

# Publi-reportagem



# Regulação do Sector dos Transportes

Até o presente momento as empresas operam no sector dos Transportes Colectivos Urbanos de Passageiros em regime de licenças provisórias concedidas pelos Municípios dada a dificuldade na organização dos processos de concurso para a concessão de linhas. Recentemente, a Câmara Municipal da Praia lançou concurso público, o qual teve que ser anulado porque os concorrentes não reuniram todos os requisitos necessários à sua participação.

A melhoria da qualidade dos serviços, legitimamente esperada pelos utentes, passa, necessariamente, pelo integral cumprimento das atribuições de todas as instituições com responsabilidades no sector.

## 1. REGULAÇÃO DO SECTOR DOS TRANSPORTES COLECTIVOS URBANOS DE PASSAGEIROS

Com a retirada, em Março de 2002, da empresa pública que operava no sector dos Transportes Colectivos Urbanos de Passageiros, conjuntamente com outras empresas privadas, fez-se sentir, com mais acuidade, a necessidade de regulação independente deste serviço público

Assim, em 25 de Agosto de 2003 foi criada a Agência de Regulação Económica - ARE através do Decreto-Lei nº 26/2003.

A Agência de Regulação Económica (ARE) é uma autoridade administrativa independente, de base institucional, dotada de funções reguladoras de vários sectores, dentre os quais o dos Transportes Colectivos Urbanos de Passageiros (TCUP).

Para a regulação efectiva do sector dos TCUP foi aprovado, em 26 de Julho de 2004, o Regime Jurídico dos Transportes Colectivos Urbanos de Passageiros. Com a aprovação de tal diploma pretendeu-se, sobretudo, suprir as lacunas até então existentes na regulamentação do serviço de transporte colectivo urbano de passageiros, sendo que até a essa data, vigoravam no ordenamento jurídico de Cabo Verde, normas legais que diziam respeito ao transporte colectivo de passageiros em geral, de si insuficientes, e que não tinham qualquer enfoque específico sobre o “*serviço regular urbano*”.

O Regime Jurídico dos Transportes Colectivos Urbanos de Passageiros divide o sector de transporte de passageiros em:

- **Serviço Regular Urbano:** aquele que assegura o transporte de passageiros nos centros urbanos segundo itinerário, frequência, horário e tarifas predeterminadas e em que podem ser tomados e largados passageiros em paragens previamente estabelecidas;
- **Serviço Regular Especializado:** aquele que assegura o transporte de determinadas categorias de passageiros, com exclusão de outras (ex: estudantes, trabalhadores);
- **Serviço Ocasional:** aquele que assegura o transporte de grupos de passageiros previamente constituídos, com finalidade conjunta, organizado por iniciativa de terceiros ou do próprio transportador.

O diploma supra mencionado estabelece, ainda, que a actividade de Transportes Colectivos Urbanos de Passageiros está sujeita à regulação independente da Agência de Regulação Económica (ARE), sem prejuízo das competências legalmente atribuídas à Direcção Geral dos Transportes Rodoviários (DGTR) e aos Municípios.

## 2. ORGANIZAÇÃO INSTITUCIONAL E REGULAMENTAÇÃO

O serviço de Transporte Colectivo Urbano de Passageiros é atribuição dos Municípios, conforme reza o Estatuto dos Municípios, mediante a concessão da exploração do serviço precedida de concurso aberto a todos os operadores que preencham os requisitos exigidos. A regulação económica é atribuição da ARE, cabendo à Direcção Geral dos Transportes Rodoviários a regulação técnica do sector.

### 1. Agência de Regulação Económica (ARE).

As competências da ARE estão previstas nos seus Estatutos (Decreto-Lei nº 27/03 de 25 de Agosto), no novo Regime Jurídico das Entidades Reguladoras Independentes (Lei nº 14/VIII/12, de 11 de Julho) e no Regime Jurídico dos Transportes Colectivos Urbanos de Passageiros (Decreto-Lei nº 30/04 de 26 de Julho), destacando-se:

- Competência consultiva, poderes de regulamentação (ex: regulamento de concessão de licença prévia, tarifário, de qualidade de serviço, relacionamento comercial com as operadoras, dentre outros), supervisão e sancionamento das infracções;
- Regulação do acesso à actividade;

- Garantia da existência de condições que permitam satisfazer de forma eficiente a procura da prestação de serviços;
- Protecção do equilíbrio económico-financeiro dos prestadores de serviço;
- Determinação das tarifas e preços consistentes com as leis e regulamentos aplicáveis e velar pelo cumprimento das normas tarifárias estabelecidas nos contratos de concessão e nas licenças;
- Protecção dos direitos e interesses dos consumidores designadamente, em matéria de preços tarifas, e qualidade do serviço prestado;
- Promoção da informação e o esclarecimento dos consumidores, em coordenação com as entidades competentes.

### 2. Municípios.

As atribuições dos Municípios estão previstas nos Estatutos dos Municípios (Lei nº 134/IV/95 de 3 de Julho, com a alteração da Lei nº 147/IV/95 de 7 de Novembro) e no Regulamento de Transporte em Automóveis (Decreto-Lei nº 9/2006 de 30 de Janeiro), nomeadamente:

- Planeamento e implementação do sistema de transportes de passageiros (organização do transporte público de passageiros, as vias de circulação e sua sinalização);
- Concessão da exploração dos serviços de transportes colectivos urbanos de passageiros, precedida de concurso aberto a todos os operadores que preencham os requisitos exigidos.
- Colaboração com outras entidades competentes na fixação de tarifas ou limites máximos de preço a cobrar nos transportes públicos, mediante emissão de pareceres previstos na lei.
- Elaboração do estudo de linhas, cabendo à ARE pronunciar-se sobre a matéria através de parecer, sempre que tal lhe for solicitado ou por iniciativa própria.

### 3. Direcção Geral dos Transportes Rodoviários (DGTR).

É o serviço central na área dos transportes rodoviários, sob direcção do Ministério da Administração Interna (MAI), a que incumbe, designadamente:

- Propor, executar e fazer aplicar a política aos transportes rodoviários nos domínios da circulação, prevenção e circulação;

# Colectivos Urbanos de Passageiros

- Fiscalizar o cumprimento das normas relativas à circulação e segurança rodoviárias;
- Determinar as características técnicas dos veículos.

### 3. REGULAÇÃO DE TARIFA NO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLECTIVOS REGULAR URBANO DE PASSAGEIROS.

Um dos aspectos mais relevantes da regulação económica é a aplicação de um modelo tarifário que preserve os interesses dos consumidores, garanta a rentabilidade dos investidores e estimule a eficiência sectorial, tarefa com elevado grau de complexidade, tendo em vista o contexto de informação assimétrica.

#### Formação do Preço do Serviço

A metodologia adoptada para definição da tarifa é a do custo médio (*cost plus*), a qual se considera mais apropriada no presente momento dadas as características do mercado.

A tarifa é a contrapartida a pagar pelos utentes pela prestação de um serviço e deve garantir o equilíbrio económico e financeiro das empresas. Isto significa que a receita deve ser igual ao custo. Convém clarificar que o conceito económico do custo inclui a taxa de remuneração do capital investido, com vem especificado um pouco mais à frente.

- **Pressupostos de base:**

Receita = Custo

Receita = Tarifa x Número de Passageiros

Tarifa =  $\frac{\text{Custo}}{\text{Número de Passageiro}}$

- **Número de passageiros:**

Entende-se por “Número de Passageiros” a quantidade de passageiros que efectivamente pagam a tarifa no sistema:

- **Custos:**

Os custos para prestação do serviço de transporte regular urbano de passageiros podem ser **custos variáveis** e **custos fixos**.

Os custos variáveis constituem a parcela do custo operacional que mantém relação directa com a quilometragem percorrida, incluindo custos com combustíveis e lubrificantes, material de rodagem como peças e acessórios (Esc/Km).

Os custos fixos compreendem a parcela do custo operacional que não se altera em função da quilometragem percorrida, ou seja, os gastos com os itens que compõem esse custo ocorrem mesmo quando os veículos não estão operando e são compostos, nomeadamente, pelos seguintes itens: a depreciação do capital investido em autocarros e instalações; remuneração do capital investido em autocarros e instalações (lucro); a despesa com pessoal de operação, administrativo e manutenção e as despesas gerais.

#### Custo Total:

Custo Total = Custo Variável \* Quilómetro Percorrido + Custo Fixo

#### Quilómetro percorrido:

A produção quilométrica é calculada multiplicando-se a extensão de cada linha pela quantidade de viagens realizadas. A este cálculo, soma-se a extensão improdutiva, que são os deslocamentos entre os terminais (garagens) e os pontos finais das linhas.

#### Tarifa Final:

Sobre a tarifa calculada anteriormente é ainda necessário reflectir o IVA e a Taxa ARE.

Isto é,

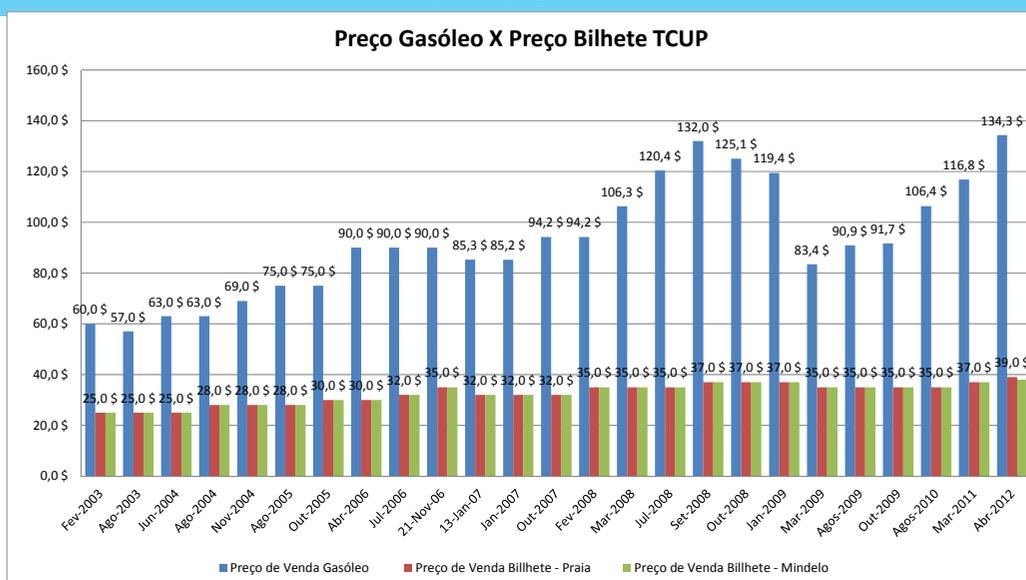
Tarifa Final = Tarifa \* (1+ IVA +Taxa ARE)

#### IVA & Taxa ARE (Fee do Regulador):

**IVA:** Imposto sobre o Valor Acrescentado e sua incidência é de 2,25% da base tributável.

**Taxa ARE (Fee do Regulador)** é a contribuição que os utentes pagam ao regulador para proteger os seus interesses e que, de acordo com o Estatuto da ARE, artigo 48º, b) e artigo 49º, podendo atingir o valor de 0,75% da receita.

#### - Gráficos 1 -



#### - Gráficos 2 -

