

RELATÓRIO DA CONSULTA PÚBLICA DO PROJETO DE LINHAS DE ORIENTAÇÃO PARA A IMPLEMENTAÇÃO DA ALÍNEA E) DO N.º 4 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.

I - ENQUADRAMENTO

1. Nos termos do disposto na alínea f) do n.º 1 e na alínea e) do n.º 4 do artigo 5.º e no artigo 6.º dos Estatutos da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, o Conselho de Administração da AMT deliberou submeter a consulta pública, nos termos dos artigos 100.º e 101.º do Código do Procedimento Administrativo, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 4/2015, de 7 de janeiro, o projeto do *“Linhas de Orientação para a implementação da alínea e) do n.º 4 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”*, nos termos do Aviso n.º 8427/2018, de 22 de maio de 2018, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 118, de 21 de junho de 2018 (adiante designado por projeto ou Linhas de Orientação).
2. Nos termos dos seus Estatutos, compete à AMT, entre outros, a análise, apreciação e aprovação anual das propostas de regulamentos de tarifas de cada uma das administrações portuárias.
3. O projeto esteve em consulta pública pelo prazo de 30 dias úteis, na página eletrónica da AMT, em http://www.amt-autoridade.pt/media/1714/cs_linhas-orientação-2018_21-07-2018.pdf, tendo sido recebidos contributos da Administração do Porto de Aveiro, S.A., da Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, S.A., da Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A. e da Administração do Porto de Lisboa, S.A.
4. Findo o período de discussão pública, é divulgado o relatório da mesma, contendo a referência às pronúncias recebidas, bem como a respetiva apreciação.
5. Como constava do projeto de Linhas de Orientação, 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.

6. Nesse sentido, a promoção da competitividade do setor portuário é uma das linhas mestras da atuação da AMT, também, e desde logo, porque o próprio Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro, ainda que emitido noutro contexto institucional, estabelece que o Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos Nacionais 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.
7. Por outro lado, importa assegurar o funcionamento eficiente dos mercados, de modo a garantir a equilibrada concorrência entre as empresas e a sã concorrência entre os agentes económicos, tal como previsto na Constituição da República Portuguesa, bem como pugnar pela aplicação do princípio da equivalência, no que se refere à relação custo-benefício entre a taxa e a prestação administrativa que visa compensar.
8. Sem prejuízo da necessidade de reavaliação do atual enquadramento legislativo e regulamentar do setor marítimo-portuário, a definição de um procedimento claro, objetivo e sistematizado de remessa de informação relevante, assim como de explicitação do racional subjacente à aprovação de propostas apresentadas pelas Administrações Portuárias, é essencial para o exercício das obrigações legais e estatutárias da AMT, com o objetivo de melhor servir o interesse público sem descuidar os interesses dos *stakeholders*.
9. Nestes termos, e de acordo com o Plano de Atividades da AMT para 2017, foram elaboradas as “*Orientações para a elaboração de propostas de revisão de regulamentos de tarifas das administrações portuárias para 2018*” (Orientações 2018), mereceu a concordância de princípio daquelas entidades.
10. Após a aplicação daquelas orientações, na revisão dos Regulamentos de Tarifas das Administrações Portuárias para 2018, a AMT considerou estar em condições de propor um novo documento para dar cumprimento à obrigação legal prevista no Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, de base mais duradoura, que, para além da definição da documentação e das informações relevantes a enviar pelas Administrações Portuárias, inclui ainda o enquadramento legal, nacional e europeu,

a estratégia empresarial de cada administração portuária, a estratégia nacional e europeia para o setor, bem como outros circunstancialismos locais, nacionais e internacionais, entre outra documentação relevante.

11. Naturalmente, quaisquer Linhas de Orientação são suscetíveis de revisão, sempre que se justifique, de modo a refletir eventuais alterações que venham a ser introduzidas nestas matérias, a nível nacional ou a nível da União Europeia, bem em resultado das interações com outros reguladores e com os *stakeholders*.

II – APRECIÇÃO DOS CONTRIBUTOS

Contributos da Administração do Porto de Aveiro, S.A.	Apreciação AMT
<ul style="list-style-type: none"> • As exigências de informação e de documentação previstas para as propostas de alteração de tarifário a submeter a apreciação da AMT implicam a evolução de um sistema de contabilidade de custos das AP's para o detalhe da contabilidade analítica que se revela, face aos atuais constrangimentos organizacionais e de recursos humanos, de mui difícil exequibilidade num horizonte temporal inferior a 2 anos. 	<ul style="list-style-type: none"> • A necessidade de informação específica sobre os custos e rendimentos nos quais assenta a fixação de taxas portuárias está já implícita no Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos Nacionais, e é preponderante para a melhoria da competitividade e do desempenho dos serviços e infraestruturas, mas também crucial para uma maior transparência do sistema, harmonização de custos e equivalência, no que se refere à relação custo-benefício, entre a taxa e o serviço ou prestação administrativa que visa compensar. • Por outro lado, o Regulamento (UE) 2017/352, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro de 2017, estabelece regras de transparência financeira que permitam, entre outros, aferir se as respetivas taxas são fixadas de modo transparente, objetivo e não discriminatório, e se são proporcionais em relação ao custo do serviço prestado. • A aproximação dos valores das tarifas de um serviço portuário aos custos que lhes estão subjacentes, suportados em registos rigorosos de contabilidade analítica, é essencial para garantir a transparência do sistema, a harmonização de custos com respeito pelo princípio da equivalência, por forma a impedir que se estabeleçam valores tarifários alheios ao custo ou benefício do serviço prestado. • Não obstante, o ponto 1.3 do projeto já prevê que: <i>“Sempre que as propostas e respetivos anexos não possam cumprir, formal ou substancialmente, com as orientações supra, as Administrações Portuárias deverão justificar tal impossibilidade, e disponibilizar informação alternativa que possa dar cumprimento aos objetivos em</i>

	<p><i>causa, bem como tomar as necessárias medidas para suprir a lacuna com a brevidade possível.”</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Também prevê que <i>“As presentes Linhas de Orientação serão revistas sempre que se justifique, de modo a refletir eventuais alterações que venham a ser introduzidas nestas matérias, a nível nacional ou a nível da União Europeia, bem como o resultado da consulta pública, e das interações com outros Reguladores e com os stakeholders”.</i> • Ou seja, isto dizer que é possível uma leitura flexível das exigências de informação, sendo encontrada alternativa na forma de apresentação de informação. Contudo, importa não perder vista que se afigura necessária uma evolução da contabilização dos custos e rendimentos desta atividade, sendo que o caminho para uma total implementação pode ser progressivo e tendo sempre em conta os constrangimentos do setor e a maturidade do mercado, enquadrado, no entanto, nas obrigações europeias de transparência do setor portuário.
<ul style="list-style-type: none"> • A projetada metodologia de análise e avaliação das propostas de revisão dos tarifários sendo comum poderá não atender as especificidades de cada porto sobretudo aqueles onde, como é o caso de Aveiro e da Figueira da Foz, o modelo de operação portuária se alicerça ainda no regime de licenciamento. 	<ul style="list-style-type: none"> • O projeto contempla a possibilidade de as administrações portuárias apresentarem toda a documentação e argumentos que consideram pertinente para acautelar a sua situação específica, os quais serão tidos em devida conta na análise e apreciação que a AMT desenvolverá. • Na verdade, a metodologia de avaliação inserida nestas Linhas de Orientação pretende assumir-se como uma diretriz de âmbito objetivo, mas não constitui a única variável da apreciação e decisão da AMT. O enquadramento legal, nacional e europeu, a estratégia empresarial de cada administração portuária, a estratégia nacional e europeia para o setor, bem como outros circunstancialismos locais, nacionais e internacionais, entre outra documentação relevante, serão igualmente considerados na apreciação e decisão da AMT. • Nesse sentido, entende-se ser de reforçar, nas Linhas de Orientação, por um lado, o caráter de referência e não de aplicação automática da metodologia, e por outro, a especificação de que a apreciação da AMT depende de outras variáveis que não apenas aquela metodologia.
<ul style="list-style-type: none"> • Sufraga-se, pois, a necessidade de desenvolvimento de trabalho conjunto entre a AMT, APP e AP's de molde a refinar as disposições e o cronograma de implementação das “Orientações 2018”. 	<ul style="list-style-type: none"> • O projeto prevê que <i>“As presentes Linhas de Orientação serão revistas sempre que se justifique, de modo a refletir eventuais alterações que venham a ser introduzidas nestas matérias, a nível nacional ou a nível da União Europeia, bem como o resultado da consulta pública, e das interações com outros Reguladores e com os stakeholders”.</i>

<ul style="list-style-type: none"> • Deveria ser mantida a data limite para a apresentação de propostas de alteração ao tarifário que vigorou em 2017, a saber, 15 de setembro. 	<ul style="list-style-type: none"> • Atendendo ao prazo do lançamento e conclusão do processo de consulta pública, afigura-se razoável a extensão do prazo, para 15 de setembro, quanto à apresentação de propostas de atualização tarifária no ano em curso. • Doravante, manter-se-á a data de 30 de agosto para garantir o cumprimento da obrigação de divulgar os tarifários aprovados até 30 de setembro, previsto no Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro.
<p>Contributos da Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, S.A.</p>	<p>Apreciação AMT</p>
<ul style="list-style-type: none"> • A APSS não dispõe de contas de exploração analítica por área de negócio e tipos de serviço no formato solicitado, pelo que só os dados agregados (totais) poderão ser disponibilizados. Por outro lado, nem sempre os relatórios e contas e planos de atividades e orçamento estão aprovados e disponíveis para divulgação externa nestes prazos. 	<ul style="list-style-type: none"> • A necessidade de informação específica sobre os custos e rendimentos nos quais assenta a fixação de taxas portuárias está já implícita no Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos Nacionais, e é preponderante para a melhoria da competitividade e do desempenho dos serviços e infraestruturas, mas também crucial para uma maior transparência do sistema, harmonização de custos e equivalência, no que se refere à relação custo-benefício, entre a taxa e o serviço ou a prestação administrativa que visa compensar. • Por outro lado, o Regulamento (UE) 2017/352, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro de 2017, estabelece regras de transparência financeira que permitam, entre outros, aferir se as respetivas taxas são fixadas de modo transparente, objetivo e não discriminatório, e são proporcionadas em relação ao custo do serviço prestado. • A aproximação dos valores das tarifas de um serviço portuário aos custos que lhes estão subjacentes, suportados em registos rigorosos de contabilidade analítica, é essencial para garantir a transparência do sistema, a harmonização de custos com respeito pelo princípio da equivalência, por forma a impedir que se estabeleçam valores tarifários alheios ao custo ou benefício do serviço prestado. • Não obstante, o ponto 3 do projeto já prevê que: <i>“Sempre que as propostas e respetivos anexos não possam cumprir, formal ou substancialmente, com as orientações supra, as Administrações Portuárias deverão justificar tal impossibilidade, e disponibilizar informação alternativa que possa dar cumprimento aos objetivos em causa, bem como tomar as necessárias medidas para suprir a lacuna com a brevidade possível.”</i> • Também prevê que <i>“As presentes Linhas de Orientação serão revistas sempre que se justifique, de modo a refletir eventuais alterações que venham a ser introduzidas nestas matérias, a nível nacional ou a nível da União Europeia, bem como o resultado da consulta pública, e das interações com outros Reguladores e com os stakeholders”.</i>

	<ul style="list-style-type: none"> • Ou seja, isto dizer que é possível uma leitura flexível das exigências de informação, sendo encontrada alternativa na forma de apresentação de informação. Contudo, importa não perder de vista que se afigura necessária uma evolução da contabilização dos custos e rendimentos desta atividade, sendo que o caminho para uma total implementação pode ser progressivo e tendo sempre em conta os constrangimentos do setor e a maturidade do mercado, enquadrado, no entanto, nas obrigações europeias de transparência do setor portuário. • Quanto aos Relatórios e Contas ou Planos de Atividade, apenas serão exigíveis os documentos em vigor ou que já tenham sido aprovados.
<ul style="list-style-type: none"> • Propõe-se que a data para envio da proposta de atualização tarifária seja prorrogada até 10 de setembro, por forma a que as administrações portuárias disponham de tempo para receber e analisar todos os contributos externos (que afluem decorrido o período de férias de agosto) e enviar uma proposta final de regulamento de tarifas consolidada, dando tempo suficiente para que o prazo de 30 de setembro para publicação seja cumprido. 	<ul style="list-style-type: none"> • Atendendo ao prazo do lançamento e conclusão do processo de consulta pública, afigura-se razoável a extensão do prazo para 15 de setembro para a apresentação de propostas de atualização tarifária no ano em curso. • Doravante, manter-se-á a data de 30 de agosto para garantir o cumprimento da obrigação de divulgar os tarifários aprovados até 30 de setembro, previsto no Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro.
<ul style="list-style-type: none"> • A determinação de não atualização das taxas da autoridade portuária quando esta tenha uma TRBM (Resultados antes de impostos sobre os Rendimentos) superior à TRR fornecida pela AMT (14,25% para 2019), implicará a gradual redução das receitas do porto até atingir níveis de resultados muito baixos, impeditivos de suportar de forma autossustentável os investimentos necessários à modernização e investimento do porto e à resposta às necessidades da economia, podendo condenar o porto ao declínio, à insustentabilidade e à não atualização das infraestruturas, que é uma das mais importantes missões duma autoridade portuária. • Tal coloca o ónus de desenvolvimento dos portos no apoio de capitais públicos dos contribuintes. Trata-se de uma determinação política do setor, que se considera estar fora da esfera de competência do regulador. Não pode assim existir esta limitação na atualização anual das tarifas dum porto, de forma desintegrada da política do Governo para o setor. • Mesmo no caso em que a TRBM global da autoridade portuária permite a atualização do tarifário, não se concorda com a metodologia simplista de aplicação dessa atualização por cada tipo de serviço. • De acordo com as orientações da UNCTAD para uma adequada gestão portuária, o tarifário da autoridade portuária possui três objetivos: 	<ul style="list-style-type: none"> • O projeto contempla a possibilidade de as administrações portuárias apresentarem toda a documentação e argumentos que consideram pertinentes para acautelar a sua situação específica, os quais serão tidos em devida conta na análise e apreciação que a AMT desenvolverá. • Na verdade, a metodologia de avaliação inserida nestas Linhas de Orientação pretende assumir-se como uma diretriz de âmbito objetivo, mas não constitui a única variável da apreciação e decisão da AMT. O enquadramento legal, nacional e europeu, a estratégia empresarial de cada administração portuária, a estratégia nacional e europeia para o setor, bem como outros circunstancialismos locais, nacionais e internacionais, entre outra documentação relevante, serão considerados na apreciação e decisão da AMT. • Nesse sentido, entende-se ser de reforçar, nas Linhas de Orientação, por um lado, o caráter de referência e não de aplicação automática da metodologia, e por outro, a especificação de que a apreciação da AMT depende de outras variáveis que não apenas aquela metodologia.

<p>comercial, de regulação do uso das infraestruturas e de cobertura dos custos e investimentos passados e futuros, numa perspetiva de planeamento longo prazo.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Por outro lado, as limitações dos orçamentos públicos têm implicado a aplicação do princípio do utilizador pagador das infraestruturas numa perspetiva de médio e longo prazos. Não pode assim, a atualização ou alteração do tarifário ficar limitada a uma análise simplista da cobertura de custos nos anos anteriores, sem ter abertura para outros fatores que devem ponderar no processo, como sejam os investimentos previstos, a evolução prevista dos custos, a melhoria da qualidade oferecida e dos respetivos custos dessa melhoria e a regulação de infraestruturas sobreutilizadas. • A limitação geral agora imposta como novidade que impede a atualização geral anual com base na rentabilidade dos anos anteriores é contraditória com os objetivos da Tutela e das Finanças para os indicadores financeiros de sustentabilidade, robustez financeira e cobertura dos investimentos. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Para além disto, a análise da TRBM não deveria incluir quer do lado dos custos, quer do lado dos rendimentos, outras áreas de negócio que não as que decorrem do Regulamento do Sistema Tarifário (ex: as concessões, náutica de recreio, pesca não são abrangidas no referido regulamento de tarifas). 	<ul style="list-style-type: none"> • A estrutura de prestação de informação que foi incluída em anexo não obsta a que sejam excluídos os valores referenciados. O recurso a análises globais decorre, a maior parte das vezes, da apresentação agregada da informação por parte das administrações portuárias, algo que será ultrapassado com um sistema de contabilidade analítica.
<p>Contributos da Administração dos Portos dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A.</p>	<p>Apreciação AMT</p>
<ul style="list-style-type: none"> • No ponto 3 - Rendimentos e Gastos não elegíveis (RGnE) do Anexo 5-B - Taxa de Rentabilidade Bruta Média das Administrações Portuárias (TRBM), para além da exclusão prevista das contas referentes a Perdas de Imparidade, também deverá ser excluído o efeito das Perdas por Imparidade refletidas nos Subsídios ao Investimento, que no caso da APDL são reconhecidos na conta 78830100 Subsídios ao Investimento – Perdas de Imparidades e 78830200 Subsídios ao Investimento – Perdas por Imparidades, Reversões. Estas exclusões adicionais devem-se ao facto de estarem relacionadas com reversões dos subsídios ao investimento das unidades deficitárias, e atendendo a que 	<ul style="list-style-type: none"> • As linhas que orientaram a elaboração da metodologia visam a exclusão das parcelas de gastos e rendimentos que não tivessem natureza estrita de exploração, nas quais se inserem as contas referidas, e que serão excluídas dos cálculos e análise a efetuar.

<p>apresentem uma imparidade do negócio de 100%, as normas contabilísticas obrigam a que os subsídios ao investimento sejam reconhecidos totalmente no exercício recebido.</p>	
<p>Contributos da Administração do Porto de Lisboa, S.A.</p>	<p>Apreciação AMT</p>
<ul style="list-style-type: none"> • A APL não dispõe de contas de exploração analítica por área de negócio e tipos de serviço no formato solicitado, pelo que só os dados agregados (totais) poderão ser disponibilizados. Por outro lado, nem sempre os relatórios e contas e planos de atividades e orçamento estão aprovados e disponíveis para divulgação externa nestes prazos. 	<ul style="list-style-type: none"> • A necessidade de informação específica sobre os custos e rendimentos nos quais assenta a fixação de taxas portuárias está já implícita no Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos Nacionais, e é preponderante para a melhoria da competitividade e do desempenho dos serviços e infraestruturas, mas também crucial para uma maior transparência do sistema, harmonização de custos e equivalência, no que se refere à relação custo-benefício, entre a taxa e o serviço ou prestação administrativa que visa compensar. • Por outro lado, o Regulamento (UE) 2017/352, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro de 2017, estabelece regras de transparência financeira que permitam, entre outros, aferir se as respetivas taxas são fixadas de modo transparente, objetivo e não discriminatório, e são proporcionadas em relação ao custo do serviço prestado. • A aproximação dos valores das tarifas de um serviço portuário aos custos que lhes estão subjacentes, suportados em registos rigorosos de contabilidade analítica, é essencial para garantir a transparência do sistema, a harmonização de custos com respeito pelo princípio da equivalência, por forma a impedir que se estabeleçam valores tarifários alheios ao custo ou benefício do serviço prestado. • Não obstante, o ponto 3 do projeto já prevê que: <i>“Sempre que as propostas e respetivos anexos não possam cumprir, formal ou substancialmente, com as orientações supra, as Administrações Portuárias deverão justificar tal impossibilidade, e disponibilizar informação alternativa que possa dar cumprimento aos objetivos em causa, bem como tomar as necessárias medidas para suprir a lacuna com a brevidade possível.”</i> • Também prevê que <i>“As presentes Linhas de Orientação serão revistas sempre que se justifique, de modo a refletir eventuais alterações que venham a ser introduzidas nestas matérias, a nível nacional ou a nível da União Europeia, bem como o resultado da consulta pública, e das interações com outros Reguladores e com os stakeholders”.</i> • Ou seja, isto dizer que é possível uma leitura flexível das exigências de informação, sendo encontrada alternativa na forma de apresentação de informação. Contudo, importa não perder de vista que se afigura necessária uma evolução da contabilização dos custos e

	<p>rendimentos desta atividade, sendo que o caminho para uma total implementação pode ser progressivo e tendo sempre em conta os constrangimentos do setor e a maturidade do mercado, enquadrado, no entanto, nas obrigações europeias de transparência do setor portuário.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quanto aos Relatórios e Contas ou Planos de Atividade, apenas serão exigíveis os documentos e vigor ou que já tenham sido aprovados.
<ul style="list-style-type: none"> • Propõe-se que a data para envio da proposta de atualização tarifária seja prorrogada até 10 de setembro, por forma a que as administrações portuárias disponham de tempo para receber e analisar todos os contributos externos (que afluem decorrido o período de férias de agosto) e enviar uma proposta final de regulamento de tarifas consolidada, dando tempo suficiente para que o prazo de 30 de setembro para publicação seja cumprido. Aliás o facto de esta consulta pública apenas ter sido publicitada a 21 de julho pelo prazo de 30 dias úteis (até 2 de agosto) não permite o cumprimento da obrigação de divulgação das taxas aprovadas destinadas a vigorar no ano civil subsequente até 30 de setembro do ano civil anterior como previsto no n.º 1 do artigo 11.º do Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente. Ou seja, as datas em apreço não permitem que, atempadamente, que as administrações portuárias elaborem e aprovem os seus projetos de propostas de revisão dos regulamentos de tarifas para efeitos de consulta pública ou audiência prévia de interessados no prazo de 30 dias. 	<ul style="list-style-type: none"> • Atendendo ao prazo do lançamento e conclusão do processo de consulta pública, afigura-se razoável a extensão do prazo para 15 de setembro para a apresentação de propostas de atualização tarifária no ano em curso. • Doravante, manter-se-á a data de 30 de agosto para garantir o cumprimento da obrigação de divulgar os tarifários aprovados até 30 de setembro, previsto no Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro.
<ul style="list-style-type: none"> • A determinação de não atualização das taxas da autoridade portuária quando esta tenha uma TRBM (Resultados antes de impostos sobre os Rendimentos) superior à TRR fornecida pela AMT (14,25% para 2019), implicará a gradual redução das receitas do porto até atingir níveis de resultados muito baixos, impeditivos de suportar de forma autossustentável os investimentos necessários à modernização e investimento do porto e à resposta às necessidades da economia, podendo condenar o porto ao declínio, à insustentabilidade e à não atualização das infraestruturas, que é uma das mais importantes missões duma autoridade portuária. • Tal coloca o ónus de desenvolvimento dos portos no apoio de capitais públicos dos contribuintes. Trata-se de uma determinação política do setor, que se considera estar fora da esfera de competência do regulador. Não pode assim existir esta limitação na atualização anual das tarifas dum porto, de forma desintegrada da política do Governo para o setor. 	<ul style="list-style-type: none"> • O projeto contempla a possibilidade de as administrações portuárias apresentarem toda a documentação e argumentos que consideram pertinentes para acautelar a sua situação específica, os quais serão tidos em devida conta na análise e apreciação que a AMT desenvolverá. • Na verdade, a metodologia de avaliação inserida nestas Linhas de Orientação pretende assumir-se como uma diretriz de âmbito objetivo, mas não constitui a única variável da apreciação e decisão da AMT. O enquadramento legal, nacional e europeu, a estratégia empresarial de cada administração portuária, a estratégia nacional e europeia para o setor, bem como outros circunstancialismos locais, nacionais e internacionais, entre outra documentação relevante, serão considerados na apreciação e decisão da AMT. • Nesse sentido, entende-se ser de reforçar, nas Linhas de Orientação, por um lado, o caráter de referência e não de aplicação automática da metodologia, e por outro, a especificação de que a apreciação da AMT depende de outras variáveis que não apenas aquela metodologia.

<ul style="list-style-type: none"> • Mesmo no caso em que a TRBM global da autoridade portuária permite a atualização do tarifário, não se concorda com a metodologia simplista de aplicação dessa atualização por cada tipo de serviço. • De acordo com as orientações da UNCTAD para uma adequada gestão portuária, o tarifário da autoridade portuária possui três objetivos: comercial, de regulação do uso das infraestruturas e de cobertura dos custos e investimentos passados e futuros, numa perspetiva de planeamento longo prazo. • Por outro lado, as limitações dos orçamentos públicos têm implicado a aplicação do princípio do utilizador pagador das infraestruturas numa perspetiva de médio e longo prazos. Não pode assim, a atualização ou alteração do tarifário ficar limitada a uma análise simplista da cobertura de custos nos anos anteriores, sem ter abertura para outros fatores que devem ponderar no processo, como sejam os investimentos previstos, a evolução prevista dos custos, a melhoria da qualidade oferecida e dos respetivos custos dessa melhoria e a regulação de infraestruturas sobre utilizadas. • A limitação geral agora imposta como novidade que impede a atualização geral anual com base na rentabilidade dos anos anteriores é contraditória com os objetivos da Tutela e das Finanças para os indicadores financeiros de sustentabilidade, robustez financeira e cobertura dos investimentos. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Para além disto, a análise da TRBM não deveria incluir quer do lado dos custos, quer do lado dos rendimentos, outras áreas de negócio que não as que decorrem do Regulamento do Sistema Tarifário (ex: as concessões, náutica de recreio, pesca não são abrangidas no referido regulamento de tarifas). 	<ul style="list-style-type: none"> • A estrutura de prestação de informação que foi incluída em anexo não obsta a que sejam excluídos os valores referenciados. O recurso a análises globais decorre, a maior parte das vezes, da apresentação agregada da informação por parte das administrações portuárias, algo que será ultrapassado com um sistema de contabilidade analítica.
<p>Contributos da Administração dos Portos de Sines e do Algarve, S.A.</p>	<p>Apreciação AMT</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Decorre deste projeto a necessidade de uma crescente complementaridade entre a elaboração do Plano de Atividades e Orçamento (PAO) para o ano N+1 e a proposta de atualização dos tarifários para o mesmo período. Seria da maior utilidade que as competências da AMT fossem exercidas de forma recíproca com as orientações da tutela acionista para as empresas públicas em geral e para autoridades portuárias em particular, neste último caso em conjugação com as 	<ul style="list-style-type: none"> • O projeto prevê que <i>“As presentes Linhas de Orientação serão revistas sempre que se justifique, de modo a refletir eventuais alterações que venham a ser introduzidas nestas matérias, a nível nacional ou a nível da União Europeia, bem como o resultado da consulta pública, e das interações com outros Reguladores e com os stakeholders”.</i>

<p>orientações da tutela setorial, ou seja influenciando e sendo influenciadas pelas mesmas.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Por exemplo, não faz muito sentido determinar metas para a evolução do tarifário em função de determinados indicadores de rentabilidade e depois ter o acionista a impor o crescimento ou manutenção do EBITDA sem atender à conjuntura do setor e da atividade económica global. • Também não faz sentido, solicitar que com a proposta de atualização dos tarifários seja apresentado, até ao final de agosto de cada ano, o PAO para o ano seguinte, quando as orientações da tutela acionista, controladas rigorosamente pela UTAM, apenas são normalmente disponibilizadas no final de outubro. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Decorre da proposta, não sendo novidade, a necessidade de apurar analiticamente os resultados da empresa em duas vertentes: estrutura tarifária e áreas de negócio. Se no que respeita à estrutura tarifária existe uma normalização a nível nacional já que no que respeita à definição das áreas de negócio existe uma maior diversificação entre cada autoridade portuária que penaliza a definição antecipada das mesmas. 	<ul style="list-style-type: none"> • O ponto I.3 do projeto prevê que: <i>“Sempre que as propostas e respetivos anexos não possam cumprir, formal ou substancialmente, com as orientações supra, as Administrações Portuárias deverão justificar tal impossibilidade, e disponibilizar informação alternativa que possa dar cumprimento aos objetivos em causa, bem como tomar as necessárias medidas para suprir a lacuna com a brevidade possível.”</i> • Ou seja, isto dizer que é possível uma leitura flexível das exigências de informação, sendo encontrada alternativa na forma de apresentação de informação. Contudo, importa não perder vista que se afigura necessária uma evolução da contabilização dos custos e rendimentos desta atividade, sendo que o caminho para uma total implementação pode ser progressivo e tendo sempre em conta os constrangimentos do setor e a maturidade do mercado, enquadrado, no entanto, nas obrigações europeias de transparência do setor portuário. • O projeto contempla ainda a possibilidade de as administrações portuárias apresentarem toda a documentação e argumentos que consideram pertinentes para acautelar a sua situação específica, os quais serão tidos em devida conta na análise e apreciação que a AMT desenvolverá.
<ul style="list-style-type: none"> • No que respeita à metodologia de definição das taxas de rentabilidade, ponto II do presente documento, e quanto aos rendimentos e gastos não elegíveis previstos no n.º 3 do Anexo 5-B, para efeito de determinação da Taxa de Rentabilidade Bruta Média das AP's, a experiência da APS demonstra que para além dos mencionados no referido ponto deverão ser também consideradas as seguintes contas face ao seu valor histórico muito expressivo: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 6424325555 – Gastos de depreciações de ATF das concessões (bens reversíveis); 	<ul style="list-style-type: none"> • As linhas que orientaram a elaboração da metodologia visam a exclusão das parcelas de gastos e rendimentos que não tivessem natureza estrita de exploração, nas quais se inserem as contas referidas, e que serão excluídas dos cálculos e análise a efetuar.

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">▪ 6434451555 - Gastos de depreciações de ATI das concessões (bens reversíveis);▪ 7883000000 – Imputação a rendimentos dos subsídios para Investimento;▪ 7883000001 – Imparidade dos subsídios do Algarve;▪ 7886432555 – Rendimentos das Concessões (bens reversíveis) – ATF;▪ 7886445155 - Rendimentos das Concessões (bens reversíveis) – ATI. | |
|---|--|

Em função dos contributos, que se consideram ser de acomodar no documento das Linhas de Orientação, junta-se a versão revista do mesmo em anexo.

Lisboa, 23 de agosto de 2018