

# CONCESSÃO A PRIVADOS

# A SOLUÇÃO PARA O SERVIÇO PÚBLICO

PORTO, 15 MAIO 2014



Esquível  
Advogados

# ÍNDICE

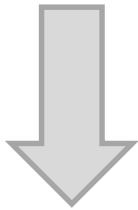
- I. Principais modelos de contratualização do serviço nas AMT's
- II. A contratualização noutros Países da EU
- III. O modelo de concessão em particular
- IV. Principais linhas a ter em conta na definição do modelo

# I. Principais modelos de contratualização do serviço nas AMT's

Contrato de Concessão  
de Serviços Públicos

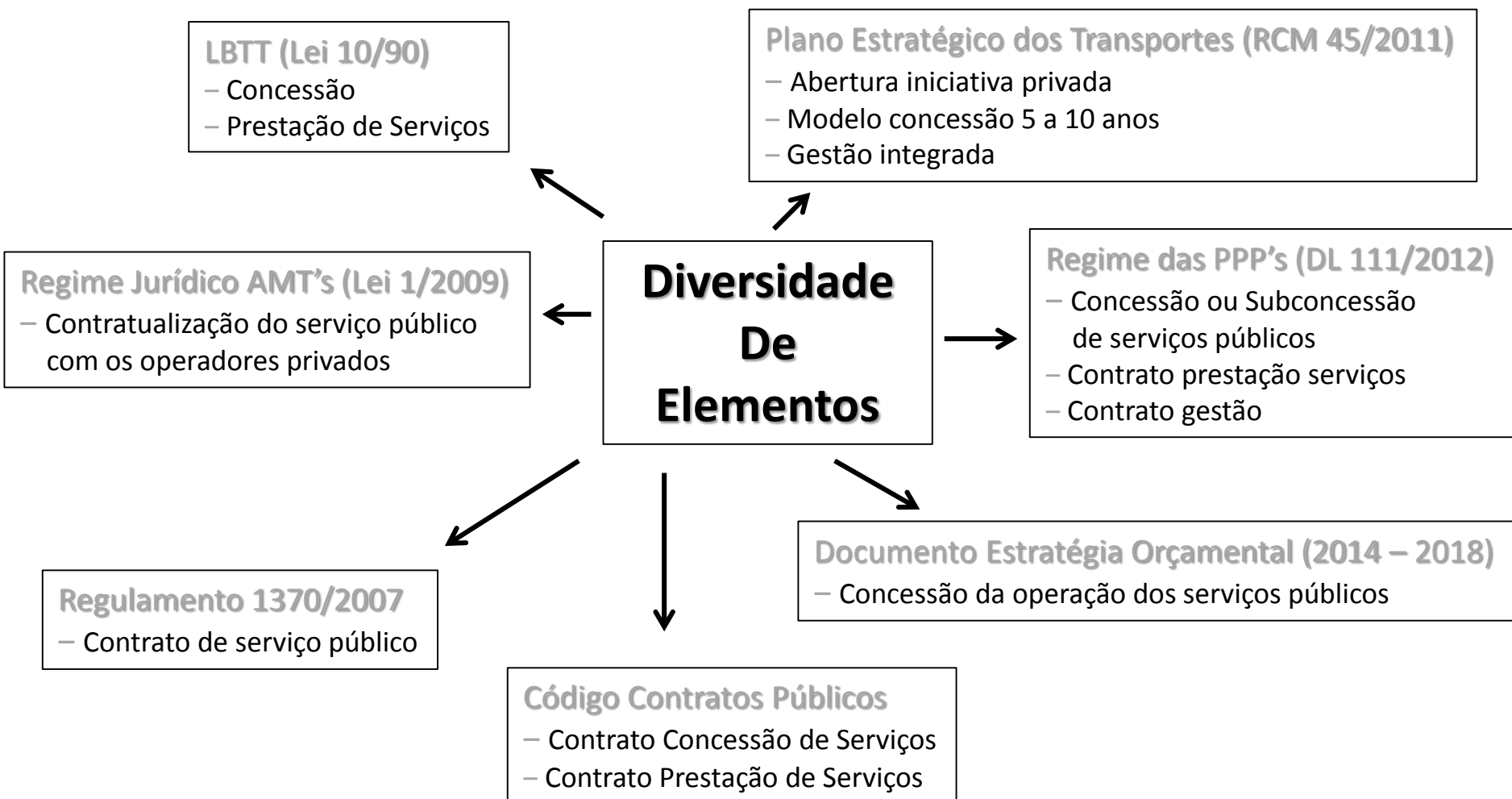
Contrato de  
Prestação de Serviços

Contrato de  
Gestão



Contrato de Subconcessão

# I. Principais modelos de contratualização do serviço nas AMT's



## II. A contratualização noutros Países da EU

- Existência de um contrato (via de regra, prestação de serviços ou concessão) que define a alocação de riscos assumidos por cada uma das partes, bem como o tipo de remuneração a auferir pelo operador em função dos objetivos definidos no contrato;
- Normalmente identificam-se dois tipos de riscos: (i) risco operacional ou de despesa que corresponde à cobertura e controlo dos custos de exploração, que via de regra é assumido pelo operador, nalguns com cobertura parcial de défice pela AMT; (ii) risco comercial ou de receita que é muitas vezes assumido pela AMT ou partilhado entre esta e o operador;
- A contratualização não é livre → depende sempre de uma decisão/procedimento da AMT.

## II. A contratualização noutros Países da EU

- Quando o modelo é assente no contrato de prestação de serviços:
  - O risco operacional e o risco comercial são assumidos pela AMT;
  - A AMT paga ao operador uma remuneração anual fixa, que pode comportar uma parcela variável em função da qualidade/disponibilidade do serviço;
  - O resultado financeiro da actividade do operador assenta na gestão da operação, através da contenção de custos, do aumento da eficiência dos meios utilizados;
  - As receitas do tarifário pertencem à AMT, sendo cobradas pelo operador por conta da AMT.

## II. A contratualização noutros Países da EU

- Quando o modelo é assente no contrato de concessão:
  - O risco operacional é do operador, que normalmente assume também o risco comercial;
  - O operador é remunerado pelas receitas de exploração, bem como pelas compensações da AMT em função das OSP assumidas;
  - A compensação pode ser ajustada periodicamente em função dos resultados financeiros decorrentes das receitas do tarifário;
  - A AMT pode partilhar algum risco comercial com o operador.

## II. A contratualização noutros Países da EU

### – Exemplos:

- MADRID – Consorcio Regional de Transportes de Madrid celebra (i) contratos a “*riesgo y ventura*” (no qual os operadores assumem o risco comercial) e (ii) contratos-programa (no qual CRTM adquire uma oferta fixa de serviço mediante o pagamento de um preço).
- BARCELONA – Autorita del Transport Metropolità celebra (i) contratos de concessão quando considera que o serviço a prestar tem uma procura relevante e (ii) contratos de “*gestion interessada*”, são contratos de prestação de serviços sempre que os níveis de procura do serviço não permitam uma alocação do risco comercial ao operador em termos de equilíbrio contratual.



## II. A contratualização noutros Países da EU

### – Exemplos:

- FRANÇA – STIF (Syndicat des Transports d'Île-de-France) celebra contratos de prestação de serviços com os operadores privados, com definição da quantidade e qualidade dos serviços a prestar e respectiva contrapartida financeira. Os operadores recebem em função dos passageiros transportados, assumindo risco comercial.
- HAMBURGO – Hamburger VerkehrsVerbund GmbH (HVV) celebra contratos de concessão com os operadores privados, os quais recebem a receita comercial. A concessão tanto tem por objecto linhas como redes tendo em conta a procura e a sustentabilidade dos contratos.

### III. O modelo de concessão em particular

- Alocação dos riscos
  - Risco de procura: privado / público / partilhado
  - Risco de disponibilidade: privado
  - Risco de força maior: privado / público
  - Risco económico e financeiro: privado / público
  - Risco político: público
- Mecanismos de pagamento
  - Pagador: Parceiro público / utente
  - Cálculo: Nível da procura / Nível da disponibilidade/  
Híbrido

### III. O modelo de concessão em particular

- Força Maior
  - Eventos imprevisíveis
  - Efeitos produzem-se independentemente da atuação / vontade do operador
  - Impedem ou tornam mais oneroso o contrato
  - Correção
    - Reposição do equilíbrio financeiro
    - Extinção do contrato
- Reposição do Equilíbrio Financeiro
  - Princípio geral do contrato de concessão
  - Fundamentos: modificação pela parte pública, força maior, risco da parte pública
  - Mecanismo: reposição do modelo
  - Modo: alteração de tarifas, comparticipação direta, aumento do prazo do contrato

## IV. Principais linhas a ter em conta na definição do modelo

- A transição para um novo modelo de concessão;
- Processo de seleção do operador privado (concurso público / concurso limitado por prévia qualificação);
- Elaboração das peças do procedimento (programa e caderno de encargos);
- Os critérios de adjudicação (preço mais baixo – v – proposta economicamente mais vantajosa);
- A salvaguarda do equilíbrio contratual: prazo, preço, quantidade e a qualidade;
- A previsão de mecanismos efetivos de ajustamentos na execução do contrato.

# Obrigado



Esquível  
Advogados