

INFORMAÇÃO

[versão não confidencial]

ASSUNTO: ALTERAÇÃO AO REGULAMENTO DE TARIFAS DA VIA NAVEGÁVEL DO DOURO – ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DO DOURO, LEIXÕES E VIANA DO CASTELO, S.A.

I – ENQUADRAMENTO

1. Através do Ofício n.º 2517/2018 de 29/10/2018, a Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A. (APDL) veio apresentar à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) um pedido de parecer quanto à proposta de atualização da tarifa de acostagem constante do Regulamento de Tarifas da Via Navegável do Douro (VND).
2. Refere a APDL, em suma, que *“este tarifário foi publicado no Diário da República n.º 139, 2.ª série, de 20 de julho de 2018, (...) tendo entrado em vigor a 1 de agosto de 2018, tendo-se determinado que o mesmo se mantinha durante o ano de 2019, de modo a viabilizar todo o processo de acompanhamento e de atualização previstos pelas recomendações da AMT, e que a TUV – Tarifa de Utilização da Via só se aplicava a partir de 2019.”*
3. Posteriormente, a APDL recebeu *“um conjunto de reclamações [confidencial] apresentadas à AMT, respetivamente em 29 de junho de 2018 e 3 de julho de 2018”*
4. Refere ainda a APDL que *“sem colocar em causa ao objetivo visado, ou seja, garantir nos próximos anos a cobertura dos custos de exploração gerados pela Via Navegável do Douro, tem mostrado disponibilidade para, no contexto das Recomendações da AMT, dialogar com os operadores e a Associação que os representa.”*
5. Nesta sequência, *“no dia 30 de agosto de 2018, [confidencial] que foram apresentadas dificuldades dos operadores em comportar as tarifas de acostagem que estão a ser praticadas e a necessidade de intensificar ainda mais a progressividade da respetiva aplicação, tendo-se admitido proceder, desde já, a uma atualização da tarifa de acostagem, bem como identificada a necessidade de ativar o exercício proposto nas Recomendações da AMT com base no orçamento e na atividade prevista para 2019”.*
6. Segundo a APDL, esta atualização permite *“uma redução da tarifa de acostagem em cerca de 60%, [e] justifica-se na circunstância de, com base na atividade verificada em 2017, chegarmos a uma receita associada ao primeiro ano de aplicação da política*

tarifária superior à receita inicialmente estimada (que teve por base as acostagens registadas no ano [de] 2015)”.

7. Nesse sentido, *“sensíveis às preocupações e dificuldades invocadas pelos operadores e a favor do desenvolvimento de um clima de confiança entre a APDL e os operadores da Via Navegável do Douro, vimos solicitar o Parecer de V. Exas relativamente à atualização da tarifa de acostagem, conforme tabela anexa.”*
8. A 30 de outubro de 2018, a AMT solicitou a seguinte informação:
 - *Evidências e/ou explicitação de propostas efetuadas pelos operadores, incluindo relativamente a esta tarifa;*
 - *Indicação de prazo de aplicação desta redução tarifária;*
 - *Impactos desta redução no modelo financeiro/económico anteriormente apresentado;*
 - *Informação estatística “real” da procura nas diferentes taxas em relação aos períodos de 2016, 2017 e 2018 (10 meses);*
 - *Informação estatística “previsional” da procura nas diferentes taxas em relação ao ano de 2019;*
 - *Informação “real” dos gastos para as diferentes taxas em relação a 2017;*
 - *Valores faturados por operador, relativamente às taxas em vigor para os períodos de 2016, 2017 e 2018 (10 meses).*
9. Através do Ofício n.º 47/2019, de 11 de janeiro de 2019, a APDL remeteu os documentos solicitados, requerendo, adicionalmente, uma redução de 25% na Tarifa de Utilização de Via (TUV), esclarecendo que a informação adicional já acomoda esta nova proposta e que:
 - Se pretende que a redução tarifária vigore durante o ano de 2019, ponderando-se posteriormente o procedimento a adotar para 2020;
 - Tendo em conta o acréscimo de passageiros e de navios, a redução proposta não impedirá um ligeiro acréscimo da receita.
10. Em resposta, em 15 de janeiro de 2019, a AMT considerou ser necessário solicitar a remessa dos comentários, sugestões e propostas dos operadores/utilizadores e dos representantes ou associações de utilizadores em relação ao referido memorando e clarificar ainda a fundamentação da referida atualização (tal como constava de anteriores recomendações), bem como informação sobre se a mesma foi apresentada aos operadores/utilizadores e aos representantes ou associações de utilizadores.

11. Pelo ofício n.º 449/2019, de 2 de abril de 2019, a APDL remeteu as pronúncias dos operadores/utilizadores e dos representantes ou associações de utilizadores e as estimativas de escalas, passageiros, eclusagens, embarcações, acostagens e receitas da atividade da VND.
12. Quanto a este último aspeto, a APDL ressaltou que, não obstante ter solicitado informação a 60 operadores, apenas obteve 3 respostas, pelo que as estimativas mencionadas se baseiam na atividade da VND em 2017.

II – DA ANÁLISE

13. A presente análise inscreve-se no cumprimento da missão da AMT enquanto regulador económico independente, nos termos dos seus Estatutos, aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, e da Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, e tem como base as atribuições previstas no n.º 1 do artigo 5.º dos referidos Estatutos, designadamente, 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 a monitorização e acompanhamento das atividades dos mercados da mobilidade e dos transportes terrestres e fluviais.
14. 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.
15. Nesse sentido, a promoção da competitividade do setor portuário é uma das linhas mestras da atuação da AMT, desde logo porque o Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro, ainda que emitido noutro contexto, estabelece que o Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente 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.
16. 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 esta visa compensar.

17. A AMT tem defendido que a definição de procedimentos claros, objetivos e sistematizados de envio de informação de entidades reguladas é essencial para o exercício das respetivas obrigações legais e estatutárias, tendo sempre presente o objetivo de melhor servir o interesse público sem olvidar os interesses de todos os stakeholders.
18. De recordar que o Conselho de Administração da AMT deliberou aprovar a proposta de regulamento de tarifas da VND, apresentada pela APDL, considerando que a mesma se enquadra e está em *compliance* com a legislação aplicável e promove o equilíbrio entre as diferentes racionalidades e interesses: investidores; profissionais/ utilizadores/ consumidores e/ou cidadãos; e contribuintes.
19. A AMT também considerou que o regulamento tarifário - Regulamento n.º 443/2018, de 20 de julho (Regulamento de Tarifas 2018 da Via Navegável do Douro) - deve ser objeto de avaliação anual durante o período de referência – quatro anos -, no sentido de poderem ser introduzidos os ajustes que se verifiquem necessários face à realidade da atividade, com base nos dados anuais reais apurados - relativos à APDL e aos operadores - permitindo obter dados auditáveis, garantindo, dessa forma, a transparência e objetividade na relação entre a APDL e os agentes económicos e na relação destes entre si.
20. A AMT deliberou ainda aprovar um conjunto de recomendações, a implementar pela APDL ao longo do período de referência e que visam a promoção de uma cultura de transparência e objetividade e o reforço da garantia da compliance do regulamento durante a sua vigência e no sentido de promover a transparência dos processos administrativos e viabilizar a recolha e tratamento da informação relevante necessária à execução e fiscalização daquele regulamento, como sejam procedimentos de consultas regulares com os utilizadores, solicitação de informação relevante para o cálculo das taxas, separação contabilística adequada da sua atividade relativa à gestão de outras infraestruturas portuárias, reavaliação periódica dos termos do regulamento, avaliação de impactos, promover a competitividade da atividade e a eficácia ou a eficiência da exploração da VND, entre outros.
21. Face à proposta apresentada pela APDL, afigura-se que as considerações tidas na Informação de aprovação do regulamento se mantêm nos seus pressupostos, não se alterando perante a apresentação de novos dados mais atualizados.

22. Ou seja, mantiveram-se os princípios gerais subjacentes à política tarifária, mas agora acolhendo reivindicações dos agentes económicos - redução de taxas cobradas e nova reavaliação de pressupostos no final do ano - sem que tal coloque em causa, para já e por definição, designadamente a sustentabilidade económica e financeira da VND.
23. A AAMTD manifestou concordância quanto à proposta da APDL, tendo sugerido a não cobrança de taxas nos primeiros 30 minutos quanto a embarcações diárias e dos primeiros 15 minutos para as embarcações de recreio, sugerindo a renegociação das tarifas no final do corrente ano.
24. Em resposta, a APDL argumentou que que tal sugestão implicaria uma *“significativa alteração dos procedimentos de controlo e cobrança instituídos, algo que se afigura inviável numa altura em que se está a iniciar o período de maior atividade turística na Via Navegável do Douro”*, manifestando, contudo, *“disponibilidade para, no âmbito do procedimento de atualização tarifária a levar a cabo para o ano de 2020, procedermos a uma análise da introdução das alterações propostas no tarifário em vigor”*.
25. Como nota final, de sublinhar que a entrada em vigor do Regulamento (UE) 2017/352 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro de 2017, que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos, implicará a identificação, pelas administrações portuárias, de procedimentos e/ou atos administrativos, regulamentares e contratuais que deverão ser alterados ou modificados no sentido de acomodar devidamente as regras constantes daquele regulamento, sem prejuízo do exercício de reavaliação do enquadramento legislativo e regulamentar do setor marítimo-portuário, designadamente o relativo às vias navegáveis interiores, no sentido da consagração das regras necessárias e específicas do transporte fluvial e que não encontram paralelo no enquadramento aplicável ao setor marítimo propriamente dito.

III - CONCLUSÕES

26. Em resultado de tudo o que antecede, no que se refere à alteração do Regulamento n.º 443/2018, de 20 de julho (Regulamento de Tarifas 2018 da Via Navegável do Douro) apresentado pela Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A., o parecer é favorável.
27. De referir, contudo, que a *compliance* e os potenciais impactos desta alteração na manutenção dos equilíbrios entre as diferentes racionalidades societárias afere-se, não apenas na definição inicial dos termos legais e regulamentares, mas também na sua

efetiva execução, pelo que o parecer da AMT, sendo positivo, é condicionado à implementação das recomendações anteriormente formuladas e que serão monitorizadas de acordo com o previsto no parecer ao Regulamento n.º 443/2018, de 20 de julho (Regulamento de Tarifas 2018 da Via Navegável do Douro).

Lisboa, 22 de abril de 2019