Portagens (“ECPs”) e Tarifa de transação eletrónica aplicada pelo IMT => Relativamente aos encargos originados por esta linha de custo, as Operadoras não têm qualquer capacidade de intervenção, e, conseqüentemente de otimização dos mesmos. Por um lado, não controlam o comportamento do utilizador no que respeita à estrutura de utilização da infraestrutura, nem a opção do mesmo quanto ao meio de pagamento para liquidar as taxas de portagem. Cumulativamente, e no que respeita ao relacionamento comercial com ECPs, também não têm grau de liberdade nem qualquer poder comercial; têm de contratar as atualmente existentes no mercado (Via Verde e



CTT) aderindo às condições comerciais estabelecidas pelas mesmas. O mesmo ocorre com o montante de custos administrativos (fluxos positivos) fixados por lei, originados aquando do pagamento pelo canal de cobrança secundário (pós-pagamento) e em alguns produtos do canal primário.

- b) Distintamente, no que respeita aos remanescentes componentes da cadeia de valor não sujeitos a concorrência (consultas à base de dados da CRA e portes de correios decorrentes da emissão de notificações) => as Operadoras podem implementar procedimentos ativos de otimização económica. Não deixando de cumprir o estipulado por lei, através da monitorização do consumo têm a faculdade de perceber e parametrizar o perfil de clientes, podendo calibrar o período de tempo adequado para agregação de transações de uma mesma matrícula, e assim diminuir a quantidade de consultas à CRA e envio de notificações, com subsequente economia de custos. Cumulativamente, em função da época do ano, têm também a capacidade de identificar os períodos de maior sucesso para envio de notificações (evitando por exemplo períodos de férias), de modo a que sejam efetivamente recebidas pelos destinatários, minimizando a necessidade de envio de segundas notificações com o conseqüente impacto económico. A disponibilidade no mercado de varias aplicações de monitorização de comportamento do consumidor, e sua constante evolução, potenciam de forma substancial os aspetos acima relevados.

No que respeita às componentes identificadas no ponto a) supra, tem-se verificado uma sólida tendência de redução de custos unitários com a cobrança. Por um lado, o preço unitário praticado pela Via Verde por transação cobrada tem sido sucessivamente (e unilateralmente, por determinação da Via Verde) revisto em baixa, como consequência do substancial aumento de volumes (seja pela evolução positiva da procura de tráfego, seja pela progressiva adesão ao uso de dispositivo eletrónico) e da subsequente diluição de custos fixos.

Adicionalmente, tem-se verificado uma migração do canal de pagamento secundário (CTT) para Via Verde, o que representa uma considerável economia de custos de cobrança, na medida em que o primeiro é significativamente mais caro, tendo em conta que obriga nomeadamente ao reconhecimento da matrícula com base em imagens.

É nossa convicção e expectativa que estas tendências, que aparentam ter carácter estrutural, e são na sua generalidade visíveis nas operações de cobrança cuja receita de portagens é da titularidade da IP, (estão presentes em todos os projetos sobre os quais a IP tem visibilidade), se mantenham para o triénio iniciado em 1 de Janeiro de 2019; tal já é comprovável com a realidade verificada no primeiro semestre do corrente ano.



Assim, tendo presente, entre outros princípios, que a Tarifa Aditiva deve promover a redução de custos a suportar pelo contraente público, somos da opinião que o Modelo deva desagregar o valor unitário em duas parcelas:

$$\text{Valor Unitário por Transação Agregada} = \text{VU}_1 + \text{VU}_2$$

Para o valor VU_1 , a cristalizar em sede negocial para o triénio em causa, e elegível para qualquer transação agregada cobrada (em fase primária, secundária e coerciva), concorrem os custos da cadeia de valor i) de componentes não sujeitos a concorrência, mas onde a Operadora pode implementar medidas ativas de otimização (ponto 2.b supra), ii) de componentes sujeitos a concorrência, ii) bem como os Custos Administrativos e Coimas que caibam à Operadora nos termos da lei, no âmbito da cobrança coerciva.

A componente VU_2 será somente aplicada às transações agregadas de natureza primária e secundária, sendo o valor, o custo líquido efetivamente incorrido com as ECPs (custo faturado, deduzido do montante que caiba às Operadoras de Custos Administrativos faturados ao cliente nos termos da lei), acrescido do valor da Tarifa de transação eletrónica quando elegível (cobrança primária ao abrigo de um dispositivo eletrónico).

É nossa convicção que esta formulação:

- a) Respeita os princípios subjacentes ao conceito de Tarifa Aditiva, vertidos nos contratos e demais documentação subscrita pelas partes durante os processos negociais, e adere às expectativas interiorizadas pela parte pública aquando das negociações, nomeadamente de poupança valor a curto e médio prazo;
- b) Incentiva as Operadoras a maximizar a taxa de sucesso na cobrança de transações agregadas, e, simultaneamente a fazê-lo da forma globalmente mais económica possível; e,
- c) Potencia uma adequada repartição do risco de cobrança e partilha de benefício decorrentes da implementação de otimizações na cadeia de valor. Cumulativamente, contribui para limitar remunerações excessivas às Operadoras (custo absorvido pela parte pública), decorrentes de reduções de custos na operação de cobrança materializados fora do seu perímetro de controlo das Operadoras.